



# MONITORUL OFICIAL

## AL

# ROMÂNIEI

Anul X — Nr. 138 bis

PARTEA I  
LEGI, DECRETE, HOTĂRÂRI ȘI ALTE ACTE

Luni, 6 aprilie 1998

### SUMAR

Nr.	Pagina	Nr.	Pagina
<b>ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE</b>			
43.	— Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Normelor privind încadrarea în categorii a drumurilor naționale.....	47.	— Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Normelor tehnice privind amplasarea lucrărilor edilitare, a stâlpilor pentru instalații și a pomilor în localitățile urbane și rurale .....
	1-7		22-29
44.	— Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Normelor privind protecția mediului ca urmare a impactului drum—mediu înconjurător .....	48.	— Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Normelor privind amplasarea și exploatarea balastierelor din zona drumurilor și a podurilor.....
	8-10		30-31
45.	— Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor .....	49.	— Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane.....
	11-19		32-38
46.	— Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice.....	50.	— Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile rurale .....
	20-21		38-40

## ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR

### ORDIN

#### pentru aprobarea Normelor privind încadrarea în categorii a drumurilor naționale

În conformitate cu prevederile art. 67 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor; în temeiul Hotărârii Guvernului nr. 44/1997 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, ministrul transporturilor emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Normele privind încadrarea în categorii a drumurilor naționale, anexă la prezentul ordin.

Art. 2. — Anexa face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 3. — Prezentul ordin se va publica în Monitorul Oficial al României, Partea I, și va intra în vigoare la

15 zile de la data publicării.

Ministrul transporturilor,  
Traian Băsescu

**CVISION**  
TECHNOLOGIES

București, 27 ianuarie 1998.

## N O R M E

## privind încadrarea în categorii a drumurilor de interes național

Art. 1. — În conformitate cu art. 6 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, drumurile de interes național se clasifică în următoarele categorii:

- autostrăzi;
- drumuri expres;
- drumuri naționale europene (E);
- drumuri naționale principale;
- drumuri naționale secundare.

Art. 2. — Încadrarea drumurilor de interes național în categoriile menționate la art. 1 se face pe baza următoarelor criterii:

a) autostrăzi: drumuri naționale de mare capacitate și viteză, rezervate exclusiv circulației autovehiculelor, care nu deserveșc proprietățile riverane, prevăzute cu două căi unidirecționale separate printr-o zonă mediană având cel puțin două benzi de circulație pe sens și bandă de staționare de urgență; intersecții denivelate și accese limitate, intrarea și ieșirea autovehiculelor fiind permise numai în locuri special amenajate;

b) drumuri expres: drumuri naționale accesibile numai prin noduri sau intersecții reglementate care pot fi interzise anumitor categorii de utilizatori și vehicule și pe care oprirea și staționarea pe partea carosabilă sunt interzise;

c) drumuri naționale europene (E): drumuri naționale deschise traficului internațional, a căror încadrare ca drumuri E se stabilește conform prevederilor Acordului

European privind marile drumuri de trafic internațional (AGR);

d) drumuri naționale principale:

— drumuri naționale care asigură legătura capitalei țării cu orașele reședință de județ, legăturile dintre acestea, precum și cu principalele puncte de control pentru trecerea frontierei de stat a României;

— alte drumuri naționale pe care la ultimul recensământ de circulație s-a înregistrat un volum de trafic mediu zilnic anual (MZA) mai mare de 3500 vehicule fizice/24 ore sau mai mare de 4500 vehicule etalon autoturisme/24 ore;

e) drumuri naționale secundare: restul drumurilor naționale, care nu se încadrează în categoriile prevăzute la lit. a)–d).

Art. 3. — Încadrarea în categorii a drumurilor care alcătuiesc în prezent rețeaua de drumuri naționale este prezentată în anexa nr. 1, respectiv:

- cap. A — autostrăzi;
- cap. B — drumuri naționale europene (E);
- cap. C — drumuri naționale principale;
- cap. D — drumuri naționale secundare.

Rețeaua de drumuri de interes național încadrată în categoriile de mai sus este prezentată în anexa nr. 2.

Art. 4. — Actualizarea periodică a anexelor nr. 1 și 2 se va face de către Ministerul Transporturilor la propunerea Regiei Autonome „Administrația Națională a Drumurilor din România”.

ANEXA Nr. 1  
la norme

## DRUMURI DE INTERES NAȚIONAL

## A. Autostrăzi

Nr. crt.	Autostrada	Traseul drumului	Limitele (km)	Lungimea reală (km)
1.	A1	București–Pitești	10+600–106+500	96,486
2.	A2	Fetești–Cernavodă	0+000–17+300	17,300

TOTAL: 113.786

## B. Drumuri naționale europene (E)

Nr. crt.	Număr DN	Traseul drumului	Limitele (km)	Lungimea reală (km)
1.	1	București–Brașov–Sibiu–Sebeș–Alba Iulia–Cluj–Napoca–Oradea–Borș–Frontiera cu Ungaria	0+000–642+327	625,415*)
2.	1C	Cluj–Napoca–Dej DN19–Halmeu–Frontiera cu Ucraina	0+000–61+500 200+166–216+630	61,082 16,464
3.	1F	Cluj–Napoca–Zalău–DN19A	0+000–123+012	123,012
4.	2	București–Urziceni–Buzău–Focșani–Bacău–Roman–Suceava–Siret–Frontiera Ucraina	0+000–482+230	483,200
5.	2A	Urziceni–Slobozia–Giurgeni–Hârșova–Ovidiu–Constanța	0+000–210+000	210,051
6.	5	București–Giurgiu–Frontiera cu Bulgaria	0+000–64+884	64,254
7.	6	Craiova–Drobeta–Turnu Severin–Orșova–Caransebeș–Lugoj–Timișoara	0+000–100+250	327,844
8.	6A	DN6–Baraj Porțile de Fier I	0+000–0+970	0,970

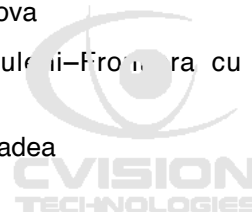
Nr. crt.	Număr DN	Traseul drumului	Limitele (km)	Lungimea reală (km)
9.	7	Pitești-Varianta Nord-Râmnicu Vâlcea-Veștem-Sebeș-Deva-Arad-Nădlac-Frontiera cu Ungaria	112+600-594+619	413,407
10.	11	Brașov-Târgu Secuiesc-Oituz-Onești-Bacău	0+000-179+0,94	178,823
11.	13	Brașov-Sighișoara-Bălăușeri-Târgu Mureș	0+000-168+885	168,885
12.	15	Turda-Iernut-Târgu Mureș	0+000-77+910	78,323
13.	17	Dej-Bistrița-Câmpulung Moldovenesc-Suceava	0+000-253+690	253,729
14.	19	Satu Mare-Livada	131+265-149+978	18,713
15.	19A	Supuru de Jos-Satu Mare	0+000-50+832	50,832
16.	22	Tulcea-Babadag-DN2A (Ovidiu)	176+000-287+400	111,400
17.	24	DN2 (Tișița)-Tecuci-Bârlad-DN24B Iași-Sculeni-Frontiera cu Republica Moldova	0+000-105+0,70 192+150-219+850	105,071 28,340
18.	24B	Crasna-Huși-Albița-Frontiera cu Republica Moldova	0+000-49+0,72	48,898
19.	28	DN2 (Săbăoani)-Târgu Frumos-Iași	0+000-74+800	74,681
20.	39	Constanța-Mangalia-Frontiera cu Bulgaria	0+000-63+000	63,000
21.	56	Craiova-Calafat-Port	0+000-86+363	86,363
22.	59	Timișoara-Deta-Moravița-Frontiera cu Serbia	0+000-63+428	64,344
23.	65	Craiova-Balș-Slatina-Pitești	0+000-121+893	121,761
24.	65B	Autostrada A1-Varianta Pitești Sud-DN65	0+000-7+500	7,364
25.	66	Filiași-Târgu Jiu-Petroșani-Hățeg-Simeria	0+000-210+598	209,131
26.	68A	Lugoj-Făget-Ilia	0+000-78+517	78,468
27.	69	Timișoara-Arad	0+000-52+450	52,387
28.	73	Pitești-Câmpulung Muscel-Râșnov-Brașov	0+000-132+800	132,216
29.	76	DN7-Brad-Beiuș-Oradea	0+000-184+320	183,909
30.	79	Arad-Chișineu-Criș-Salonta-Oradea	0+000-115+923	115,915
31.	CPV	Centura Ploiești Vest	0+000-13+725	13,634
32.	1VS	Varianta Sinaia	0+000-3+802	3,802

TOTAL: 4.672,174\*)

\*) Totalul include și Autostrada A1 (E70).

### Numerotarea drumurilor naționale europene (E) de pe teritoriul României

E60	Frontiera cu Ungaria-Borș-Oradea-Cluj-Napoca-Turda-Târgu Mureș-Brașov-Ploiești-București-Urziceni-Slobozia-Hârșova-Constanța	E87	Tulcea-Constanța-Mangalia-Vama Veche-Frontiera cu Bulgaria
E70	Frontiera cu Serbia-Moravița-Timișoara-Caransebeș-Drobeta-Turnu Severin-Craiova-Pitești-București-Giurgiu-Frontiera cu Bulgaria	E574	Bacău-Brașov-Pitești
E85	Frontiera cu Ucraina-Siret-Suceava-Roman-Bacău-Mărășești-Buzău-Urziceni-București-Giurgiu-Frontiera cu Bulgaria	E576	Cluj-Napoca-Dej-Bistrița-Suceava
E68	Frontiera cu Ungaria-Nădlac-Arad-Deva-Sebeș-Sibiu-Brașov	E581	Mărășești-Tecuci-Bârlad-Crasna-Albița-Frontiera cu Republica Moldova
E79	Oradea-Beiuș-Deva-Petroșani-Târgu Jiu-Craiova-Calafat-Frontiera cu Bulgaria	E583	Săbăoani-Iași-Sculeni-Frontiera cu Republica Moldova
E81	Frontiera cu Ucraina-Halmeu-Satu Mare-Zalău-Sibiu-Turda-Sibiu-Sibiu	E671	Timișoara-Arad-Oradea
		E673	Lugoj-Ilia
		E771	Drobeta-Turnu Severin-Portile de Fier I-Frontiera cu Republica Moldova



## C. Drumuri naționale principale

Nr. crt.	Număr DN	Traseul drumului	Limitele (km)	Lungimea reală (km)
1.	1A	București–Buftea–Ploiești–Cheia–Săcele–DN1	0+000–177+609	177,161
2.	1B	Ploiești–Mizil–DN2(Buzău)	0+000–64+453	64,333
3.	1C	Dej–Baia Mare–Livada–DN19	61+500–200+166	138,666
4.	1D	Albești–Ciorani–Urziceni	0+000–43+0,80	42,220
5.	2B	DN2–Spătaru–Brăila–Galați–Frontiera cu Republica Moldova	0+000–149+966	152,233
6.	2C	Costești–Pogoanele–Slobozia	0+000–81+150	80,728
7.	2F	Bacău–Vaslui	0+000–82+650	82,702
8.	2G	Bacău–Moinești–Comănești	0+000–55+400	55,275
9.	2T	Varianta Țândărei	0+000–1+0,46	1,046
10.	3	București–Lehliu–Călărași–Ostrov–Basarabi–Constanța	0+000–261+400	260,403
11.	3A	Lehliu–Gară–Dragoș Vodă–Fetești	0+000–79+000	79,000
12.	3B	DN3–Călărași–Fetești–DN2A	0+000–97+500	97,500
13.	4	București–Budești–Oltenița–Port	0+000–66+396	65,690
14.	5B	Giurgiu–Ghimpați	0+000–39+500	38,856
15.	5C	Giurgiu–Zimnicea	0+000–60+426	59,887
16.	6	București–Alexandria–Craiova	0+000–227+400	227,573
		Timișoara–Cenad–Frontiera cu Ungaria	556+250–639+465	83,327
17.	7	București–Titu–Găești–Pitești	0+000–112+600	109,488
18.	7C	Bascov–Curtea de Argeș	0+000–36+100	36,100
19.	10	Buzău–Întorsura Buzăului–DN11	0+000–144+960	146,297
20.	11A	Onești–Adjud–DN2–Podu Turcului–Bârlad	0+000–94+443	91,341
21.	12	Chichiș–Sfântu Gheorghe–Miercurea-Ciuc–Toplița	0+000–166+625	169,585
22.	13A	Bălăușeri–Sovata–Odorheiu Secuiesc–Miercurea-Ciuc	0+000–130+550	130,550
23.	14	Sibiu–Copșa Mică–Mediaș–Sighișoara	0+000–89+850	89,850
24.	15	Târgu Mureș–Reghin–Toplița–Borsec–Piatra-Neamț–Bacău	77+910–373+931	295,648
25.	15A	DN16 (Breaza)–Sărățel–DN17	0+000–46+597	46,577
26.	15C	Piatra-Neamț–Târgu-Neamț–Praxia–DN2	0+000–68+827	67,292
27.	19	Oradea–Carei–Satu Mare	0+000–131+265	131,265
		Livada–Sighetu Marmăției	149+978–236+136	81,907
28.	19A	Satu Mare–Petea–Frontiera cu Ungaria	50+832–62+229	11,397
29.	21	Brăila–Bărăganu–Slobozia–Călărași	0+000–132+205	132,205
30.	21A	Bărăganu–Țândărei	0+000–23+366	23,366
31.	22	Râmnicu Sărat–Brăila–Măcin–Isaccea–Tulcea	0+000–174+0,76	174,293
32.	22B	DN22 (Ovidiu)–Năvodari–Capu Midia	0+000–13+505	13,505
33.	22C	Cernavodă–Medgidia–Basarabi	0+000–43+0,95	43,095
34.	24	Crasna–Vaslui–Iași	105+0,70–192+150	90,158
35.	25	Tecuci–Hanu Conachi–Șendreni	0+000–68+130	67,919
36.	26	Galați–DN26 (Oancea)	0+000–56+600	56,923
37.	26A	Oancea–Pod Oancea–Frontiera cu Republica Moldova	0+000–0+787	0,787
38.	28	Iași–Gorban–DN24B (Albița)	74+800–141+410	67,112
39.	28A	Târgu Frumos–Pașcani–Motca–DN24	0+000–37+661	37,872
40.	28B	Târgu Frumos–Hârlău–Botoceni	0+000–76+758	77,540
41.	29	Suceava–Botoșani	0+000–44+100	42,679
42.	29B	Botoșani–Dorohoi	0+000–33+292	32,731
		DN13–Călărași–Olbitea	0+000–100+000	26,000



Nr. crt.	Număr DN	Traseul drumului	Limitele (km)	Lungimea reală (km)
44.	38	Agigea–Techirghiol–Topraisar–Negru Vodă–Frontiera cu Bulgaria	0+000–53+700	53,700
45.	52	Alexandria–Turnu Măgurele–Port	0+000–51+0,26	51,010
46.	55	Craiova–Bechet–Port	0+000–71+105	71,105
47.	56A	Maglavit–Vânju Mare–Șimian	0+000–79+147	79,147
48.	56B	DN56A–Hinova–Devesel–Barajul Porțile de Fier II	0+000–30+700	30,700
49.	58	Caransebeș–Reșița	0+000–43+400	43,407
50.	58B	Reșița–Bocșa–Voiteg	0+000–67+274	65,490
51.	59A	Timișoara–Jimbolia–Frontiera cu Serbia	0+000–47+710	47,909
52.	61	Ghimpați–Corbii Mari–Găești	0+000–78+529	78,478
53.	64	Caracal–Drăgășani–Râmnicu Vâlcea–Olănești	0+000–135+434	135,434
54.	66A	Iscroni–Lupeni–Câmpu lui Neag	0+000–30+604	30,956
55.	67	Drobeta–Turnu Severin–Târgu Jiu–Horezu–Varianta Sud Râmnicu Vâlcea–DN7	0+000–198+764	197,134
56.	68	Caransebeș–Hațeg	0+000–70+372	70,619
57.	68B	Sântuhalm–Hunedoara	0+000–13+0,05	13,175
58.	71	DN7–Târgoviște–Pucioasa–Sinaia	0+000–109+660	110,122
59.	72	Găești–Târgoviște–Ploiești	0+000–79+427	78,483
60.	72A	Târgoviște–Câmpulung Muscel	0+000–60+840	60,677
61.	79A	Chișineu-Criș–Vârșand–Frontiera cu Ungaria	101+550–127+631	25,446
62.	CPE	Centura Ploiești Est	0+000–22+500	22,500
63.	2ACV	Centura Constanța	0+000–15+463	15,463
64.	1	Traversarea municipiului Ploiești	53+636–66+650	14,064
65.		Traversarea orașului Sinaia	122+000–125+683	3,729

TOTAL: 5.350,393\*)

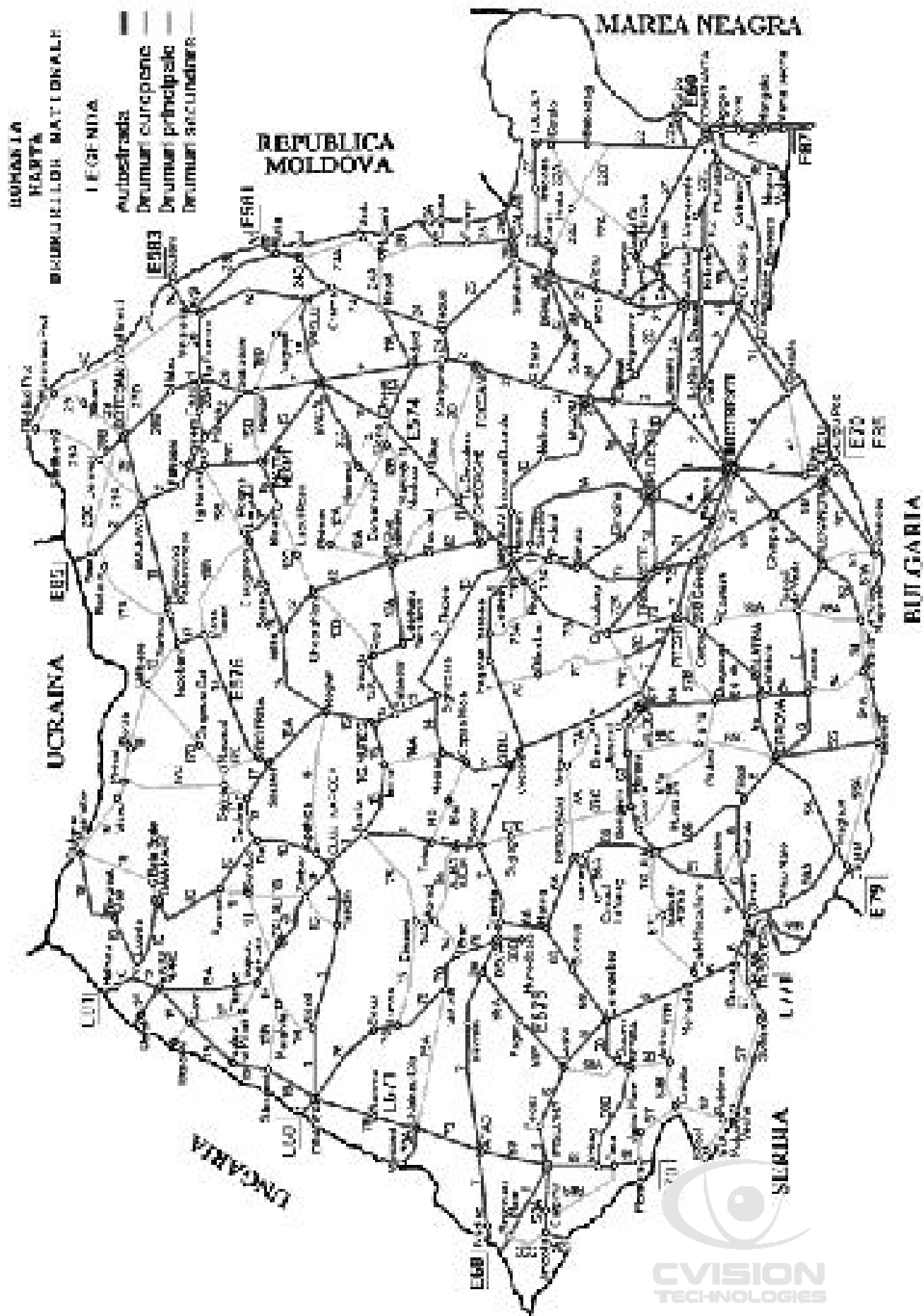
\*) Totalul include și autostrada A2.

**D. Drumuri naționale secundare**

Nr. crt.	Număr DN	Traseul drumului	Limitele (km)	Lungimea reală (km)
1.	1F	Supuru de Sus (Intersecția cu DN 19A)—Urziceni—Frontiera cu Ungaria	123+0,12–178+0,17	55,005
2.	1G	Huedin–Zimbor–Tihău (Intersecția DN 1H)	0+000–55+245	49,978
3.	1H	Aleșd–Nușfalău–Șimleul Silvaniei–Jibou–Răstoci	0+000–128+640	123,462
4.	2D	Focșani–Vidra–Tulnici–Târgu Secuiesc	0+000–118+873	118,321
5.	7A	Brezoi–Voineasa–Obârșia Lotrului–Petroșani	0+000–107+894	108,109
6.	7C	Curtea de Argeș–Barajul Vidraru–Bâlea Lac–Cârțișoara–DN1	36+100–151+955	114,709
7.	11B	Târgu Secuiesc–Sânzieni–Cosmeni	0+000–39+845	39,845
8.	12A	Miercurea-Ciuc–Ghimeș–Comănești–Onești	0+000–116+600	116,867
9.	12B	Târgu Ocna–Slănic Moldova	0+000–16+989	16,636
10.	12C	Gheorgheni–Lacul Roșu–Bicaz	0+000–56+900	56,747
11.	13B	Praid–Gheorgheni	0+000–51+0,45	51,045
12.	14A	Mediaș–Târnăveni–Iernut	0+000–41+200	41,200
13.	14B	Teiuș–Blaj–Copsa Mică	0+000–56+241	55,909
14.	15B	Poiana Largului–Târgu-Neamț–Timișești–DN2 (Cristești)	0+000–62+0,16	61,538



Nr. crt.	Număr DN	Traseul drumului	Limitele (km)	Lungimea reală (km)
16.	16	Apahida–Reghin	0+000–90+520	90,488
17.	17A	DN17 (Sadova)–Vatra Moldoviței–Sucevița–Rădăuți–Dornești–DN2(Ratoș)	0+000–83+315	82,998
18.	17B	Vatra Dornei–Broșteni–Poiana Teiului–DN15	0+000–86+689	86,787
19.	17C	Bistrița–Năsăud–Telciu–Moisei	0+000–81+293	81,357
20.	17D	Beclean–Salva–Năsăud–Cârlibaba	0+000–103+637	97,637
21.	18	Baia Mare–Sighetu Marmăției–Borșa–Cârlibaba–Iacobeni	0+000–220+0,88	220,130
22.	19B	Săcuieni–Marghita–Nușfalău	0+000–56+000	56,000
23.	22A	DN22–Cataloi–Topolog–Hârșova	0+000–86+200	86,200
24.	22D	Măcin–Horia–Ciucurova–Caugagia–DN22	0+000–81+287	78,087
25.	24A	Bârlad–Murgeni–Fălcu–Huși	0+000–99+486	99,468
26.	24C	Vânători–Ștefănești–Manoleasa–Prut–Rădăuți–Prut	0+000–142+250	142,035
27.	26	DN26A (Oancea)–Gănești–Murgeni	56+600–94+576	38,012
28.	29	Botoșani–Săveni–Manoleasa	44+100–99+850	55,980
29.	29A	Suceava–Vârfu Câmpului–Dorohoi–Rădăuți–Prut	0+000–97+742	98,046
30.	29C	DN29B–Bucecea–Vârfu Câmpului–DN2 (Siret)	0+000–45+800	45,787
31.	29D	Botoșani–Trușești–Ștefănești	0+000–48+150	47,714
32.	41	Oltenița–Daia	0+000–64+385	64,298
33.	51	Alexandria–Zimnicea–Port	0+000–43+733	42,429
34.	51A	Zimnicea–Turnu Măgurele	0+000–54+700	54,209
35.	54	Caracal–Corabia–Turnu Măgurele–Port	0+000–71+560	71,419
36.	54A	Corabia–Bechet	0+000–44+174	44,174
37.	55A	Bechet–Calafat	0+000–93+877	93,877
38.	57	Orșova–Berzeasca–Moldova Veche–Oravița–Moravița	0+000–200+742	201,181
39.	57A	Pojejena–Socol	0+000–25+530	25,530
40.	57B	Oravița–Bozovici–Lăpușnicel–DN6	0+000–97+675	96,879
41.	58	Reșița–Anina	43+400–81+169	39,653
42.	58A	Lugoj–Fârlug–Ezeriș–Soceni	0+000–41+382	41,044
43.	59B	Cărpiniș–Deta	0+000–77+800	74,464
44.	59C	Jimbolia–Teremia Mare–Sânnicolau Mare	0+000–40+500	41,000
45.	65A	Cerbu–Costești–Roșiori de Vede–Turnu Măgurele	0+000–129+350	127,431
46.	65C	Craiova–Bălcești–Horezu	0+000–111+400	109,575
47.	67A	DN67–Broșteni–Strehaia	0+000–23+533	23,533
48.	67B	Scoarța–Târgu–Cărbunești–Hurezani–Drăgășani–Pitești	0+000–190+714	191,076
49.	67C	DN67 (Bengești)–Novaci–Șugag–Sebeș	0+000–148+414	148,243
50.	67D	Târgu Jiu–Baia de Aramă–Băile Herculane–DN6	0+000–108+390	108,390
51.	73A	Predeal–Râșnov–Zărnești–Șercaia	0+000–69+340	68,275
52.	73B	Cristian–Ghimbav	0+000–4+590	4,590
53.	73C	DN73 – Curtea de Argeș–Blidari–DN7	0+000–68+134	67,113
54.	74	Brad–Abrud–Zlatna–Alba Iulia	0+000–104+959	104,988
55.	74A	Alba Iulia–Câmpeni	0+000–11+329	11,329
56.	75	Lucea–Câmpeni–Turda	0+000–160+870	160,186
57.	79A	Vârfurile–Butești–Ineu–Chișineu-Criș	0+000–101+550	101,784



MINISTERUL TRANSPORTURILOR

**ORDIN**  
**pentru aprobarea Normelor privind protecția mediului ca urmare a impactului**  
**drum–mediu înconjurător**

În conformitate cu prevederile art. 37 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, în temeiul Hotărârii Guvernului nr. 44/1997 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, ministrul transporturilor emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Normele privind protecția mediului ca urmare a impactului drum–mediu înconjurător, anexă la prezentul ordin.

Art. 2. — Anexa face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 3. — Prezentul ordin se va publica în Monitorul Oficial al României, Partea I, și va intra în vigoare la 15 zile de la data publicării.

Ministrul transporturilor,  
**Traian Băsescu**

București, 27 ianuarie 1998.  
Nr. 44.

ANEXĂ

**NORME**

**privind protecția mediului ca urmare a impactului drum–mediu înconjurător**

**CAPITOLUL 1**

**Generalități**

1.1 Prezentele norme au fost elaborate în conformitate cu art. 37 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor.

1.2 Conform Legii protecției mediului nr. 137/1995, sunt necesare studii de impact pentru orice lucrare de infrastructură rutieră, care poate avea un impact asupra mediului prin natura, dimensiunea sau amplasarea sa. Procedura de întocmire a studiului de impact și a bilanțurilor de mediu se desfășoară conform Ordinului ministrului apelor, pădurilor și protecției mediului nr. 125/1996 pentru aprobarea Procedurii de reglementare a activităților economice și sociale cu impact asupra mediului înconjurător.

1.3 Lucrările de infrastructură rutieră au impacturi directe și indirecte, pozitive și negative sau cumulate asupra mediului înconjurător. La elaborarea proiectelor se respectă prevederile Legii nr. 137/1995, al cărei obiect îl constituie reglementarea protecției mediului, obiectiv de interes public major, pe baza principiilor și elementelor strategice care conduc la dezvoltarea durabilă a societății.

Definiții:

• *mediu* — ansamblul de condiții și elemente naturale ale Terrei: aerul, apa, solul și subsolul, toate straturile atmosferice, toate materiile organice și anorganice, precum și ființele vii, sistemele naturale în interacțiune, cuprinzând elementele enumerate anterior, inclusiv valorile materiale și spirituale;

• *factor de impact* — componentă a activității umane, care produce efecte asupra mediului înconjurător;

• *impact asupra mediului* — afectarea caracteristicilor fizico-chimice și structurale ale componentelor naturale ale mediului, reducerea diversității și productivității biologice a ecosistemelor naturale și antropizate, afectarea echilibrului ecologic și a calității vieții, cauzată, în principal, de poluarea apei, atmosferei și solului, supraexploatarea resurselor, gospodărirea și valorificarea lor deficitară, ca și prin amenajarea necorespunzătoare a teritoriului.

Factorii de impact pot fi:

• *emisii* — poluare directă a mediului ca efect al traficului;

• *rezultați* — poluare directă a mediului ca efect al activității umane și ca urmare a intervențiilor efectuate asupra mediului.

1.4 Modalitățile de implementare a principiilor și elementelor strategice pentru protecția mediului sunt:

— armonizarea programelor de dezvoltare a drumurilor cu politicile de protecție a mediului;

— obligativitatea procedurii de evaluare a impactului drumului asupra mediului, în faza inițială a proiectelor, programelor sau activităților.

Evaluarea impactului asupra mediului cuprinde următoarele etape:

a) studiul situației existente a factorilor de impact, înaintea începerii lucrărilor de construcție a drumurilor, va permite administratorului drumului să prevadă în faza de proiectare măsurile de protecție necesare. Procesul de evaluare a impactului trebuie să se desfășoare concomitent cu fazele de proiectare. Documentațiile tehnice pe baza cărora se solicită acordul de mediu vor fi avizate de către administratorul drumului, care verifică următoarele:

— respectarea prevederilor Ordinului ministrului apelor, pădurilor și protecției mediului nr. 125/1996;

— efectuarea de analize asupra factorilor de mediu pentru situația existentă în teren;

— propunerile și recomandările privind măsurile de reducere a impactului generat de noua lucrare, precum și propuneri privind programul de monitorizare pe parcursul execuției și în exploatare;

b) pe parcursul execuției lucrărilor de drumuri, antreprenorul general este răspunzător de respectarea tuturor condițiilor legate de impactul asupra mediului;

c) la terminarea lucrărilor de execuție a drumurilor, în cadrul lucrărilor de recepție se va verifica realizarea lucrărilor de protecție a mediului, conform documentației de proiectare.

1.5 Cheltuielile aferente măsurilor de protecție a mediului, evaluate de proiectant pe baza studiilor de impact — preliminare și finale —, vor fi nominalizate cantitativ și valoric în studiile de fezabilitate întocmite.

1.6 Concomitent cu elaborarea proiectelor se vor întocmi studii de impact pentru următoarele lucrări:

— de construcție și modernizare a drumurilor;

— de reparații capitale ale drumurilor;

## CAPITOLUL 2

**Protecția mediului ca urmare a impactului drum–mediu înconjurător**

## Definiție:

• *biodiversitate* — variabilitatea organismelor vii din ecosistemele terestre și acvatice și din cadrul complexurilor ecologice din care acestea fac parte; diversitatea cuprinde variabilitatea din cadrul speciilor, între specii și între/in cadrul ecosisteme/lor.

Protejarea unor specii și organisme rare, amenințate cu dispariția, conservarea biodiversității și instituirea de arii protejate, precum și măsurile stabilite de autoritatea de protecție a mediului sunt prioritare în raport cu alte interese. Autoritatea centrală de protecție a mediului, cu consultarea Academiei Române și a Comisiei Naționale UNESCO, stabilește criteriile pentru instituirea ariilor protejate și de conservare a biodiversității.

**2.1 Protecția apelor și a ecosistemelor acvatice**

2.1.1 La lucrările de drumuri prevăzute la pct. 1.6 se va asigura protecția apelor de suprafață, subterane și a ecosistemelor acvatice, care are ca obiect menținerea și ameliorarea calității și productivității naturale ale acestora, în scopul evitării unor efecte negative asupra mediului, sănătății umane și bunurilor materiale. Controlul respectării reglementărilor de protecție a apelor și a ecosistemelor acvatice este organizat și exercitat de către autoritățile din domeniul mediului, apelor, sănătății și de alte autorități, potrivit competențelor legale.

2.1.2 Conceperea și elaborarea unui traseu de drum se vor realiza prin alegerea soluției optime, pentru evitarea prejudiciilor ireversibile aduse mediului acvatic de orice tip. Sistemul de scurgere a apelor trebuie să fie proiectat și întreținut pentru a proteja drumul și terenurile adiacente, să fie compatibil cu mediul înconjurător. În cazul în care drumul străbate zone umede, se vor executa lucrări specifice pentru eliminarea apelor, pentru a evita fenomenele de bălțire. Lucrările de execuție a infrastructurii rutiere vor respecta zonele de protecție sanitară impuse de legislația în vigoare.

2.1.3 Pentru protecția faunei acvatice se vor prevedea în proiectele întocmite ca urmare a studiilor de impact măsuri conform legislației în vigoare, astfel încât lucrările de drumuri să nu dăuneze faunei acvatice și să protejeze speciile rare întâlnite.

2.1.4 Execuția lucrărilor de infrastructură se va face astfel încât contaminarea potențială a cursurilor de apă, lacurilor, pânzei freatice să fie evitată. Amplasarea lucrărilor de artă — poduri, viaducte, ziduri de sprijin, tunele — se va face astfel încât să se evite:

- modificarea dinamicii scurgerii apelor prin reducerea secțiunilor albiilor;
- întreruperea scurgerilor apelor subterane.

2.1.5 Apele de pe suprafața drumului se vor colecta în șanțurile laterale drumului, prevăzute și dimensionate conform legislației în vigoare. Evacuarea apelor se face conform reglementărilor din acordul de mediu.

2.1.6 Deversarea apelor uzate menajere în șanțurile laterale drumului este interzisă. Evacuarea apelor uzate menajere, provenite de la amenajările colaterale drumului, neracordate la un sistem de canalizare, se face prin instalații de preepurare sau fose septice vidanjabile, care trebuie să fie proiectate și executate conform normativelor în vigoare și amplasate la cel puțin 10 m față de cea mai apropiată locuință. Instalațiile se execută și se întrețin în bună stare de funcționare de către beneficiarul acestor

**2.2 Protecția atmosferei**

## Definiție:

• *protecția atmosferei* urmărește prevenirea, limitarea deteriorării și ameliorarea calității acesteia pentru a evita manifestarea unor efecte negative asupra mediului, sănătății umane și bunurilor materiale.

2.2.1 Prin studiul de impact al situației existente se identifică poluarea în lungul unui drum, pe baza estimării datelor de trafic (numărul, tipul și viteza autovehiculelor).

Indicatorii calitativi ai emisiilor în atmosferă nu vor depăși valorile rezultate în urma calculelor privind dispersia poluanților în atmosferă, valori prevăzute în acordul de mediu.

2.2.2 Pentru stabilirea măsurilor de protecție împotriva zgomotului și vibrațiilor, prin studiul de impact care se întocmește se au în vedere următoarele aspecte:

- identificarea zonelor sensibile la zgomot și vibrații, cauza sensibilității;
- identificarea principalelor surse locale de zgomot;
- verificarea existenței unor reglementări locale în ceea ce privește nivelul de zgomot și vibrațiile, atât în cursul zilei, cât și în cursul nopții;
- măsurarea nivelului de zgomot ambiant existent.

Nivelul de zgomot măsurat, exterior așezărilor umane, va respecta prevederile legislației în vigoare. Protecția poate fi realizată prin montarea de panouri fonoabsorbante, îmbrăcăminte antizgomot la trecerea prin apropierea locuințelor. Dimensionarea acestora se realizează în funcție de condițiile locale și conform standardelor.

**2.3 Protecția solului**

2.3.1 Antreprenorul este obligat ca, înaintea amplasării șantierului, să obțină acordul de mediu. Amplasamentul organizării de șantier se face, de preferință, în zone neîmpădurite, zone care și-au pierdut total sau parțial capacitatea de producție pentru culturi agricole sau silvice, stabilirea acestuia făcându-se pe bază de studii ecologice, avizate de organele de specialitate.

2.3.2 Antreprenorii lucrărilor de drumuri, lucrări amplasate pe terenuri agricole și forestiere, sunt obligați să ia măsuri de depozitare a stratului de sol fertil decopertat, în vederea refolosirii acestuia, de prevenire a eroziunii solului și de stabilizare permanentă a suprafețelor drumurilor în lucru, în special înaintea perioadei de iarnă.

2.3.3 Pe parcursul desfășurării lucrărilor de execuție a drumurilor, antreprenorul va lua măsuri pentru asigurarea stabilității solului, corelând lucrările de construcție cu lucrările de ameliorare a terenurilor afectate. La execuția terasamentelor se va evita folosirea materialelor cu risc ecologic imediat sau în timp.

2.3.4 Beneficiarii lucrărilor de investiții, care dețin terenuri pe care nu le mai folosesc, vor proceda la redarea acestora în conformitate cu legea privind regimul juridic al drumurilor.

2.3.5 Drumurile, prin lucrările de exploatare și întreținere, pot afecta calitatea solului prin modificarea structurii, dereglarea echilibrului ecosistemelor, modificarea habitatelor, divizarea teritoriului, întreruperea căilor de deplasare a faunei, consumul de teren agricol sau cu altă destinație productivă. Pe durata proiectării și întreținerii drumurilor se vor respecta măsurile de protecție a mediului în conformitate cu legislația în vigoare:

- se vor menține în bună stare de funcționare amenajările de protecție și de prevenirea mediului

— se vor marca zonele sensibile ecologic, cu indicarea regimului de circulație și prin informarea publicului asupra importanței ecologice a obiectivului;

— se vor realiza plantații rutiere pentru protecția solului.

#### 2.4 Protecția mediului forestier

În cursul execuției lucrărilor de drumuri și pe durata exploatării și întreținerii atât antreprenorul general, cât și administratorul drumului vor lua toate măsurile de protecție a fondului forestier în conformitate cu cerințele legislației în vigoare. Zonele în care s-au depozitat materialele provenite din excavații vor fi reamenajate la terminarea lucrărilor, conform condițiilor impuse prin acordul de mediu.

#### 2.5 Protecția siturilor arheologice și istorice

Prin construcția unui drum se înlesnește accesul la siturile arheologice și istorice existente sau la altele noi, descoperite în timpul lucrărilor de construcții. Pe durata execuției este necesar să se prevadă măsuri pentru a se asigura o protecție adecvată a acestora.

#### 2.6 Protecția zonelor cu valoare peisagistică și a zonelor naturale protejate

2.6.1 Autorizarea executării lucrărilor de drumuri în parcuri naționale, rezervații naturale, precum și în alte zone protejate, de interes național, delimitate conform legii, se face conform aprobărilor legale în vigoare.

2.6.2 Un traseu de drum nou trebuie să se încadreze armonios în peisajul înconjurător, să utilizeze cât mai bine configurația terenului și perspectivele avantajoase și să devină chiar o atracție turistică propriu-zisă. Structura construcțiilor poate fi aleasă astfel încât prin selectarea materialelor de construcție să se armonizeze cu ansamblul peisagistic specific zonei.

#### 2.7 Regimul deșeurilor

2.7.1 Principalele produse generate de activitatea de construcție și întreținere a drumurilor, ce pot fi clasate ca deșuri, sunt materialele rezultate din decapări și din demolări.

În activitatea de construcție și întreținere a infrastructurilor rutiere se va ține seama de reglementările în vigoare în colectarea, transportul, depozitarea și reciclarea deșeurilor.

2.7.2 Obligațiile ce rezultă din prevederile Legii nr. 137/1995 sunt următoarele:

— se vor recicla deșeurile re folosibile, prin integrarea lor, în măsura posibilităților, în lucrările de drumuri, în conformitate cu încercările de laborator;

— deșeurile ce nu pot fi reciclate prin integrarea în lucrările de drumuri se vor colecta, depozita și preda centrelor de colectare sau se vor valorifica direct prin predare la diverși consumatori;

— se vor depozita deșeurile ce nu pot fi reciclate numai pe suprafețe special amenajate în acest scop;

— se vor respecta condițiile de refacere a cadrului natural în zonele de depozitare, prevăzute în acordul și/sau autorizația de mediu;

— întreținerea utilajelor și vehiculelor folosite în activitatea de construcție și întreținere a drumurilor se efectuează doar în locuri special amenajate, pentru a evita contaminarea mediului.

2.7.3 În cazul accidentelor în care sunt implicate autovehicule, ridicarea caroseriilor, curățarea locului accidentului de resturi de metal și sticlă, decupertarea solului îmbibat cu produse petroliere și alte substanțe periculoase, refacerea vegetației, precum și repararea îmbrăcămintei rutiere și lucrările de consolidare a drumurilor avariate intră în sarcina celor vinovați de producerea incidentului, conform normelor în vigoare privind stabilirea și aplicarea măsurilor

contraveniențelor la normele privind exploatarea și menținerea în bună stare a drumurilor publice.

#### 2.8 Protecția mediului uman

Legea nr. 137/1995 stipulează obligativitatea respectării principiilor ecologice în procesul de dezvoltare social-economică, pentru asigurarea unui mediu de viață sănătos pentru populație. Amplasarea drumurilor, autostrăzilor trebuie să se facă fără a prejudicia în vreun fel salubritatea, ambientul, spațiile de odihnă, tratament și recreere, starea de sănătate și de confort a populației. În acest scop se au în vedere următoarele:

— realizarea, dezvoltarea și întreținerea spațiilor verzi — aliniamente de arbori și perdele de protecție, cu rol atât antipoluant — împotriva noxelor, zgomotului —, cât și estetic;

— folosirea, în măsura posibilităților, a unor tipuri de îmbrăcăminte rutieră absorbantă fonic;

— execuția, unde este posibil, de piste pentru bicicliști;

— execuția de treceri sigure pentru pietoni;

— execuția de amenajări speciale pentru persoanele cu handicap.

### CAPITOLUL 3

#### Dispoziții finale

Prevederile prezentelor norme nu sunt limitative. Protecția mediului înconjurător va respecta întreaga legislație existentă în domeniu, adaptată la condițiile specifice generate de activitatea de execuție și de întreținere a drumurilor.

### CAPITOLUL 4

#### Referințe

• Legea nr. 18/1991 — Legea fondului funciar, republicată

• Legea nr. 98/1992 — Lege pentru ratificarea Convenției privind protecția Mării Negre împotriva poluării, semnată la București la 21 aprilie 1992

• Legea nr. 137/1995 — Legea protecției mediului

• Legea nr. 26/1996 — Codul silvic

• Legea nr. 107/1996 — Legea apelor

• Ordonanța Guvernului nr. 27/1992 privind unele măsuri pentru protecția patrimoniului cultural național

• Ordonanța Guvernului nr. 33/1995 privind măsurile pentru colectarea, reciclarea și reintroducerea în circuitul productiv a deșeurilor re folosibile de orice fel

• Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor

• Hotărârea Guvernului nr. 36/1996 privind stabilirea și sancționarea contravențiilor la normele privind exploatarea și menținerea în bună stare a drumurilor publice

• Hotărârea Guvernului nr. 525/1996 pentru aprobarea Regulamentului general de urbanism

• Hotărârea Guvernului nr. 101/1997 — pentru aprobarea Normelor speciale privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară

• Ordinul ministrului apelor, pădurilor și protecției mediului nr. 462/1993 pentru aprobarea Condițiilor tehnice privind protecția atmosferei și a Normelor metodologice privind determinarea emisiilor de poluanți atmosferici produși de surse staționare

• Ordinul ministrului apelor, pădurilor și protecției mediului nr. 125/1996 pentru aprobarea Procedurii de reglementare a activităților economice și sociale cu impact asupra mediului înconjurător

• Ordinul ministrului sănătății nr. 536/1997 pentru aprobarea Normelor de igienă și a recomandărilor privind

MINISTERUL TRANSPORTURILOR

**ORDIN****pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor**

În conformitate cu prevederile art. 67 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, în temeiul Hotărârii Guvernului nr. 44/1997 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, ministrul transporturilor emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Normele tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor, anexă la prezentul ordin.

Art. 2. — Anexa face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 3. — Prezentul ordin se va publica în Monitorul Oficial al României, Partea I, și va intra în vigoare la 15 zile de la data publicării.

Ministrul transporturilor,  
**Traian Băsescu**

București, 27 ianuarie 1998.  
Nr. 45.

ANEXĂ

**NORME TEHNICE****privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor****CAPITOLUL 1****Generalități**

1.1. Prezentele norme au fost elaborate în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 19/1997 privind transporturile și ale Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor.

1.2. Proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor publice se realizează pe baza principiilor generale prevăzute în prezentele norme tehnice.

La proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor publice se va ține seama de funcția pe care o au în rețeaua rutieră, de clasa tehnică, de utilizarea rațională a terenurilor, conservarea și protejarea mediului înconjurător, de planurile de urbanism și de amenajare a teritoriului aprobate potrivit legii, precum și de necesitatea desfășurării circulației în condiții de siguranță și confort.

1.3. Prevederile prezentelor norme tehnice nu se aplică:

- străzilor;
- drumurilor închise circulației publice.

**CAPITOLUL 2****Proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor**

2.1. Planificarea, proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor publice se fac în funcție de categoriile acestora din punct de vedere funcțional și de clasa tehnică determinată potrivit normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice, aprobate prin ordin al ministrului transporturilor.

2.2. Din punct de vedere funcțional și administrativ, drumurile publice se împart în ordinea importanței, astfel:

a) *autostrăzi* — drumuri naționale de mare capacitate și viteză, rezervate exclusiv circulației autovehiculelor, care nu deserveșc proprietățile rurale, prevăzute cu două căi unidirecționale separate printr-o zonă mediană având cel puțin două benzi de circulație pe sens și bandă de staționare de urgență; intersecții denivelate și accese limitate, intrarea și ieșirea autovehiculelor fiind permisă numai prin locuri

b) *drumuri expres* — drumuri naționale accesibile numai prin noduri sau intersecții reglementate care pot fi interzise anumitor categorii de utilizatori și vehicule și pe care oprirea și staționarea pe partea carosabilă sunt interzise;

c) *drumuri naționale europene (E)* — drumuri naționale deschise traficului internațional, a căror încadrare ca drumuri E se stabilește conform prevederilor Acordului European privind marile drumuri de trafic internațional (AGR).

Ele pot fi și autostrăzi sau drumuri expres;

d) *drumuri naționale principale* — drumuri naționale care asigură legătura capitalei țării cu orașele reședință de județ, legăturile dintre acestea, precum și cu principalele puncte de control pentru trecerea frontierei de stat a României;

— alte drumuri naționale pe care la ultimul recensământ de circulație s-a înregistrat un volum de trafic mediu zilnic anual (MZA) mai mare de 3.500 vehicule fizice/24 de ore sau mai mare de 4.500 vehicule-etalon autoturisme/24 de ore;

e) *drumuri naționale secundare* — restul drumurilor naționale care nu se încadrează în categoriile prevăzute la lit. a) — d);

f) *drumuri județene* — drumuri publice care asigură legăturile dintre:

— municipiile reședință de județ și reședințele de comune, municipii, orașe, obiective de interes turistic, porturi, aeroporturi etc.;

— orașe și municipii între ele;

g) *drumuri comunale* — drumuri publice care asigură legăturile dintre orașe sau reședințele de comună și satele care le aparțin;

h) *drumuri vicinale* — drumuri care deserveșc mai multe proprietăți, fiind situate la limitele acestora.

2.3. Corelarea categoriilor de drumuri, din punct de vedere funcțional și administrativ, cu clasele tehnice stabilite în conformitate cu prevederile normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice se face potrivit

**CORELAREA CATEGORIILOR DE DRUMURI,  
DIN PUNCT DE VEDERE FUNCȚIONAL ȘI ADMINISTRATIV, CU CLASELE TEHNICE**

CATEGORIA FUNCȚIONALĂ	LEGĂTURI ÎNTRU CATEGORIILE FUNCȚIONALE ȘI CLASELE TEHNICE	CLASA TEHNICĂ	NUMĂR DE BENZI DE CIRCULAȚIE	LATIMEA BENZI DE CIRCULAȚIE	VITEZA DE PROIECTARE km/h		
					SES	DEAL	MUNTE
AUTOSTRAZI		I	minim 2 x 2	3,75	120	100	80
DRUMURI EXPRES		II	4	3,50	100	80	60
DRUMURI NAȚIONALE EUROPENE		III	2	3,50	80	50	40
DRUMURI NAȚIONALE PRINCIPALE		IV	2	3,00	60	40	30
DRUMURI NAȚIONALE SECUNDARE		V	2	2,75	50	40	25
DRUMURI JUDEȚENE							
DRUMURI COMUNALE							
DRUMURI VICINALE							

2.4. La racordarea drumurilor publice din afara localităților cu cele din interiorul localităților trebuie aplicat principiul conform căruia drumurile publice din afara localităților trebuie să se continue cu drumuri de același rang sau superior în traversarea localităților. În tabelul nr. 2 sunt redate legăturile recomandabile dintre drumurile din afara localităților cu cele din interiorul localităților.

**CORELAREA LEGĂTURILOR REȚELEI DE DRUMURI PUBLICE  
DIN AFARA LOCALITĂȚILOR CU CELE DIN LOCALITĂȚI**

DRUMURI ÎN AFARA LOCALITĂȚILOR		LEGĂTURILE REȚELEI DE DRUMURI ÎN ȘI DIN AFARA LOCALITĂȚILOR	DRUMURI ÎN LOCALITĂȚI (STRAZI)	
DRUMURI DE INTERES NACIONAL	AUTOSTRAZI			REȚEAUA STRAZILOR PRINCIPALE
	DRUMURI EXPRES	STRAZI DE CATEGORIA II - DE LEGATURA		
	DRUMURI NAȚIONALE EUROPENE	STRAZI PRINCIPALE (ÎN LOCALITĂȚI URBANE)		
	DRUMURI NAȚIONALE PRINCIPALE	REȚEAUA STRAZILOR SECUNDARE		STRAZI DE CATEGORIA III - COLECTOARE
	DRUMURI NAȚIONALE SECUNDARE			STRAZI DE CATEGORIA IV - DE FOLOSINȚĂ LOCALĂ
DRUMURI DE INTERES JUDEȚEAN	DRUMURI JUDEȚENE			
DRUMURI DE INTERES LOCAL	DRUMURI COMUNALE			
	DRUMURI VICINALE			STRAZI SECUNDARE (ÎN LOCALITĂȚI RURALE)

2.5. Elementele geometrice ale traseului drumurilor publice se stabilesc în funcție de clasa tehnică a acestora și de viteza de proiectare determinată în conformitate cu prevederile normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice.

Elementele geometrice adoptate trebuie să asigure desfășurarea circulației în condiții de deplină siguranță și confort și sunt prezentate în tabelul nr. 3.

Tabelul nr. 3

**ELEMENTE GEOMETRICE****A. Clasa tehnică I – Autostrăzi**

Elemente geometrice	U.M	Viteze de proiectare (km/h)			
		120	100	80	
Razele minime ale curbelor în plan	m	650	450	240	
Declivități longitudinale maxime	%	5	6	6	
Razele de racordare convexă a declivităților	minime	m	18.000	9.000	4.500
	excepționale	m	12.000	6.000	3.000
Razele de racordare concavă a declivităților	minime	m	6.500	4.500	3.000
	excepționale	m	4.200	3.000	2.200
Distanța de vizibilitate	m	230	160	110	

**B. Clasa tehnică II – V**

Elemente geometrice	U.M	Viteze de proiectare (km/h)							
		100	80	60	50	40	30	25	
Razele minime ale curbelor în plan	m	450	240	125	95	60	35	25	
Razele minime în serpentine	m	—	—	30	25	20	20	20	
Declivități longitudinale	maxime	%	5	6	6,5	7	7	7,5	8
	excepționale	%	—	—	—	—	8	8,5	9
Razele minime ale racordărilor verticale convexe	fără benzi separate	m	10.000	4.500	1.600	1.300	1.000	800	500
	cu benzi separate	m	6.000	3.000	1.500	1.000	800	500	300
Razele minime ale racordărilor concave	m	3.000	2.200	1.500	1.000	1.000	500	300	
Distanța de vizibilitate	fără benzi separate	m	280	230	140	110	70	60	50
	cu benzi separate	m	140	100	70	55	35	30	25

**NOTĂ:**

În condiții grele de desfășurare a traseului și/sau acolo unde condițiile de mediu adiacente drumului o impun, în vederea neafectării resurselor istorice și estetice și pentru evitarea unor lucrări de volume mari și costisitoare, razele minime ale curbelor în plan pot fi reduse cu

2.6. Determinarea elementelor profilului transversal, mai ales lăţimea benzilor şi numărul acestora, trebuie să fie stabilită în funcţie de nivelul de serviciu ce se doreşte a fi oferit utilizatorilor în conformitate cu prevederile reglementărilor în vigoare.

Pentru construcţiile noi debitul de serviciu, care serveşte la dimensionarea drumurilor din punct de vedere al capacităţii de circulaţie, este debitul admisibil corespunzător nivelului de serviciu „C”.

Pentru drumurile existente aflate în exploatare, pentru asigurarea unor condiţii bune de desfăşurare a circulaţiei, este necesar ca traficul să nu depăşească debitul recomandat corespunzător nivelului de serviciu „B”. În situaţia în care acesta este depăşit, este indicat să se adopte măsuri locale de sporire a capacităţii de circulaţie prin amenajarea intersecţiilor, construirea de benzi suplimentare pentru vehicule lente, corectarea curbilor, îmbunătăţirea vizibilităţii etc., prin corectarea elementelor care conduc la reducerea capacităţii şi fluenţei circulaţiei.

2.7. Lăţimea platformei şi a părţii carosabile se stabileşte în funcţie de clasa tehnică, de categoria funcţională şi de elementele prevăzute în anexa nr. 1, astfel:

A) Lăţimea platformei:

- între 23,5 m şi 26 m, la autostrăzi;
- între 17 m şi 19 m, la drumurile cu patru benzi de circulaţie;
- între 7 m şi 12 m, la drumurile cu două benzi de circulaţie;
- de 5 m, la drumurile cu o bandă de circulaţie.

B) Lăţimea părţii carosabile:

- între 14 m şi 15 m, la autostrăzi;
- de 14 m la drumurile cu patru benzi de circulaţie;
- între 5,5 şi 7 m, la drumuri cu două benzi de circulaţie;
- de 4 m, la drumuri cu o bandă de circulaţie.

2.8. Zonele mediane la autostrăzi se prevăd a fi echipate cu dispozitive de reţinere (glisiere sau parapete de securitate), plantaţii sau dispozitive speciale antiorbire.

2.9. În vederea asigurării fluenţei circulaţiei pe sectoarele cu declivităţi peste 4%, având circulaţie preponderentă de vehicule grele (peste 20% din trafic), se vor realiza benzi suplimentare pentru circulaţia acestora.

2.10. Dimensionarea structurii rutiere se face în funcţie de intensitatea şi de compoziţia traficului de perspectivă, de caracteristicile fizico-mecanice şi de deformabilitate ale materialelor, conform reglementărilor în vigoare.

Alegerea tipului de structură rutieră se va face pe baza unor calcule tehnico-economice şi de rentabilitate, ţinându-se seama şi de lucrările de întreţinere necesare fiecărui tip de îmbrăcăminte rutieră în exploatare.

Pe sectoarele de drum unde sunt semnalate degradări datorate fenomenului de îngheţ-dezghet, se vor lua măsuri pentru sporirea rezistenţei structurii rutiere la acest fenomen.

2.11. Pentru asigurarea confortului şi siguranţei circulaţiei în exploatare, la realizarea îmbrăcămintei rutiere se vor utiliza materiale, echipamente şi tehnologii care să asigure realizarea condiţiilor privind planeitatea, uniformitatea şi rugozitatea suprafeţei de rulare, corelate cu vitezele practice.

## CAPITOLUL 3

### Proiectarea şi construirea podurilor, pasajelor şi a viaductelor

3.1. Proiectarea podurilor, pasajelor, viaductelor şi a podeţelor se face în funcţie de clasa tehnică a drumului, ţinându-se seama de elementele din tabelul nr. 4.

*Tabelul nr. 4*

Clasa tehnică	Clasa de încărcare	Convoiu de calcul	
		Autocamioane	Vehicule speciale pe roţi sau şenile
I			
II			
III	E	A <sub>30</sub>	V <sub>80</sub>
IV			
V	I	A <sub>13</sub>	S <sub>60</sub>

3.2. Clasele de încărcare şi convoaiele de calcul pentru dimensionarea podurilor, podeţelor, pasajelor şi a viaductelor se aplică atât construcţiilor noi, cât şi la modernizarea, consolidarea sau reabilitarea celor existente.

3.3. Pentru podurile, podeţele şi viaductele amplasate pe drumuri publice cu trafic de vehicule speciale pentru piese grele, la propunerea unităţilor care au în administrare drumul respectiv, la solicitarea beneficiarului transportului şi cu aprobarea Ministerului Transporturilor se pot lua în considerare, la dimensionare, tipuri de convoaie excepţionale, corelate cu dimensiunile şi greutatea pieselor, în conformitate cu prescripţiile în vigoare.

3.4. La podurile şi podeţele amplasate pe drumurile de clasa tehnică V cu trafic uşor, fără perspectiva sporirii ulterioare a greutăţii vehiculelor, dimensionarea se poate face şi la clasa II de încărcare pentru convoaie A<sub>10</sub> şi S<sub>40</sub>, pe baza aprobării administratorului drumului.

3.5. La dimensionarea hidraulică a podurilor şi podeţelor se va asigura scurgerea apelor potrivit debitelor de calcul şi de verificare, ţinându-se seama de prevederile studiilor şi lucrărilor pentru regularizarea, îndiguirea şi amenajarea cursurilor de apă, în contextul legislaţiei în vigoare.

În cazul râurilor şi al canalelor navigabile, se vor prevedea soluţii care să asigure gabaritele de navigaţie.

3.6. La realizarea pasajelor denivelate se va ţine seama de traficul actual şi de evoluţia acestuia în perspectivă, de necesitatea asigurării fluenţei şi siguranţei circulaţiei şi de eficienţa tehnico-economică.

3.7. Pe drumurile naţionale europene se vor prevedea pasaje denivelate la toate intersecţiile cu linii de cale ferată principale.

3.8. Lăţimea podurilor, pasajelor şi a viaductelor se corelează cu lăţimea platformei şi a părţii carosabile a drumului şi este prevăzută în anexa nr. 2.

3.9. Înălţimea gabaritului de liberă trecere peste drumuri, indiferent de categorie sau clasă tehnică, este de 5,0 m.

## CAPITOLUL 4

### Intersecţii de drumuri

4.1. Intersecţiile dintre drumurile publice se realizează denivelat sau la acelaşi nivel, în funcţie de clasele tehnice şi de categoriile funcţionale ale drumurilor care se intersectează.

4.2. Intersecțiile autostrăzilor și drumurilor expres cu alte drumuri se fac denivelat.

La drumurile expres se pot admite accese la nivel, la care intrarea și ieșirea din drumul expres se fac prin viraj la dreapta, dar nu se admit încrucișări sau accese prin viraj la stânga la același nivel.

În anumite condiții, în cazul unui schimb important de trafic și unde gradul de ocupare a terenului permite, se poate lua în considerare amenajarea unor intersecții giratorii.

4.3. Amenajarea intersecțiilor la același nivel între două drumuri se va face numai pe baza unui calcul de capacitate a intersecției, luându-se în considerare traficul orar de perspectivă, corespunzător celei de-a 30-a ore, în conformitate cu reglementările în vigoare.

În cazul depășirii capacității pentru o intersecție la nivel cu circulația reglementată prin indicatoare rutiere, se poate avea în vedere soluția semaforizării intersecțiilor situate în localități. În afara localităților, în asemenea situații, se va prevedea sens giratoriu sau intersecție denivelată.

4.4. Proiectarea amenajărilor intersecțiilor de nivel se face asigurându-se circulația cu prioritate pe traseul de drum cu clasă tehnică superioară, considerat drum principal.

Drumurile naționale europene, care nu sunt autostrăzi sau drumuri expres, au prioritate față de celelalte drumuri.

Amenajarea la același nivel a intersecțiilor drumurilor publice din afara localităților se va face cu respectarea reglementărilor în vigoare, prevăzându-se pentru asigurarea fluentei și siguranței circulației benzi de virare, racordări de colț, benzi de stocaj și benzi de accelerare sau decelerare.

4.5. Lărgirile, benzile de accelerare și decelerare, de viraj și de stocare, precum și penele de racordare aferente amenajării intersecțiilor se realizează cu aceeași îmbrăcăminte și cu o structură rutieră identică cu cea existentă pe drum.

4.6. La proiectarea intersecțiilor dintre drumuri se vor evita pe cât posibil sectoarele cu declivități mai mari de 4% și racordările în interiorul curbilor drumului principal.

4.7. Intersecțiile autostrăzilor și drumurilor expres cu calea ferată se fac denivelat.

Pentru drumurile naționale europene intersecțiile vor fi denivelate în cazul liniilor de cale ferată principale.

Pentru celelalte categorii de drumuri necesitatea realizării intersecției denivelate se stabilește pe baza eficienței economice și a indicelui general de prioritate, determinate în conformitate cu metodologia în vigoare.

4.8. În cazul intersecțiilor la nivel dintre drumuri și căi ferate sau linii de tramvai, se va urmări ca acestea să se facă, de regulă, respectându-se următoarele condiții:

— intersecția să se facă sub un unghi cât mai apropiat de 90°, dar nu mai mic de 45°;

— ambele căi de comunicație să fie pe cât posibil în

— în cazuri excepționale, se poate admite amplasarea intersecției într-o zonă în care una dintre cele două căi de comunicație este în curbă, numai dacă declivitatea uneia și înclinarea în profil transversal a celeilalte sunt în același sens, iar diferența dintre ele nu depășește 5%;

— declivitatea liniei în zona intersecției nu trebuie să depășească cu mai mult de 5% înclinarea profilului transversal al drumului.

4.9. Tipul de echipare a intersecției dintre drumurile publice și calea ferată, precum și semnalizarea se stabilesc în conformitate cu prevederile reglementărilor în vigoare.

## CAPITOLUL 5

### Dispoziții finale

5.1. Prezentele norme tehnice se completează cu prevederile din reglementările în vigoare, aferente fiecărei categorii de lucrări care intră în componența drumului public.

5.2. În cazul modernizării, consolidării sau reabilitării unor sectoare de drumuri existente, care au un sistem rutier definitiv fără defecte majore structurale: sunt în ramblee înalte sau deblee adânci, au lucrări grele de sprijinire și consolidare, sunt în traversarea localităților cu numeroase accese și prezintă elemente geometrice care nu se încadrează în cele prevăzute de norme, iar amenajarea în condițiile normelor ar necesita lucrări de volume mari și costisitoare, exproprieri și/sau demolări sau ar elimina posibilitățile de acces la riverani, cu acordul administratorului drumului, acestea se pot corela cu viteza de proiectare în cadrul unui proces de proiectare excepțională, prin adoptarea unor elemente la limita celor rezultate din calcule, fără însă a afecta siguranța circulației, prevăzându-se măsuri corespunzătoare.

5.3. Pe drumurile publice pe care se desfășoară frecvent circulația autobuzelor pe linii regulate de transport în comun se vor prevedea stații de transport în comun.

Amplasarea lor se va face la propunerea administrației publice locale, cu avizul administratorului drumului și al poliției rutiere.

Amplasarea stațiilor de transport în comun în același profil transversal al drumului este interzisă.

Stațiile de transport în comun nu pot fi folosite ca locuri de staționare sau parcare.

5.4. Proiectarea și construirea drumurilor de utilitate privată se vor face pe baza caracteristicilor impuse de tipul de vehicule ce vor circula pe aceste drumuri.

5.5. Drumurile de utilitate privată deschise circulației publice trebuie să aibă elemente similare cel puțin cu drumurile publice de clasă tehnică V și să fie semnalizate

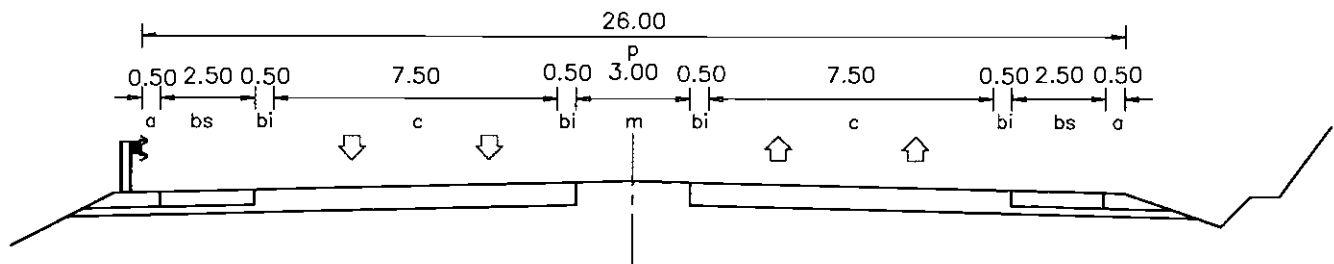
corespunzător reglementărilor în vigoare pentru circulația

## LĂȚIMILE PLATFORMELOR ȘI PĂRȚILOR CAROSABILE ALE DRUMURILOR ÎN ALINIAMENTE

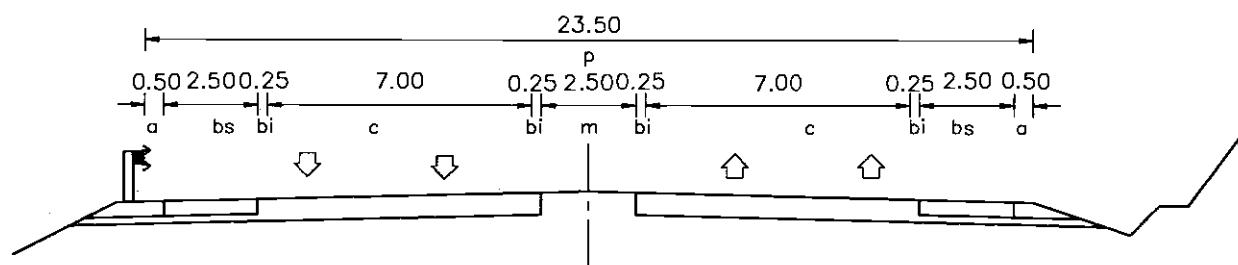
## 1. CLASA TEHNICĂ I

## AUTOSTRĂZI

## 1.1. AUTOSTRĂZI ÎN REGIUNI DE ȘES ȘI DEAL



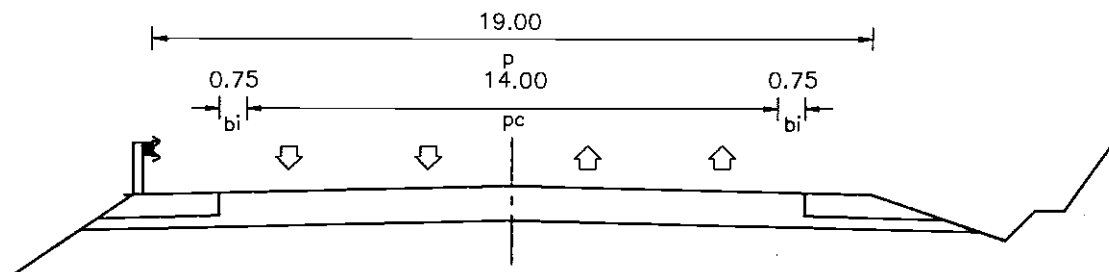
## 1.2. AUTOSTRĂZI ÎN REGIUNI DE MUNTE



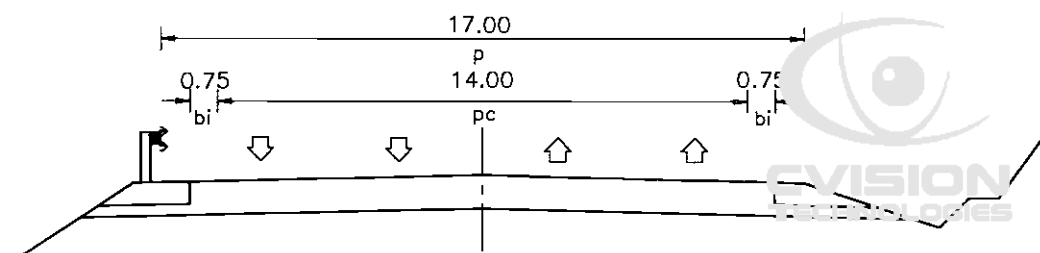
p = platforma  
 c = căi de circulație unidirecționale  
 bi = benzi de încadrare (ghidare) din același sistem rutier ca al căii de circulație  
 bs = benzi de staționare  
 a = acostament  
 m = zona mediană

## 2. CLASA TEHNICĂ II

## 2.1. DRUMURI EXPRES ȘI DRUMURI NAȚIONALE EUROPENE (E) CU PATRU BENZI DE CIRCULAȚIE



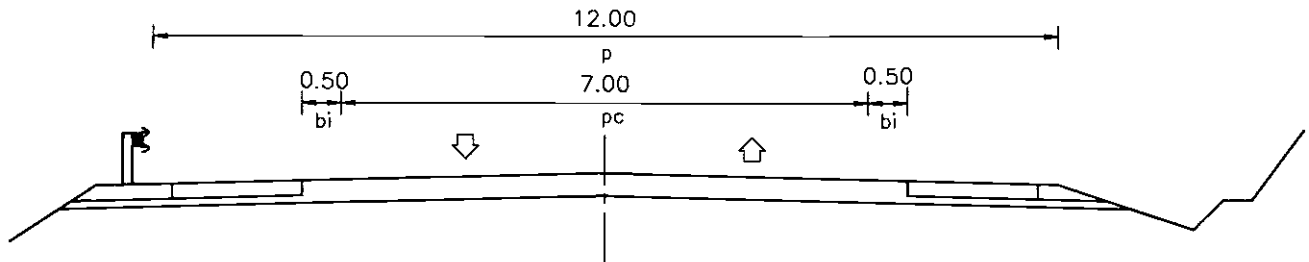
## 2.2. DRUMURI NAȚIONALE EUROPENE ȘI DRUMURI NAȚIONALE PRINCIPALE CU PATRU BENZI DE CIRCULAȚIE



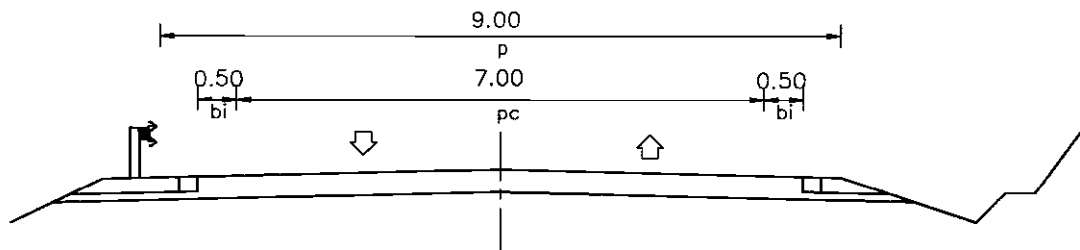
## 3. CLASA TEHNICĂ III

DRUMURI EXPRES, DRUMURI NAȚIONALE EUROPENE, DRUMURI NAȚIONALE PRINCIPALE, DRUMURI NAȚIONALE SECUNDARE, DRUMURI JUDEȚENE CU DOUĂ BENZI DE CIRCULAȚIE

## 3.1. DRUMURI EXPRES ȘI DRUMURI NAȚIONALE EUROPENE (E)



## 3.2. DRUMURI NAȚIONALE EUROPENE, DRUMURI NAȚIONALE PRINCIPALE, DRUMURI NAȚIONALE SECUNDARE, DRUMURI JUDEȚENE CU DOUĂ BENZI DE CIRCULAȚIE

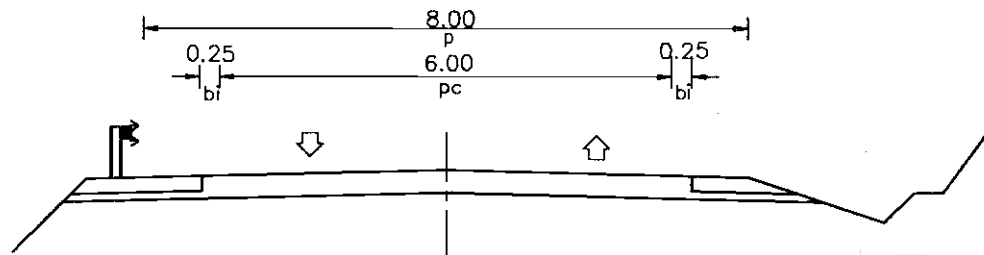


## NOTĂ:

Pentru drumurile naționale europene lățimea minimă a platformei trebuie să fie de minimum 10 m, iar benzile de încadrare să aibă cel puțin 0,75 m lățime. De asemenea, vor fi prevăzute platforme de staționare, din loc în loc.

## 4. CLASA TEHNICĂ IV ȘI V

## 4.1. DRUMURI NAȚIONALE SECUNDARE, DRUMURI JUDEȚENE, DRUMURI COMUNALE CU DOUĂ BENZI DE CIRCULAȚIE

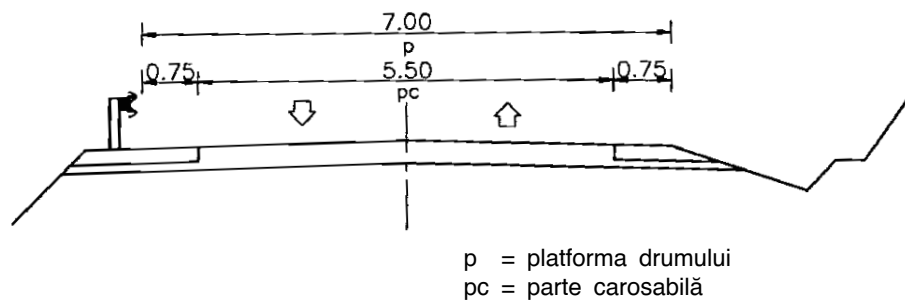


## NOTĂ:

La drumurile județene și comunale se admite ca parapetele să fie amplasate și în cadrul lățimii acostamentelor.



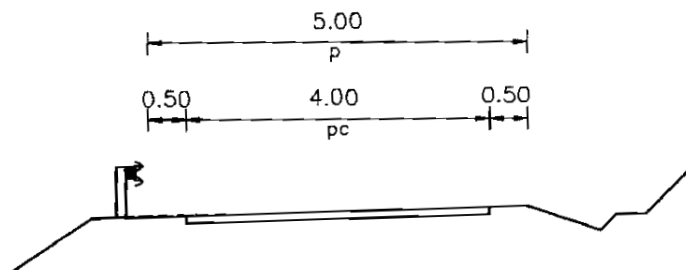
## 4.2 DRUMURI COMUNALE, DRUMURI VICINALE CU DOUĂ BENZI DE CIRCULAȚIE

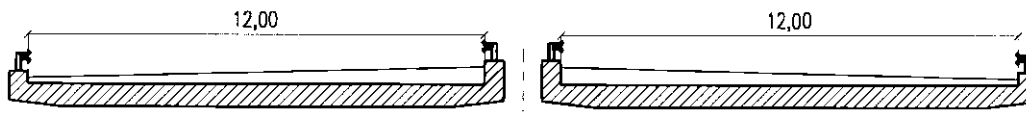


## NOTĂ:

Se admite ca parapetele, rigolele sau șanțurile să fie amplasate și în cadrul lățimii acostamentelor.

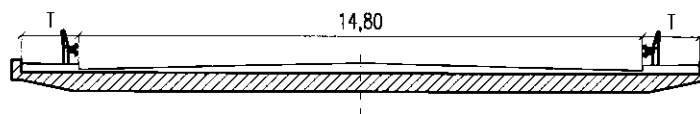
## 4.3. DRUMURI COMUNALE, DRUMURI VICINALE, CU O SINGURĂ BANDĂ DE CIRCULAȚIE



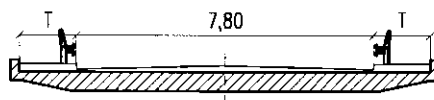
LĂȚIMEA PODURILOR, PASAJELOR ȘI A VIADUCTELOR  
PE DRUMURI CLASA TEHNICĂ I  
AUTOSTRĂZI

Pentru autostrăzi în regiuni de munte, lățimea va fi de 11 m

## PE DRUMURI CLASA TEHNICĂ II



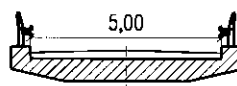
## PE DRUMURI CLASA TEHNICĂ III ȘI IV



## PE DRUMURI CLASA TEHNICĂ V, CU DOUĂ BENZI DE CIRCULAȚIE



## PE DRUMURI CLASA TEHNICĂ V, CU O SINGURĂ BANDĂ DE CIRCULAȚIE



MINISTERUL TRANSPORTURILOR

**ORDIN****pentru aprobarea Normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice**

În conformitate cu prevederile art. 67 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, în temeiul Hotărârii Guvernului nr. 44/1997 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, ministrul transporturilor emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Normele tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice, anexă la prezentul ordin.

Art. 2. — Anexa face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 3. — Prezentul ordin se va publica în Monitorul Oficial al României, Partea I, și va intra în vigoare la 15 zile de la data publicării.

Ministrul transporturilor,  
**Traian Băsescu**

București, 27 ianuarie 1998.

Nr. 46.

ANEXĂ

**NORME TEHNICE**  
**privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice**

**CAPITOLUL 1****Generalități**

1.1. Prezentele norme au fost elaborate în conformitate cu principiile generale enunțate în Ordonanța Guvernului nr. 19/1997 privind transporturile și în temeiul art. 67 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor.

1.2. Normele stabilesc criteriile de clasificare tehnică a drumurilor, în funcție de traficul actual și de perspectivă.

Clasele tehnice servesc pentru clasificarea rețelei de drumuri publice actuale în vederea planificării și proiectării lucrărilor de modernizare și îmbunătățire a condițiilor de circulație, precum și pentru lucrările de construcții noi.

1.3. Prevederile prezentelor norme tehnice nu se aplică:

- străzilor;
- drumurilor închise circulației publice.

1.4. Clasificarea tehnică se face independent de încadrarea în categoriile funcționale și administrative.

**CAPITOLUL 2****Clasificarea tehnică a drumurilor**

2.1. Clasificarea tehnică după intensitatea traficului se face în V clase, conform prescripțiilor din tabelul nr. 1.

Clasificarea tehnică a rețelei actuale se face pe baza intensității traficului rezultat din datele ultimului recensământ de circulație.

Pentru planificarea și proiectarea lucrărilor de modernizare, îmbunătățire a condițiilor de circulație, precum și pentru construcțiile noi de drumuri, clasificarea tehnică se face după intensitatea traficului de perspectivă. Perioada de perspectivă recomandată este de 15 ani.

2.2. Traficul de perspectivă pentru clasificarea tehnică a drumului public se estimează pe baza datelor de trafic obținute din recensămintele efectuate pe acel drum, complete, după caz, cu anchete tip origine-destinație, la care se aplică coeficienții de evoluție a traficului în perspectivă, stabiliți pe baza datelor specifice de dezvoltare socio-economică a țării și/sau a zonei traversate de drum.

Tabelul nr. 1

Clasa tehnică a drumului public	Denumirea intensității traficului	Caracteristicile traficului				Tipul drumului recomandat
		Intensitatea medie zilnică anuală		Intensitatea orară de calcul		
		Etalon (Autoturisme)	Efective (Fizice)	Etalon (Autoturisme)	Efective (Fizice)	
0	1	2	3	4	5	6
I	Foarte intens	> 21.000	> 16.000	> 3.000	> 2.200	Autostrăzi
II	Intens	11.001–21.000	8.001–16.000	1.401–3.000	1.000–2.200	Drumuri cu patru benzi de circulație
III	Mediu	4.501–11.000	3.501–8.000	550–1.400	400–1.000	Drumuri cu două benzi de circulație
IV	Redus	1.000–4.500	750–3.500	100–550	75–400	
V	Foarte redus	< 1.000	< 750	< 100	< 75	

**Observații:**

— Intensitatea orară de calcul este traficul orar care, în cursul unui an, este depășit timp de 50 de ore.

— Limitele din tabel pentru vehiculele efective sunt stabilite în ipoteza unui trafic de perspectivă, având autocamioane până la 30%.

— Clasa tehnică este dată de intensitatea traficului în coloanele 2–5. În cazul în care rezultă clase tehnice diferite, încadrarea drumului se face pe baza unei analize aprofundate, ținându-se seama de intensitatea orară de calcul în vehicule-etalon, în funcție de toate elementele care determină capacitatea de circulație a drumurilor (coloana 4).

— La încadrarea drumurilor în clasele I și II se vor avea în vedere, în afara aspectelor strict tehnice, și aspectele privind protecția mediului, conservarea patrimoniului, politica de dezvoltare generală a teritoriului, eliminarea disfuncționalităților existente pentru realizarea unei interconectări și interoperabilități cu rețelele magistrale europene.

— Pentru drumurile care se încadrează în clasa tehnică V, având în vedere și categoria lor funcțională în cadrul rețelei de drumuri, se poate prevedea o singură bandă de circulație, cu condiția asigurării unor platforme de încrucișare la o distanță care să asigure vizibilitatea la întâlnirea cu vehiculele din sens opus, dar nu mai mare de 250–300 m.

2.3. Vehiculul-etalon de calcul al intensității traficului rutier este autoturismul.

Echivalarea numărului de vehicule fizice în vehicule-etalon (autoturism) se face prin multiplicarea numărului vehiculelor fizice de diferite categorii, recenzate cu coeficienți de echivalare, în conformitate cu reglementările în vigoare.

2.4. Vitezele de proiectare pentru diferitele clase tehnice ale drumurilor publice vor fi cele prevăzute în tabelul nr. 2.

Tabelul nr. 2

Clasa tehnică a drumului	Vitezele de proiectare, în km/h, în regiune de		
	șes	deal	munte
I	120	100	80
II	100	80	60
III	80	50	40
IV	60	40	30
V	50	40	25

**Observații:**

— În condiții grele de desfășurare a traseului și/sau acolo unde condițiile de mediu adiacente drumului o impun, în vederea neafectării resurselor istorice și estetice și pentru evitarea unor lucrări costisitoare, pe baza unui calcul tehnico-economic, vitezele de proiectare prevăzute în tabelul nr. 2 se pot reduce după cum urmează:

— la clasa tehnică I: la 100 km/h, în regiune de șes, și la 80 km/h, în regiune de deal;

— la clasele tehnice II–IV: până la viteza clasei tehnice imediat inferioare;

— la clasa tehnică V: la 40 km/h, în regiune de șes, și la 25 km/h, în regiune de deal.

2.5. Vitezele de proiectare se aplică atât construcțiilor noi, cât și la modernizarea, consolidarea sau reabilitarea drumurilor.

**CAPITOLUL 3****Dispoziții finale**

3.1. Încadrarea drumurilor în clase tehnice se face pentru drumurile existente de către unitățile care le administrează, iar pentru drumurile noi, de către unitățile care le vor administra după darea lor în exploatare.

Încadrarea drumurilor în clase tehnice va fi revizuită periodic, cu ocazia prelucrării datelor rezultate în urma recensămintelor circulației, avându-se în vedere și realizările obținute pe baza planificărilor anterioare, precum și evoluția importanței și a funcției drumurilor în ansamblul rețelei și în strategia de dezvoltare a acesteia.

3.2. Încadrarea drumului în clase tehnice se va face pe sectoare cât mai lungi, cu caracteristici uniforme.

Sectorul de încadrare nu trebuie să fie mai scurt decât distanța dintre două localități urbane sau dintre două intersecții cu drumuri de aceeași clasă sau de clasă tehnică superioară și trebuie să aibă minimum 20 km lungime.

Intensitatea traficului ce servește la încadrare este cea care caracterizează cel puțin 60% din lungimea sectorului de încadrare.

3.3. Intrările în orașe, precum și alte sectoare scurte cu trafic intens sau foarte intens se încadrează în clasa tehnică a drumului a cărui continuitate o asigură acestea.

La aceste sectoare se va ține seama de intensitatea traficului de perspectivă, introducându-se numărul de benzi de circulație suplimentare necesare.

MINISTERUL TRANSPORTURILOR

**ORDIN****pentru aprobarea Normelor tehnice privind amplasarea lucrărilor edilitare, a stâlpilor pentru instalații și a pomilor în localitățile urbane și rurale**

În conformitate cu prevederile art. 67 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, în temeiul Hotărârii Guvernului nr. 44/1997 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, ministrul transporturilor emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Normele tehnice privind amplasarea lucrărilor edilitare, a stâlpilor pentru instalații și a pomilor în localitățile urbane și rurale, anexă la prezentul ordin.

Art. 2. — Anexa face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 3. — Prezentul ordin se va publica în Monitorul Oficial al României, Partea I, și va intra în vigoare la 15 zile de la data publicării.

Ministrul transporturilor,  
**Traian Băsescu**

București, 27 ianuarie 1998.  
Nr. 47.

*ANEXĂ***NORME TEHNICE****privind amplasarea lucrărilor edilitare, a stâlpilor pentru instalații și a pomilor în localitățile urbane și rurale****CAPITOLUL 1****Generalități**

1.1. Prezentele norme tehnice au fost elaborate în conformitate cu Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor. În prezentele norme prin *drumuri* se înțelege drumurile publice, precum și drumurile de utilitate privată deschise circulației publice, menționate la art. 3 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997. Regimul juridic al drumurilor reglementează în mod unitar administrarea drumurilor publice și private.

1.2. Conform art. 26 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, documentațiile privind proiectarea construcției și modernizarea drumurilor se întocmesc cu respectarea planurilor de amenajare a teritoriului și de urbanism și cu avizele prevăzute în normele metodologice.

1.3. Realizarea în zona drumului public a oricărei construcții sau instalații, în orice scop, se face cu respectarea legislației în vigoare privind amplasarea și autorizarea executării construcțiilor și numai cu acordul prealabil al administratorului drumului.

1.4. Acceptul administratorului drumului comportă două faze:

- acordul prealabil, care se obține la faza de proiectare;
- autorizația de amplasare și acces la drum, care se obține înainte de execuție.

1.5. Aceste documente se emit pentru o anumită funcție a obiectivului. Schimbarea funcției sau destinației implică obținerea acceptului administrației drumului pentru noua situație.

**CAPITOLUL 2****Obiectul și domeniul de aplicare**

2.1. Prezentele norme tehnice se referă la condițiile de amplasare a lucrărilor tehnico-edilitare, a stâlpilor pentru instalații și a pomilor în zona drumurilor, astfel cum au fost definite la pct. 1.1 din cap. 1.

Pentru obiectivele existente, condițiile tehnice din prezentele norme tehnice trebuie respectate cu ocazia efectuării lucrărilor de reparații, reabilitări sau modernizări ale

2.2. Lucrările care fac obiectul prezentelor norme tehnice sunt:

- lucrări tehnico-edilitare — rețele de distribuție sau colectare pentru apă, energie electrică, telefonie, gaze, termoficare și canalizare pluvială;
- amplasarea stâlpilor pentru instalații — iluminat public, semnalizări luminoase rutiere, cabluri de energie electrică sau telecomunicații;
- amplasarea pomilor.

**CAPITOLUL 3****Condiții de amplasare a lucrărilor edilitare subterane în zona străzilor din localitățile urbane și rurale**

3.1. Rețelele și instalațiile tehnico-edilitare situate în ampriza drumurilor sunt:

- instalațiile necesare funcționării drumului: canalizarea pluvială și drenajele, iluminatul public, semnalizările luminoase rutiere, rețeaua de stropit spații verzi, rețeaua energetică pentru transportul în comun, stâlpii pentru telecomunicații;

— instalațiile edilitare necesare ansamblurilor de construcții de locuințe și dotări social-culturale, posturi de transformare, cămine și aerisiri, hidranți, guri de scurgere.

3.2. Amplasarea în localități a rețelei edilitare subterane trebuie coordonată cu celelalte lucrări subterane și de suprafață, existente sau de perspectivă.

3.3. Lucrările edilitare subterane se amplasează, de regulă, în afara părții carosabile a drumului sau în galerii vizitabile. Amplasarea, construcția, repararea și întreținerea acestor lucrări se fac cu aprobarea administratorului drumului și cu respectarea legislației în vigoare.

3.4. Amplasarea lucrărilor edilitare subterane se realizează conform legislației în vigoare, în unul dintre următoarele sisteme:

- izolat;
- combinat, respectiv mai multe instalații grupate; și
- în comun, când instalațiile subterane sunt într-o galerie circulabilă.

3.5. La amplasarea instalațiilor în sistem izolat sau combinat se va avea în vedere următoarea ordine de preferință:

- sub zonele verzi;
- sub insulele de dirijare a circulației;

— numai în cazuri excepționale, sub partea carosabilă sau sub liniile de tramvai, prevăzându-se măsuri speciale de protecție conform normelor specifice.

3.6. În proiectele de sistematizare a localităților trebuie să se indice încadrarea rețelelor edilitare subterane în profilul transversal al străzii.

Amplasarea rețelelor edilitare subterane se face, de regulă, în afara părții carosabile a străzilor. Dacă acest lucru nu este posibil din punct de vedere tehnic sau economic, rețelele se pot amplasa și în partea carosabilă, cu următoarea ordine de prioritate:

- canalizare ape pluviale;
- canalizare ape menajere;
- termoficare;
- alimentare cu apă;
- gaze naturale;
- telecomunicații;
- alte rețele.

3.7. Soluția de amplasare a rețelelor în planul de situație coordonator din cadrul proiectelor trebuie justificată din punct de vedere tehnic și economic, în funcție de:

- caracteristicile terenului de fundare;
- siguranța în exploatare;
- categoria străzii și sistemul rutier existent sau proiectat;
- posibilitatea proiectării și executării, în mod coordonat, a tuturor rețelelor subterane;
- etapizarea executării lucrărilor;
- posibilitatea de deviere sau de întrerupere a circulației.

3.8. Condițiile specifice de amplasare, pe categorii de rețele, se stabilesc conform anexei nr. 1 și prevederilor de mai jos:

- rețelele subterane electrice și de telecomunicații, amplasate pe trasee paralele de lungime mare, se recomandă să se pozeze separat, de o parte și de alta a străzii;
- rețelele de tracțiune electrică se amplasează lângă fundațiile stâlpilor susținători respectivi;
- rețelele de telecomunicații se recomandă să se pozeze în zona cuprinsă între frontul de aliniere a construcțiilor și partea carosabilă a străzii;
- rețelele de gaze naturale se recomandă să se pozeze pe zona necarosabilă a străzii, pe partea opusă canalelor de energie termică și canalizațiilor telefonice;
- distanța minimă dintre conducte și canale, precum și dintre acestea și construcțiile existente trebuie să asigure stabilitatea construcțiilor, ținându-se seama de adâncimea de fundare, precum și de caracteristicile geotehnice ale terenului.

3.9. Traseul unei rețele subterane sau al unei benzi tehnico-edilitare se recomandă să se stabilească pe baza documentațiilor tehnice, legal aprobate.

3.10. Dublarea rețelelor prin amplasarea de o parte și de alta față de axa străzii se face în baza unui calcul tehnico-economic.

3.11. Aducțiunile pentru alimentare cu apă care au trasee în localități, comune cu celelalte rețele edilitare subterane, se amplasează pe baza prezentele norme tehnice.

3.12. Traversarea aeriană a străzilor de către rețelele edilitare se face, de regulă, în locurile unde strada este în aliniament, intersecția realizându-se la un unghi apropiat de 90°, dar nu mai mic de 60°.

3.13. La subtraversarea căilor ferate și a drumurilor naționale, județene și comunale de către conductele de gaze și lichide, amplasarea acestora trebuie să se facă conform legislației în vigoare.

3.14. Amplasarea instalațiilor, distanțele de pozare și dimensiunile constructive vor respecta prevederile documentațiilor tehnice.

3.15. Rețelele magistrale de distribuție sau colectare pentru apă, energie electrică, telefonie, gaze, termoficare se vor amplasa în galerii circulabile, prevăzute cu puncte de branșare distribuite la distanțe optime, potrivit studiilor de sistematizare, asigurându-se lungimi minime ale branșamentelor [potrivit anexelor nr. 2 a) și 2 b)].

3.16. Rețelele de energie electrică de înaltă tensiune și canalizare se proiectează și se realizează pe trasee independente, corespunzător normelor tehnice.

3.17. La proiectarea canalelor se vor lua măsuri pentru protejarea acestora față de agresivitatea apelor subterane, cât și pentru protejarea straturilor rutiere și a surselor de apă, a solului și a complexului rutier.

3.18. Conductele rețelelor de distribuție se montează, de regulă, îngropat, montajul aerian fiind admis la traversări de obstacole, precum și în alte cazuri justificate tehnic și economic.

3.19. Porțiunile aparente ale conductelor exterioare se montează, de preferință, aerian, pe pereții exteriori ai clădirilor, pe estacade etc.

3.20. Traseele conductelor de distribuție trebuie să fie, pe cât posibil, rectilinii și să urmărească profilul stradal, folosindu-se zone mai puțin aglomerate cu alte instalații subterane conform legislației în vigoare.

3.21. Traversările instalațiilor subterane prin conducte pentru lichide se execută la adâncimea minimă de 1,50 m sub cota axului drumului și la minimum 0,80 m sub cota fundului șanțului.

3.22. Traversările instalațiilor subterane prin cabluri sau conducte de gaze se execută la adâncimea minimă de 1,20 m sub cota axului drumului și la 0,50 m sub cota fundului șanțului.

3.23. Este interzisă montarea conductelor de distribuție:

- sub linii de tramvai sau de cale ferată, în lungul acestora;
- în canale de orice fel, care comunică direct cu clădiri;
- sub orice fel de construcții sau pe terenuri destinate construcțiilor.

3.24. La subtraversarea liniilor de tramvai și de cale ferată, a canalelor sau a altor construcții subterane care nu pot fi evitate, conductele de gaze se vor monta în tuburi de protecție.

La intersecția cu rețele edilitare sau cu alte construcții subterane, conductele de gaze se montează, de preferință, deasupra acestora.

3.25. La stabilirea traseului conductelor de distribuție trebuie respectate distanțele minime până la construcții, instalații sau obstacole învecinate, existente sau proiectate, stabilite prin legislația în vigoare.

3.26. Deținătorii construcțiilor sau instalațiilor acceptate în zona drumului sunt obligați să execute, pe cheltuiala lor, demolarea, mutarea sau modificarea acestora, dacă aceste operațiuni sunt impuse de modernizarea, modificarea, întreținerea sau exploatarea drumurilor publice.

3.27. Administratorul drumului este obligat să-i înștiințeze pe deținători în legătură cu lucrările prevăzute, după cum urmează:

- cu cel puțin 12 luni înainte de începerea lucrărilor a căror execuție impune mutarea ori modificarea, pentru construcții autorizate cu caracter definitiv;
- cu cel puțin 3 luni înainte de începerea lucrărilor la drum, în cazul construcțiilor cu caracter provizoriu.

#### CAPITOLUL 4

##### Condiții de amplasare a stâlpilor pentru instalații în zona străzilor din localitățile urbane și rurale

4.1. Amplasarea instalațiilor în zona drumurilor trebuie să respecte prevederile stabilite de regimul juridic al

4.2. Zonele de siguranță sunt destinate pentru semnali-zare sau pentru alte scopuri legate de exploatarea drumurilor și de siguranța circulației, precum și pentru plantații rutiere executate potrivit legislației în vigoare. Zonele de protecție rutiere se stabilesc în funcție de cerințele de dezvoltare a drumurilor, în conformitate cu regimul juridic al drumurilor.

4.3. Traversările aeriene ale cablurilor trebuie să asigure o înălțime de liberă trecere de minimum 6,0 m deasupra punctului cel mai înalt al platformei drumului. În cazul cablurilor electrice, înălțimea se majorează cu spațiul de siguranță împotriva electrocutării.

4.4. Instalarea stâlpilor de susținere a cablurilor de energie electrică sau de telecomunicații se face la o distanță suficientă de drumul național, astfel încât, în situația lărgirii drumului cu câte o bandă pentru fiecare sens de circulație, stâlpii să rămână în afara zonei de siguranță, fără a fi necesară mutarea lor.

4.5. Se interzice traversarea cu linii electrice aeriene în zona portalurilor sau a consolelor pentru instalațiile de semnalizare rutieră.

4.6. Disponerea stâlpilor pentru susținerea surselor de iluminat se va face cu respectarea normelor tehnice în vigoare.

4.7. Amplasarea pe străzi a stâlpilor pentru instalații se va face la minimum 1 m față de partea carosabilă, iar în cazul localităților rurale stâlpii vor fi amplasați dincolo de șanț [anexele nr. 3 a) și 3 b)].

4.8. Amplasarea și instalarea indicatoarelor luminoase se vor face pe baza planurilor de organizare a circulației, elaborate în cadrul studiilor de specialitate, cu respectarea legislației în vigoare și cu acordul organelor de poliție care răspund de siguranța circulației.

4.9. Sistemul de susținere va fi constituit din stâlpi din beton armat sau metalici, special executați în acest scop sau de folosință comună. În cazul străzilor cu mai multe benzi de circulație, atunci când este necesară o semnali-zare specifică fiecărei benzi, susținerea indicatoarelor respective se face printr-un sistem portal sau cu console.

4.10. Indicatorul luminos va fi repetitor sau pus în consolă la o înălțime corespunzătoare percepției lui în punctele unde traseul, datorită configurației lui sau compoziției traficului, prezintă dificultăți de vizibilitate a semnalizării rutiere.

4.11. Amplasarea semafoarelor la intersecții se face ținându-se seama de intensitatea, structura traficului și de mărimea fluxurilor de circulație a vehiculelor.

— Semafoarele de bază se amplasează în intersecții, de regulă, pe partea dreaptă a direcției de mers (anexa nr. 4).

Stâlpul de susținere poate fi special destinat pentru semafoare sau poate fi de folosință comună cu alte utilități, cum ar fi susținerea de indicatoare de circulație.

Înălțimea stâlpului de susținere se alege în funcție de numărul posibil al elementelor de semafor și de indicatoarele care se pot instala pe el, astfel încât distanța de la sol la extremitatea de jos a semaforului să fie de minimum 2,20 m.

— Semafoarele repetitoare se amplasează în cazul intersecțiilor în care acced artere cu mai multe benzi de circulație pe sens, unde semnalele semaforului de bază pot fi mascate de vehiculele cu gabarit mare care circulă pe prima bandă, pentru conducătorii auto de pe celelalte benzi.

În cazul semafoarelor repetitoare, montate pe partea stângă a direcției de mers, în insule de dirijare sau în spațiul verde median, înălțimea de la sol la extremitatea de jos a semaforului poate fi de minimum 0,80 m (anexa nr. 4).

4.12. Deținătorii construcțiilor sau ai instalațiilor acceptate sunt obligați să execute, pe cheltuiala lor, demolarea, mutarea sau modificarea acestora, dacă aceste operațiuni sunt impuse de modernizarea, modificarea, întreținerea sau

4.13. Administratorul drumului este obligat să-i înștiințeze pe deținători în legătură cu lucrările prevăzute, după cum urmează:

— cu cel puțin 12 luni înainte de începerea lucrărilor a căror execuție impune mutarea ori modificarea, pentru construcții autorizate cu caracter definitiv;

— cu cel puțin 3 luni înainte de începerea lucrărilor la drum, în cazul construcțiilor cu caracter provizoriu.

## CAPITOLUL 5

### Condiții de amplasare a pomilor în zona străzilor din localitățile urbane și rurale

5.1. Amplasarea pomilor în localitățile urbane și rurale se va face cu acordul administratorului drumului public.

5.2. Plantațiile în rânduri cu arbori se execută pe ambele părți ale drumului, de regulă în zona de siguranță, amplasate simetric și paralel cu axa drumului. Alegerea speciilor și asocierea lor în plantații trebuie să corespundă condițiilor de climă și de sol.

5.3. Distanțele minime de plantare de-a lungul drumului între arborii aceluiași rând depind de clasa tehnică a drumului și de forma de bază a coroanelor arborilor:

— categoria străzii I-IV — distanța minimă de plantare pentru specii cu coroană piramidală este de 15 m, iar pentru cele cu coroană sferică, ovală sau tabulară — de 20 m;

— categoria străzii V — distanța minimă de plantare pentru specii cu coroană piramidală este de 10 m, iar pentru cele cu coroană sferică, ovală sau tabulară — de 15 m.

5.4. Se interzice plantarea pomilor în interiorul curbelor, indiferent de raza acestora.

5.5. Lățimile fâșiilor verzi situate în profilul transversal al străzii, în funcție de felul plantației, vor fi:

— pentru plantații de pomi

într-un șir minimum 1,00 m;

— pentru plantații de arbuști minimum 0,75-1,00 m;

— pentru gazon și flori minimum 0,75-1,00 m.

5.6. Plantarea arborilor se poate face și în ochiuri pătrate, amplasate pe trotuar, cu dimensiunile 1,00 m x 1,00 m, sau circular, cu diametrul de 1,00 m, care se recomandă să fie acoperite cu grătare metalice sau din beton prefabricat.

5.7. Se interzice plantarea de arbori și arbuști pe spațiile necirculabile în care sunt amplasate rețele și instalații edilitare subterane.

5.8. Distanțele minime de la marginea părții carosabile până la trunchiurile de arbori și arbuști trebuie să fie de minimum 1,00 m.

5.9. Plantațiile de pe zonele verzi nu vor deranja iluminatul străzii, vizibilitatea în curbă și la traversările pentru pietoni.

5.10. Plantațiile cu garduri vii se execută la lucrări ornamentale, precum și la perdele de protecție. Gardurile vii nu trebuie să pericliteze siguranța circulației rutiere.

5.11. Curățarea plantațiilor în zona rețelilor electrice se face prin tăierea coroanelor arborilor, păstrându-se forma de bază respectivă.

## CAPITOLUL 6

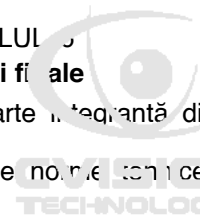
### Dispoziții finale

6.1. Anexele nr. 1-4 fac parte integrantă din prezentele norme tehnice.

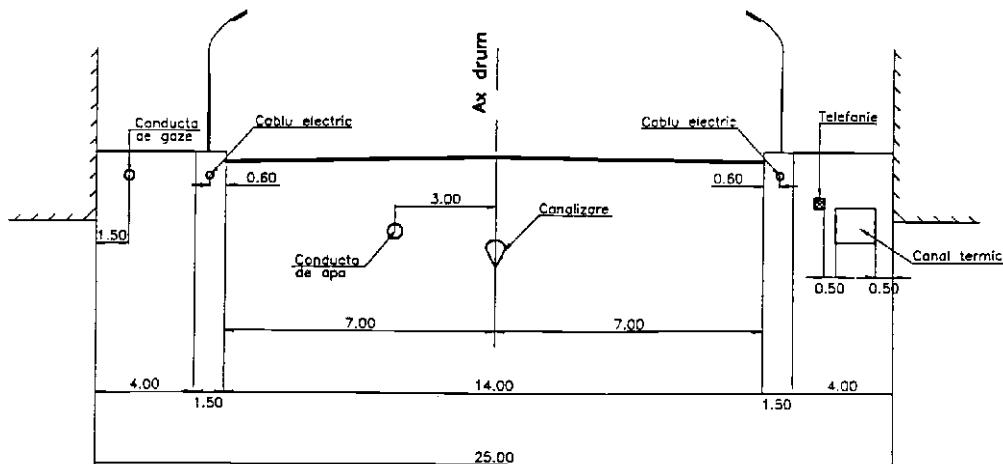
6.2. Condițiile din prezentele norme tehnice conțin prevederi minime obligatorii.

6.3. Referințe:

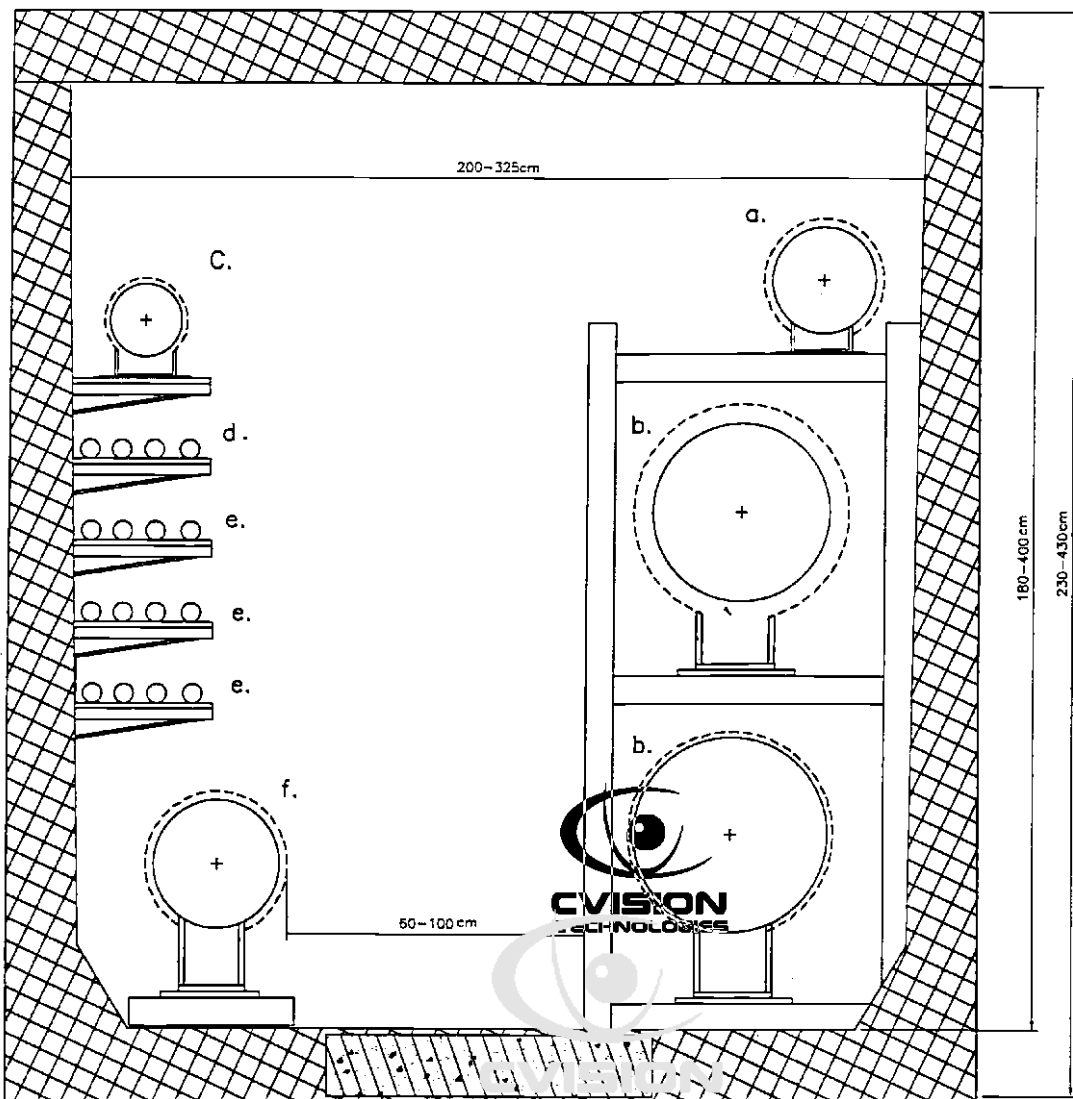
— Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul



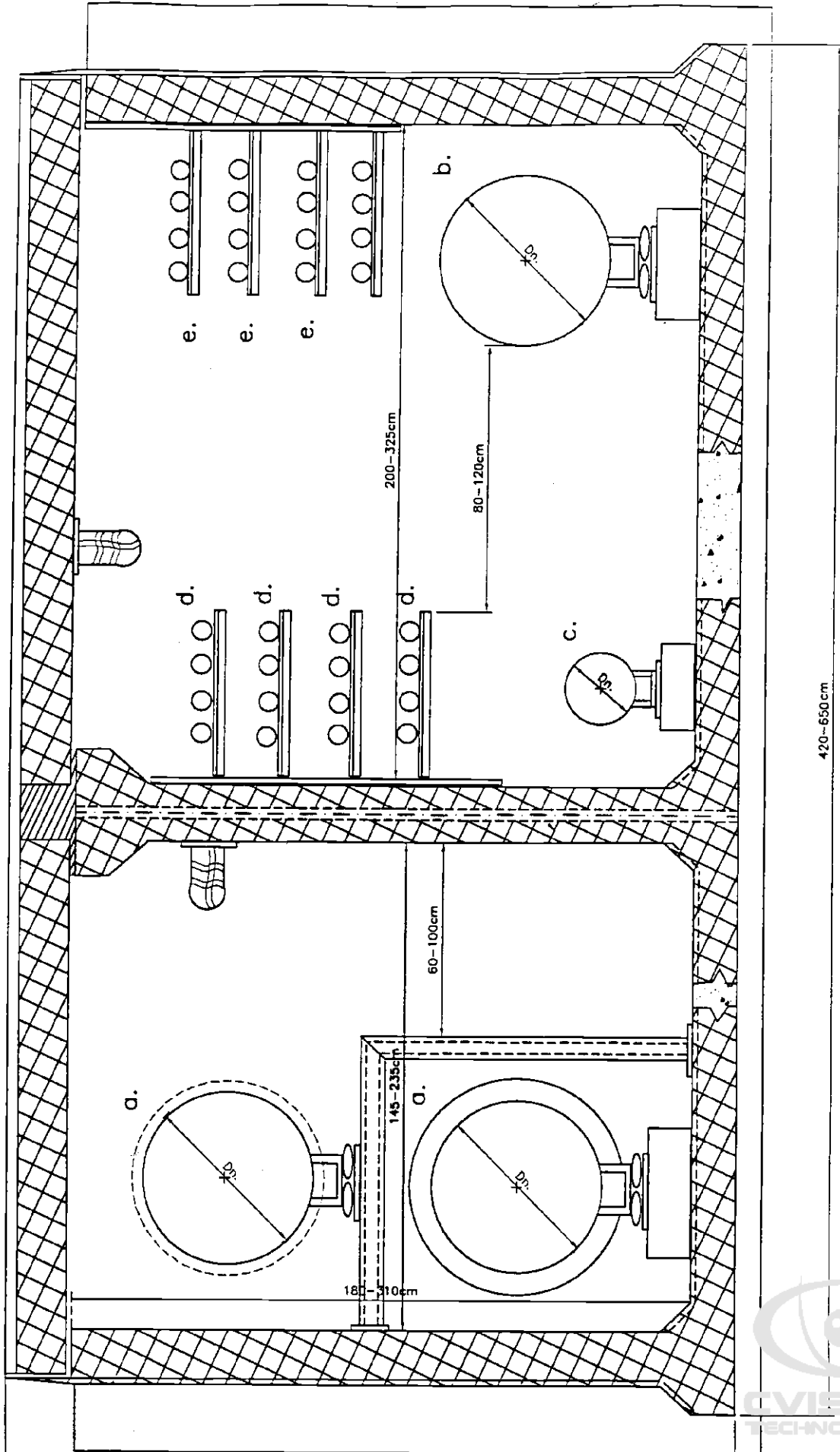
AMPLASAREA ÎN LOCALITĂȚI A REȚELOR EDILITARE SUBTERANE, EXECUTATE ÎN SĂPĂTURĂ



GALERIE EDILITARĂ – SECȚIUNE-TIP

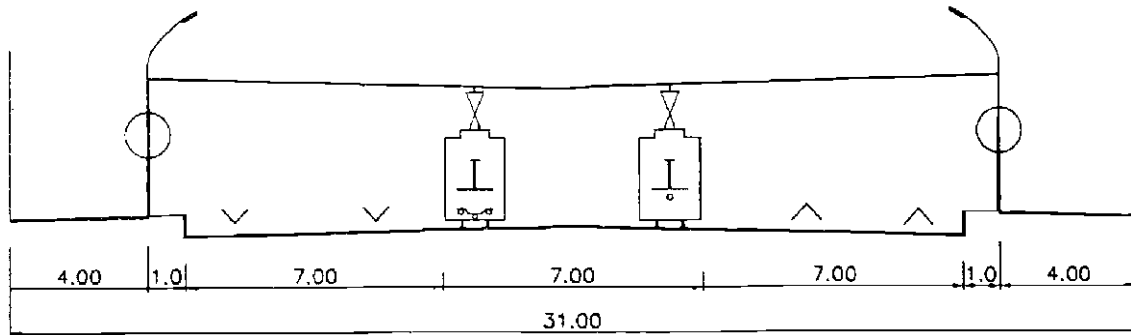
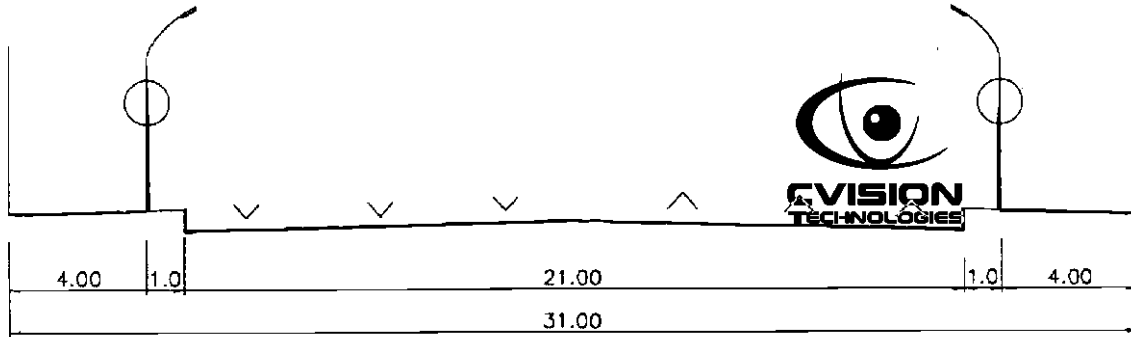


GALERIE EDILITARĂ – SECȚIUNE-TIP

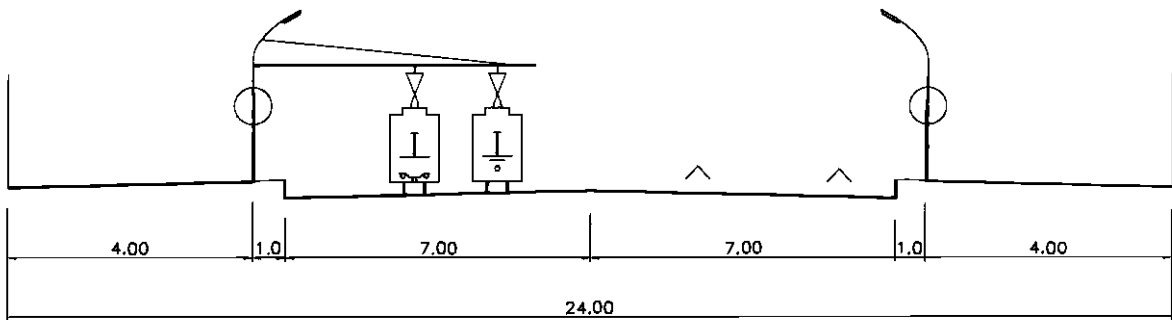
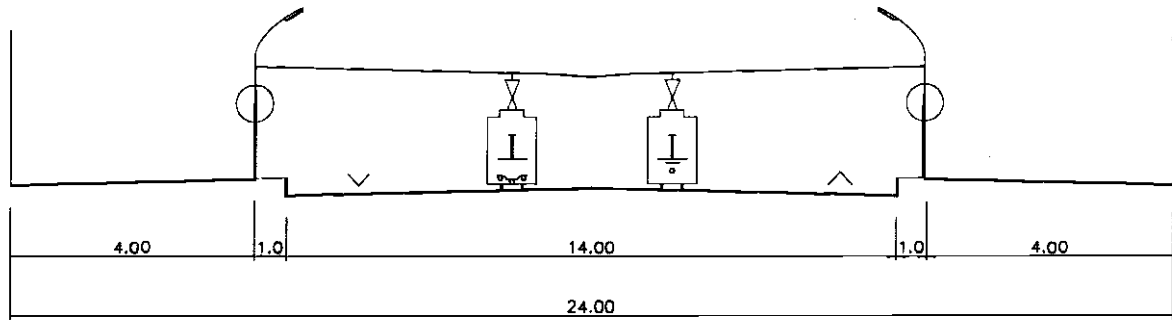


PROFILURI CARACTERISTICE DE STRĂZI

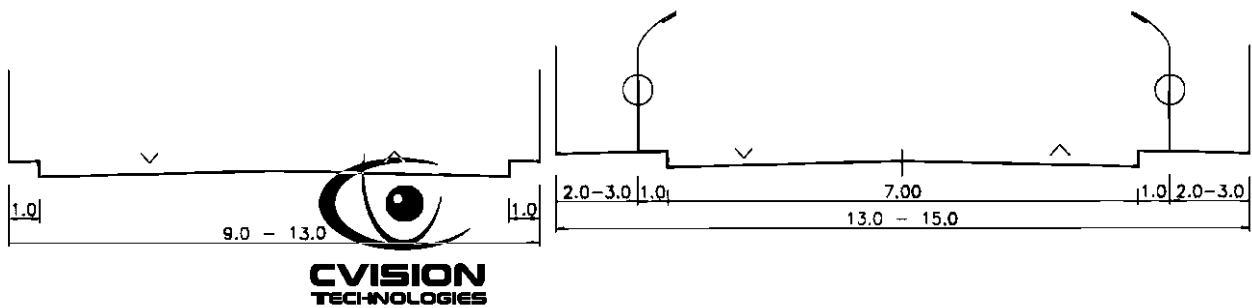
A. Străzi de categoria I — magistrale cu minimum 6 benzi de circulație



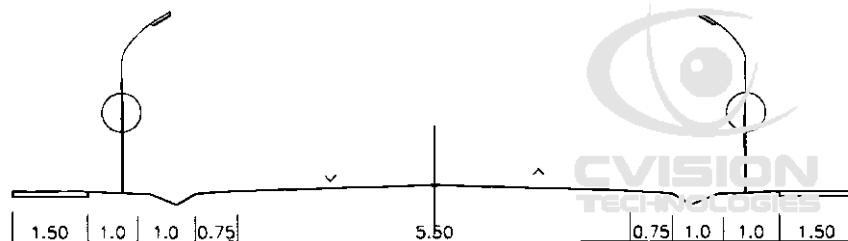
B. Străzi de categoria a II-a — de legătură — cu 4 benzi de circulație

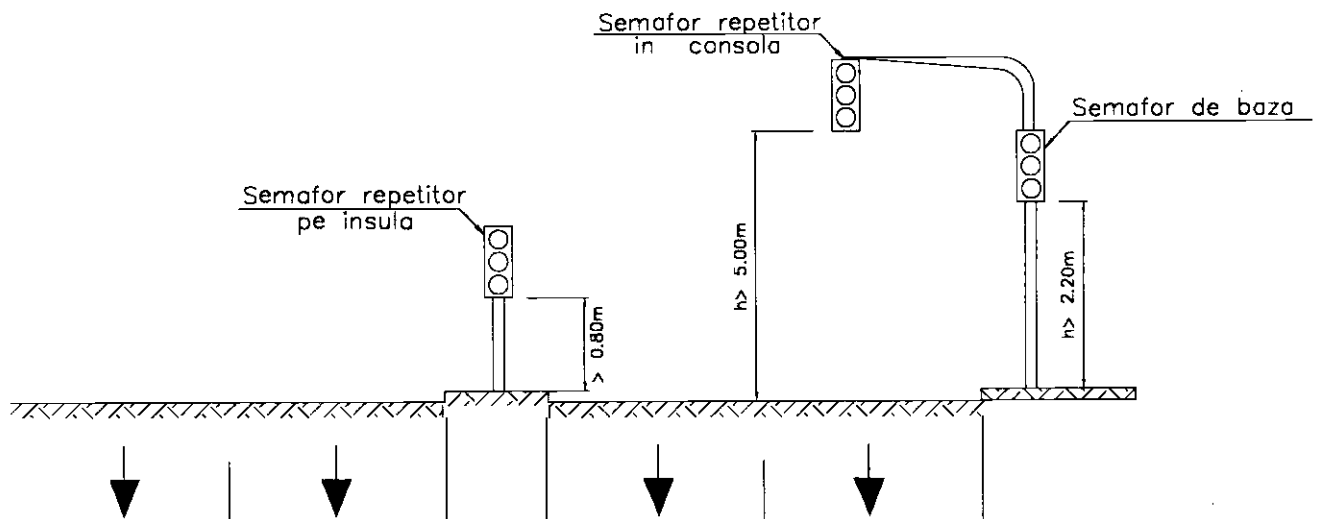
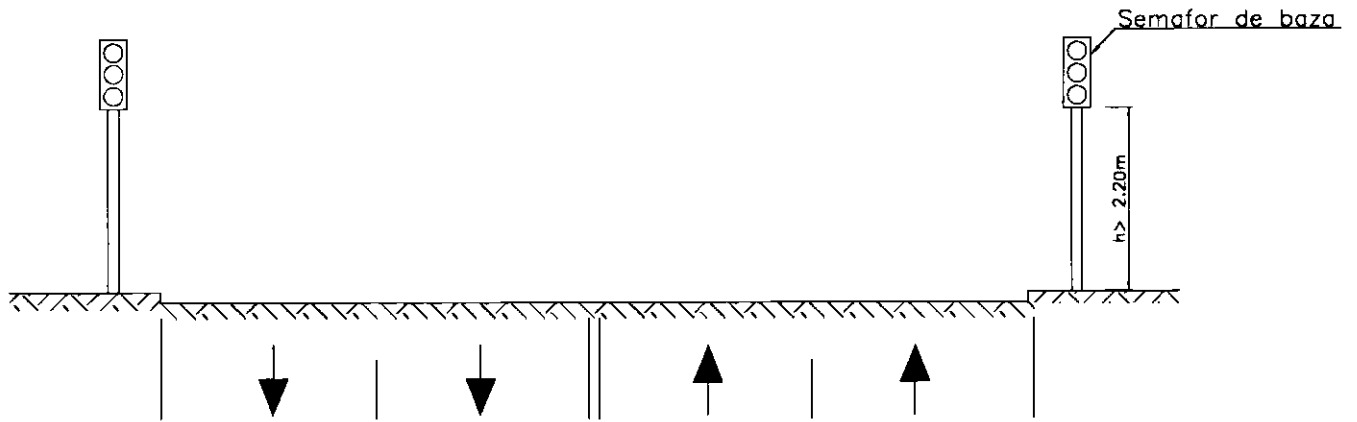


C. Străzi de categoria a III-a — colectoare — cu 2 benzi de circulație



Străzi în localități rurale



AMPLASAREA INSTALAȚIILOR DE SEMNALIZARE LA INTERSECȚII  
FAȚĂ DE DRUMUL EXISTENT

MINISTERUL TRANSPORTURILOR

## ORDIN

### pentru aprobarea Normelor privind amplasarea și exploatarea balastierelor din zona drumurilor și a podurilor

În conformitate cu prevederile art. 67 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, în temeiul Hotărârii Guvernului nr. 44/1997 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor; ministrul transporturilor emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Normele privind amplasarea și exploatarea balastierelor din zona drumurilor și a podurilor, anexă la prezentul ordin.

Art. 2. — Anexa face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 3. — Prezentul ordin se va publica în Monitorul Oficial al României, Partea I, și va intra în vigoare la 15 zile de la data publicării lui.

Ministrul transporturilor,  
**Traian Băsescu**

București, 27 ianuarie 1998.  
Nr. 48.

ANEXĂ

## NORME

### privind amplasarea și exploatarea balastierelor din zona drumurilor și a podurilor

#### CAPITOLUL 1

##### Generalități

1.1. Prezentele norme au fost elaborate în conformitate cu Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor și cu Legea apelor nr. 107/1996.

1.2. În prezentele norme prin *drumuri* se înțelege drumurile publice, precum și drumurile de utilitate privată deschise circulației publice, menționate la art. 3 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997. Regimul juridic al drumurilor reglementează în mod unitar administrarea drumurilor publice și private.

1.3. Realizarea în zona drumului public a oricărei construcții sau instalații, în orice scop, se face cu respectarea legislației în vigoare privind amplasarea și autorizarea executării construcțiilor și numai cu acordul prealabil al administratorului drumului.

1.4. Acceptul administratorului drumului comportă două faze:

- acordul prealabil — care se obține la faza de proiectare;
- autorizația de amplasare și acces la drum — care se obține înainte de execuție.

1.5. Aceste documente se emit pentru o anumită funcție a obiectivului. Schimbarea funcției sau a destinației implică obținerea acceptului administrației drumului pentru noua situație.

#### CAPITOLUL 2

##### Obiectul și domeniul de aplicare

2.1. Prezentele norme cuprind prevederi privind amplasarea balastierelor față de drumurile și podurile existente, precum și în situația unor drumuri și poduri noi.

2.2. Prezentele norme se aplică drumurilor, așa cum au

Pentru balastierele existente, condițiile tehnice din prezentele norme trebuie respectate cu ocazia lucrărilor din albie, de reparații, reabilitări sau modernizări ale balastierelor.

2.3. Amplasarea balastierelor în apropierea podurilor și exploatarea agregatelor naturale din albia râurilor pot determina degradarea drumurilor sau a podurilor.

2.4. Exploatarea agregatelor naturale conduce la modificări ale talvegului care, în unele cazuri, pot determina surpări ale corpului drumurilor, tasări sau rotiri ale fundațiilor la pile și culee, conducând la întreruperi și restricții ale circulației rutiere, cu costuri suplimentare pentru utilizatori și efecte nefavorabile asupra vieții sociale.

#### CAPITOLUL 3

##### Condiții de amplasare a unei balastiere față de drumurile și podurile existente

3.1. Determinarea distanței dintre limita balastierii și traseul drumului sau podul existent în amonte se face, de la caz la caz, în funcție de debitul și de viteza cursului de apă, de configurația și secțiunea transversală a albiei, de natura și caracteristicile fizico-mecanice și granulometrice ale materialelor aluvionare din albie, astfel încât să se evite efectele negative asupra drumurilor și podurilor existente.

3.2. Amplasarea unei balastiere noi este interzisă în zona podurilor la minimum 1 km în amonte și la minimum 2 km în aval.

3.3. Exploatarea agregatelor naturale este permisă numai din rezerve omologate, cu respectarea condițiilor de scurgere a apelor și de asigurare a stabilității albiilor și malurilor și fără afectarea construcțiilor din zone ce au legătură directă sau indirectă cu regimul de curgere a apelor. În cazul în care exploatarea agregatelor naturale se

regularizare a albiei, stabilizării talvegului sau aducerii albiei la starea inițială, nu mai este necesară omologarea rezervelor.

3.4. Având în vedere efectele negative ce pot apărea asupra drumurilor și podurilor existente, din cauza unei amplasări necorespunzătoare, pentru deschiderea unei balastiere noi se va obține și acordul Ministerului Transporturilor.

#### CAPITOLUL 4

##### **Condiții de exploatare a balastierelor și măsuri generale pentru reducerea efectelor negative asupra drumurilor și podurilor existente**

4.1. Exploatarea balastierelor existente se va face astfel încât să nu afecteze buna desfășurare a fluenței traficului și siguranța circulației pe drumurile și podurile existente.

4.2. Exploatarea nerațională, nerespectarea distanței minime dintre incinta balastierei și traseul drumului pot conduce la fenomene de degradare sau la surpări ale corpului drumului, punând în pericol siguranța circulației. Pentru evitarea efectelor negative asupra traficului ce se desfășoară pe drumul din vecinătatea balastierei sunt necesare măsuri atât pentru protecția tuturor categoriilor de vehicule de pe drum, cât și pentru protecția versanților și a malurilor cursurilor de apă.

4.3. Se vor adopta soluții moderne, eficiente și estetice în cazul unor balastiere situate în apropierea unor zone locuite sau în apropierea unor drumuri cu circulație intensă. Astfel se pot prevedea panouri din elemente prefabricate, care delimitează incinta balastierei pe laturile din vecinătatea zonelor mai sus amintite, având la exterior un aspect estetic plăcut, cu posibilități de îmbrăcare în vegetație, dimensiunile acestor panouri protejând atât vizual, cât și din punct de vedere al poluării cu praf a zonei.

4.4. În cazul în care, datorită fenomenului de afuiere, se constată coborârea talvegului, administratorul balastierei va fi obligat să oprească exploatarea balastierei și să asigure măsuri pentru stabilizarea taluzului sau a podului, pe cheltuiala sa.

4.5. Pentru reducerea efectelor negative cauzate de fenomenul de afuiere care apare datorită exploatarei necorespunzătoare a balastierei sunt necesare lucrări de apărare care vor avea la bază studii și proiecte legal aprobate.

Se vor avea în vedere următoarele:

- Pentru diminuarea fenomenului de afuiere, la pilele podului din amonte se prevăd praguri de fund. Acestea se proiectează pe toată lățimea albiei, de la un mal la altul, având coronamentul mai ridicat către maluri decât spre firul apei, pentru a permite scurgerea apelor la niveluri mici. Coronamentul pragurilor de fund se va proiecta, în general, la nivelul fundului albiei proiectate.

- Pentru a obține rezultatele cele mai favorabile, amplasarea pragurilor de fund în curbe se va face astfel: primul, la începutul curbei, ultimul, la sfârșitul curbei, iar celelalte praguri de fund se așază la distanța de  $1,5 \times$  lățimea albiei la fund.

- Pentru a rezista acțiunii apelor, pragurile de fund se vor proiecta cu o încastrare în mal de 3–5 m, iar contra afuierii în aval se vor prevedea saltele de fascine pe o lungime de 20 m, unde

- h – afuierea locală considerată sub linia fundului apei, calculată ca diferență între adâncimea maximă probabilă după afuiere și adâncimea normală în regim natural în secțiunea amonte;

- e – grosimea saltelei de fascine în funcție de adâncimea și de viteza apei la debitul de calcul.

- În cazul afuierilor puternice se vor asigura cu palplanșe sau cu piloți. Pentru prevenirea producerii afuierilor în jurul pilor și culeelor podurilor noi proiectate se folosesc, de regulă, praguri de fund din gabioane.

- Lucrările de apărare au, în general, un caracter local, limitat la zonele din apropierea traseului căilor de comunicație cu cursul de apă. Ele trebuie însă tratate astfel încât să se încadreze într-un plan general de amenajare privind întregul curs de apă. Lucrările vor fi prevăzute cu încastrări corespunzătoare în malurile stabile ale cursului de apă.

- Lucrările de apărare a malurilor, îndeosebi în cazul albiilor înguste, au, totodată, și rol de susținere și consolidare.

- Gabioanele, ca elemente din plasă de sârmă, umplute cu piatră brută, se aplică la apărarea malurilor, în special la cursurile de apă unde bolovanii se pot extrage chiar din albie și acolo unde fundul albiei este mobil și, în general, peste tot unde se impune o lucrare cu caracter mai stabil, unde vitezele depășesc 5 m/s și unde, din cauza situației și caracterului cursului de apă, nu se pot executa lucrări din fascine, iar cele din zidărie pe fundații adânci ar fi prea costisitoare.

- Gabioanele se pot folosi parțial și la fundația unei lucrări expuse afuierii pentru preluarea eventualelor eroziuni și tasări.

- Lucrările de regularizare sau de apărare, care se prevăd în jurul podurilor, nu trebuie să înrăutățească condițiile de scurgere a apelor pe sub pod și nici să sporească vitezele curentului până la valori ce ar putea produce afuierea infrastructurii podului.

- Tot pentru apărarea malurilor se pot adopta diguri longitudinale. Acestea, ca și cele pentru dirijare din jurul podurilor, se vor racorda cu aripile sau cu sferturile de con ale podurilor, când culeele acestora au fundații de adâncime (piloți, chesoane sau coloane).

- Pentru a nu se produce erodarea digului la deversarea lui de către apele de viitură, taluzul dinspre mal va fi prevăzut cu o pantă mică.

#### CAPITOLUL 5

##### **Dispoziții finale**

5.1. Condițiile din prezentele norme conțin prevederi minime obligatorii.

5.2. Prevederile din prezentele norme se referă la funcționarea și exploatarea de balast și la măsuri generale pentru reducerea efectelor negative asupra drumurilor și podurilor existente.

5.3. Pentru drumurile și podurile noi, în calitate de obiective de utilitate publică, balastierele existente se vor reamplasa în interval de un an, pe cheltuiala proprietarului, pentru a nu periclită stabilitatea drumului și a podului sau a

MINISTERUL TRANSPORTURILOR

## O R D I N

### pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane

În conformitate cu prevederile art. 67 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, în temeiul Hotărârii Guvernului nr. 44/1997 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, ministrul transporturilor emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Normele tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane, anexă la prezentul ordin.

Art. 2. — Anexa face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 3. — Prezentul ordin se va publica în Monitorul Oficial al României, Partea I și va intra în vigoare la 15 zile de la data publicării.

Ministrul transporturilor,  
**Traian Băsescu**

București, 27 ianuarie 1998.  
Nr. 49.

ANEXĂ

### NORME TEHNICE privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane

#### CAPITOLUL 1 Generalități

1.1. Prezentele norme tehnice se aplică tuturor drumurilor publice din interiorul localităților urbane, fiind elaborate în conformitate cu Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor.

1.2. Prin *străzi*, în înțelesul prezentelor norme tehnice, se înțelege drumurile publice din interiorul localităților, indiferent de denumire: stradă, cale, chei, splai, șosea, alee, fundătură, uliță etc.

1.3. Străzile din localitățile urbane se clasifică în raport de intensitatea traficului și de funcțiile pe care le îndeplinesc, astfel:

- străzi de categoria I — magistrale;
- străzi de categoria a II-a — de legătură;
- străzi de categoria a III-a — colectoare;
- străzi de categoria a IV-a — de folosință locală.

1.4. Funcțiile, dimensiunile și modul de realizare a fiecărei categorii de străzi sunt cele prevăzute în prezentele norme tehnice.

1.5. Încadrarea în categorii a străzilor din localitățile urbane se face de către consiliile județene sau locale, pe baza studiilor de dezvoltare și organizare a traficului, potrivit prezentelor norme tehnice.

1.6. Drumurile naționale, județene și comunale își păstrează categoria funcțională din care fac parte, fiind considerate fără întrerupere în traversarea localităților, servind și ca străzi. Modificarea traseelor acestora în traversarea localităților, precum și lucrările de realizare, modernizare și reparare a acestora se fac în conformitate cu legislația în vigoare.

1.7. Sectoarele de drumuri naționale, județene și comunale, incluzând lucrări de artă și amenajările aferente, situate în intravilanul reședințelor de județ sau al municipiilor, sunt în administrarea consiliilor locale.

#### CAPITOLUL 2 Domenii de aplicare

2.1. Pentru străzile existente, condițiile tehnice din prezentele norme trebuie respectate la repararea, reabilitarea

#### CAPITOLUL 3 Prescripții generale

3.1. Străzile din localitățile urbane au următoarele funcții și caracteristici:

— străzile de categoria I — magistrale — asigură preluarea fluxurilor majore ale orașului pe direcția drumului național ce traversează orașul sau pe direcția principală de legătură cu acest drum, având minimum 6 benzi de circulație, inclusiv liniile de tramvai;

— străzile de categoria a II-a — de legătură — asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit, având 4 benzi de circulație, inclusiv liniile de tramvai;

— străzile de categoria a III-a — colectoare — preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale, având 2 benzi de circulație;

— străzile de categoria a IV-a — de folosință locală — asigură accesul la locuințe și servicii curente sau ocazionale din zonele cu trafic foarte redus.

3.2. Zona străzilor din localitățile urbane include partea carosabilă, acostamentele, șanțurile, rigolele, trotuarele, spațiile verzi, suprafețele adiacente pentru parcaje, suprafețele de teren necesare amplasării anexelor acestora. Pe sectoarele de străzi fără canalizare, scurgerea apelor trebuie asigurată prin șanțuri amenajate, cu dirijarea în afara zonelor de siguranță a străzilor.

3.3. Zonele de siguranță și de protecție a intravilanului localităților urbane se stabilesc prin studii de trafic și prin documentațiile de urbanism și de amenajare a teritoriului.

3.4. Condițiile tehnice de proiectare a străzilor din localitățile urbane, precum și capacitățile maxime de circulație sunt prevăzute în anexele nr. 1 și 2.

3.5. Proiectarea, sistematizarea și realizarea străzilor din localitățile urbane se fac în corelare cu planul urbanistic general al localității, pe baza studiului de dezvoltare și organizare a traficului, întocmit pentru o perioadă de perspectivă de minimum 15 ani, și respectarea normelor tehnice în vigoare.

3.6. Prin sistematizarea rețelei stradale se va asigura ca drumurile naționale să traverseze localitatea prin una sau cel puțin două străzi principale de circulație, în conformitate cu legislația în vigoare.

3.7. La proiectarea, execuția și intervențiile asupra străzilor din localitățile urbane se va ține seama de categoriile

circulației, de factorii economici, sociali și de apărare, de conservarea și protecția mediului înconjurător, conform studiilor de impact, de planurile de urbanism și de amenajare a teritoriului, de anchetele de trafic origine—destinație, precum și de normele tehnice în vigoare, pentru adaptarea acestora la cerințele persoanelor cu handicap și ale celor de vârstă a treia, precum și pentru amenajarea pistelor pentru bicicliști.

3.8. Desființarea, lărgirea sau crearea de străzi noi în cadrul unor cvartaluri existente se pot face prin hotărâre a Guvernului, la propunerea Regiei Autonome „Administrația Națională a Drumurilor din România”, în cazul drumurilor naționale, prin hotărâre a consiliilor locale, în cazul străzilor, și la propunerea consiliilor județene, în cazul drumurilor județene.

3.9. Documentațiile tehnice privind proiectarea construcției, modernizarea și reabilitarea străzilor din localitățile urbane se avizează de către administratorul acestora.

3.10. Îmbunătățirea elementelor geometrice ale străzii se poate efectua, potrivit dispozițiilor legale, prin corectări sau retrageri de garduri, fără demolări de clădiri, asigurându-se lățimea minimă de trotuar.

3.11. Amplasarea unor obiective economice sau de altă natură, care implică modificări ale traseului, ale elementelor geometrice sau ale structurii de rezistență a unei străzi, se face cu respectarea legislației în vigoare privind autorizarea executării construcției, cheltuielile aferente fiind în sarcina celui care a solicitat modificările.

3.12. În zonele protejate ale localităților se va urmări descurajarea sau interzicerea circulației de tranzit, în condițiile legii, prin asigurarea unor trasee de deviere corespunzătoare, cu acordul administratorului drumului și al poliției rutiere.

3.13. În cadrul proiectelor de sistematizare a localităților urbane se va avea în vedere posibilitatea realizării unor monumente noi, precum și punerea în valoare a monumentelor existente, lucrările destinate acestor scopuri efectuându-se cu avizul Ministerului Culturii. Se interzice realizarea de piețe noi sau spații verzi în jurul obiectivelor social-culturale, prin demolarea unor construcții existente.

3.14. Pentru drumurile de tranzit care ocolesc localitățile urbane, accesul spre aceste drumuri se realizează prin intersecții amenajate corespunzător intensității traficului.

3.15. Pentru întocmirea studiilor de dezvoltare și organizare a circulației, consiliile locale împreună cu poliția rutieră asigură recensământul periodic al traficului, potrivit normelor tehnice stabilite în acest scop.

3.16. Vitezele de circulație luate în considerare la proiectare, intensitatea și natura traficului, precum și organizarea circulației, dispunerea și amenajarea intersecțiilor se stabilesc cu respectarea prevederilor normelor în vigoare.

3.17. Dimensionarea numărului de benzi carosabile se face în funcție de intensitatea și caracteristicile traficului, cu respectarea capacităților maxime de circulație pe străzi, prevăzute în anexa nr. 2.

3.18. Adoptarea elementelor geometrice ale străzilor din localitățile urbane se face cu respectarea prevederilor normelor în vigoare și sunt redată în anexa nr. 3.

3.19. Alinierea construcțiilor în lungul străzilor din categoriile I—III se face cu respectarea distanțelor maxime între fronturile acestora, prevăzute în anexa nr. 4.

3.20. Dimensionarea structurii rutiere se face în funcție de intensitatea și de compoziția traficului de perspectivă, de caracteristicile fizico-mecanice și de deformabilitate ale materialelor, conform reglementărilor în vigoare.

Alegerea tipului de structură rutieră se va face pe baza unor calcule tehnico-economice și de rentabilitate, ținând seama și de lucrările de întreținere necesare fiecărui tip de îmbrăcăminte rutieră în exploatare.

Perioada de perspectivă pentru dimensionarea structurii

3.21. Pe sectoarele de drum unde sunt semnalate degradări datorate fenomenului de îngheț-dezghet se vor lua măsuri pentru sporirea rezistenței structurii rutiere la acest fenomen.

3.22. Intersecțiile se realizează denivelat sau la același nivel, în funcție de categoria străzii și de traficul rutier, cu respectarea legislației în vigoare. Cheltuielile privind aceste lucrări sunt în sarcina celor care au în administrare sau în proprietate strada pe care se desfășoară traficul ce impune amenajarea sau modificarea intersecției.

3.23. La proiectarea intersecțiilor în mediul urban se va ține seama de fluxurile circulației, de relațiile dintre curenții de trafic, de modul de dirijare a traficului, de condițiile de vizibilitate și de siguranță a circulației, cu respectarea normelor în vigoare.

3.24. Pentru circulația pietonilor în localitățile urbane se vor amenaja trotuare, cu o lățime cuprinsă între 1,00 m și 4,00 m, în funcție de intensitatea circulației pietonale și de locul unde sunt amplasate, conform anexei nr. 5. Dacă este cazul, se pot amenaja piste pentru bicicliști, în conformitate cu prevederile normelor în vigoare, avându-se în vedere studiile efectuate de administrațiile locale și planurile de urbanism local.

3.25. La traversarea străzilor din categoriile I și II pot fi prevăzute refugii sau pasaje pietonale denivelate.

3.26. Realizarea și amplasarea în zona străzilor a oricărei construcții sau instalații, în orice scop, se fac cu respectarea legislației în vigoare.

3.27. Deținătorii construcțiilor sau instalațiilor acceptate sunt obligați să execute, pe cheltuiala lor, demolarea, mutarea sau modificarea acestora, avându-se în vedere corelarea cu cota părții carosabile a străzii, dacă aceste operațiuni sunt impuse de modernizarea, modificarea, întreținerea sau exploatarea străzii.

3.28. Consiliile locale sunt obligate să-i înștiințeze pe deținători în legătură cu lucrările prevăzute, după cum urmează:

— cu cel puțin 12 luni înainte de începerea lucrărilor a căror execuție impune mutarea sau modificarea, pentru construcțiile autorizate cu caracter definitiv;

— cu cel puțin 3 luni înainte de începerea lucrărilor, în cazul construcțiilor acceptate cu caracter provizoriu.

3.29. Deținătorii de construcții amplasate în zona străzilor sunt obligați să execute revizia periodică și repararea acestora pentru a se asigura estetica, protejarea străzii și siguranța circulației.

3.30. Liniile noi de tramvai se amplasează pe baza unor studii tehnice. În cazul amplasării acestora pe partea carosabilă a străzii, la nivelul ei se vor amenaja obligatoriu stații de tramvai cu refugii pentru pietoni, profilul caracteristic al străzii modificându-se în conformitate cu normele în vigoare.

3.31. Autoritățile administrației publice locale împreună cu poliția rutieră au obligația de a reglementa parcare și staționarea pe străzi a vehiculelor.

3.32. Parcarea autovehiculelor se admite, de regulă, în zone special amenajate, în afara benzilor de circulație și a trotuarelor, amplasate de comun acord cu poliția rutieră.

## CAPITOLUL 4

### Dispoziții finale

4.1. Anexele nr. 1—5 fac parte integrantă din prezentele norme tehnice.

4.2. Condițiile din prezentele norme tehnice conțin prevederi minime obligatorii.

4.3. Referințe: Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor.

## Condiții tehnice de proiectare a străzilor din localitățile urbane

Nr. crt.	Categoria străzii	Viteza de proiectare (km/oră)	Intensitatea traficului în autoturisme (vehicul-etalon) (oră și bandă)	Partea carosabilă (m)			Distanța minimă normală dintre intersecții la același nivel (m)		Organizarea circulației și a intersecțiilor
				Nr. de benzi	Lățimea benzii (m)	Lățimea carosabilă (m)	Relații stânga-dreapta	Relații numai dreapta	
1.	Stradă de categoria I — magistrală	60	Foarte intensă — peste 600 și intensă — 360—600	6	3,50	21	800	200	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) liniile de tramvai se amplasează în limita părții carosabile a străzii, încadrate în numărul benzilor</li> <li>b) intersecțiile foarte solicitate se amenajează denivelat</li> <li>c) intersecțiile la nivel cu circulația dirijată cu semafoare</li> <li>d) staționările pe benzile de circulație curentă sunt interzise</li> </ul>
2.	Stradă de categoria a II-a — de legătură	50—60	Intensă — 360—600	4	3,50	14	500	100—150	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) liniile de tramvai se amplasează în limita părții carosabile a străzii, încadrate în numărul benzilor</li> <li>b) intersecțiile la nivel au circulația dirijată de semafoare</li> <li>c) staționările pe benzile de circulație curentă sunt interzise</li> <li>d) în condiții deosebite de desfășurare a traseului străzii (teren accidentat, zone locuite) se poate reduce viteza de proiectare pe sector până la 35 km/oră</li> </ul>
3.	Stradă de categoria a III-a — colectoare	40—50	Medie — 160—360	2	3—3,50	6—7	200	50	<p>În condiții deosebite de desfășurare a traseului străzii (teren accidentat, zone locuite) se poate reduce viteza de proiectare pe sector până la 25 km/oră</p>
4.	Stradă de categoria a IV-a — de folosință locală	25	Redusă — 30—160 și foarte redusă — sub 30	1	3—3,50	3—3,50		Sub 100	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) străzile pot fi prevăzute cu platforme de încrucișare și bucle de întoarcere și au, de regulă, trotuar de 1,00 m</li> <li>b) se va interzice traficul mijloacelor de transport în comun pe această categorie de străzi</li> </ul>



*ANEXA Nr. 2  
la norme*

**CAPACITĂȚILE MAXIME DE CIRCULAȚIE ALE STRĂZILOR  
SITUATE ÎN PALIER ȘI ALINIAMENT**

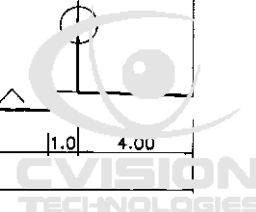
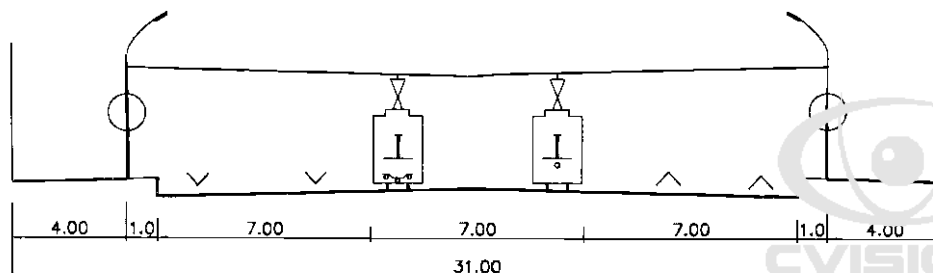
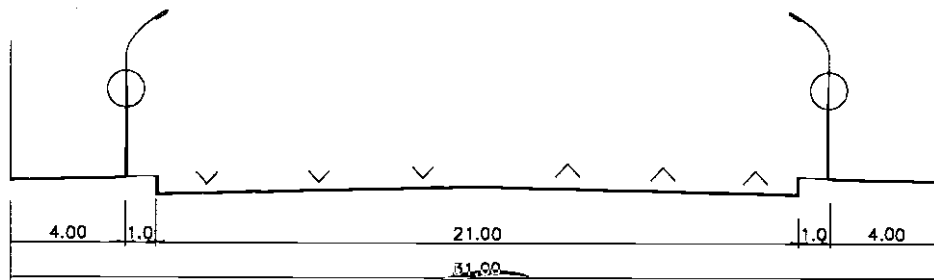
(autoturisme—vehicule-etalon/oră)

Nr. benzilor de circulație	Distanța dintre intersecției (m)	Viteza de proiectare (km/oră)			
		60	50—60	40—50	25
<b>A. Circulația în regim normal și flux continuu (undă verde, intersecții denivelate)</b>					
6 benzi	—	5.000	—	—	—
4 benzi	—	3.500	3.800	—	—
<b>B. Circulația în regim normal și flux discontinuu (cu treceri alternative în intersecții)</b>					
6 benzi	800	2.800	—	—	—
4 benzi	800	2.000	2.200	—	—
	500	1.500	1.800	—	—
2 benzi	500	—	1.000	1.200	—
	300	—	700	900	—
	200	—	600	800	—
1 bandă	100	—	—	—	350

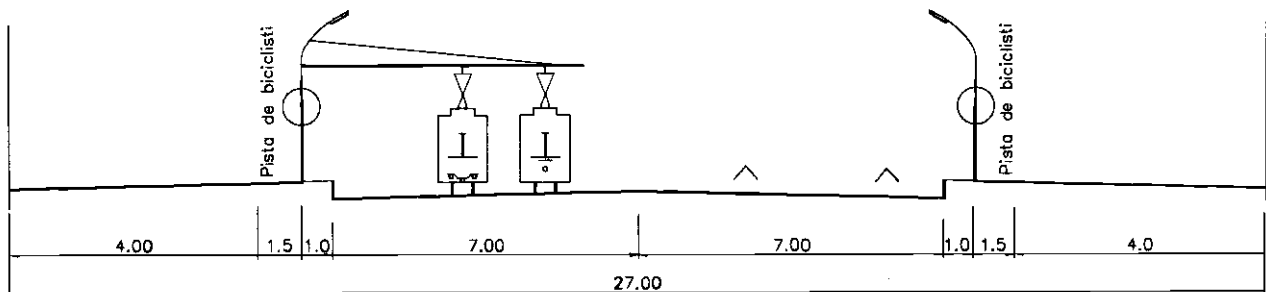
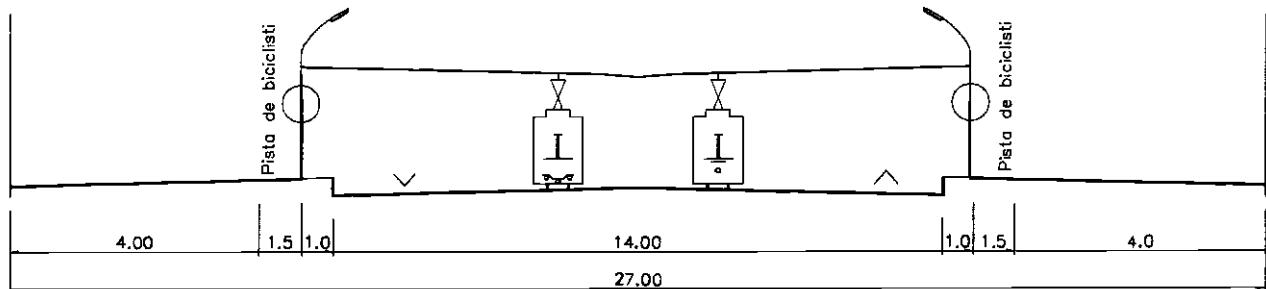
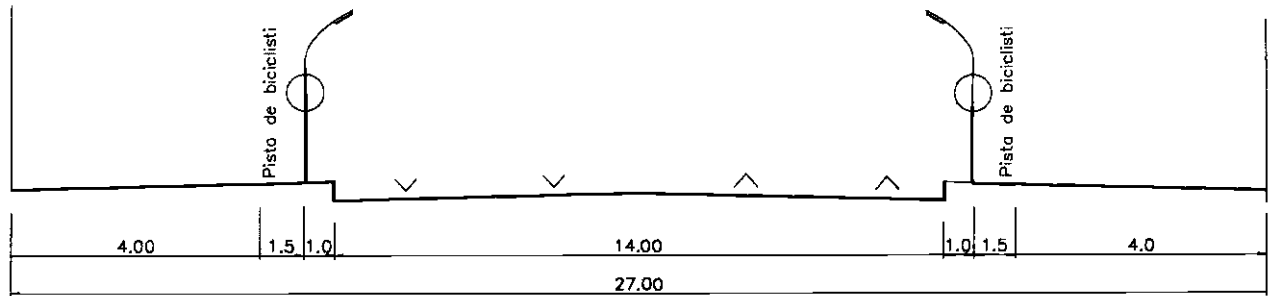
*ANEXA Nr. 3 a)  
la norme*

**PROFILURI CARACTERISTICE DE STRĂZI**

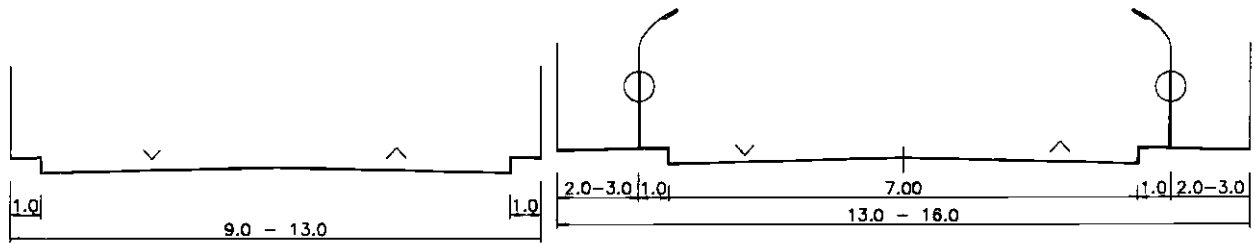
A. Străzi de categoria I — magistrale — cu minimum 6 benzi de circulație



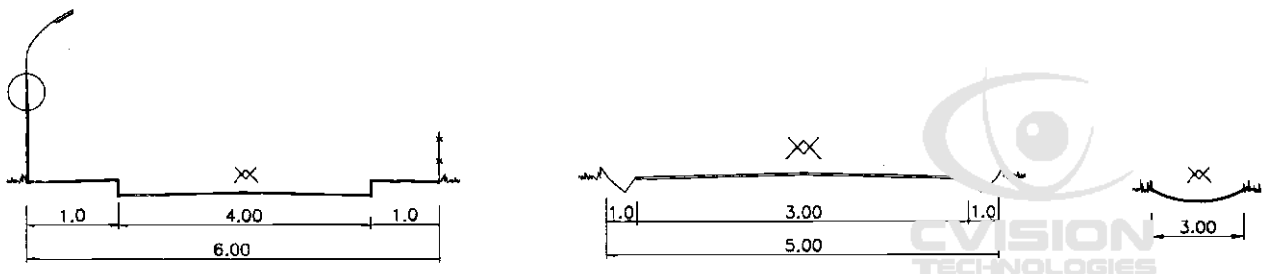
## B. Străzi de categoria a II-a — de legătură — cu 4 benzi de circulație



C. Străzi de categoria a III-a — colectoare — cu 2 benzi de circulație



D. Străzi de categoria a IV-a — de deservire locală — cu o singură bandă de circulație



## DISTANȚELE DINTRE FRONTURILE CONSTRUCȚIILOR SITUATE PE PĂRȚILE LATERALE ALE STRĂZII

Nr. benzilor de circulație curentă (ambele sensuri)	Condițiile de amenajare a străzilor	Distanțele dintre fronturile construcțiilor (m) (vezi nota)
— șase benzi	Cu sau fără linie de tramvai, cu pomi și stâlpi la marginea trotuarului	35
— patru benzi	Cu sau fără linie de tramvai, cu pomi și stâlpi la marginea trotuarului	25
— două benzi	Cu pomi și stâlpi și cu rețele subterane numeroase	14—16, în funcție de lățimea trotuarelor
— două benzi	Fără pomi	9—13, în funcție de lățimea carosabilă a trotuarelor

Notă: Distanțele dintre fronturile construcțiilor se reduc, în cazul în care sunt prevăzute trotuare cu lățimi mai mici decât cele stabilite în mod curent, și se majorează atunci când se prevăd zone verzi mediane, refugii pentru pietoni, amenajări pentru intersecții și pentru asigurarea vizibilității, precum și în cazul terenului accidentat, în vederea reducerii volumelor de terasamente, al zidurilor de sprijin și al soclurilor clădirilor.

Distanța dintre fronturile clădirilor de locuit, altele decât cele amplasate pe străzile de categoria I și a II-a, va fi de 28 m, pentru clădirile cu 11 niveluri (P + 10), și de 13 m, pentru cele cu 5 niveluri (P + 4), respectiv 16 m, pentru străzile cu două benzi de circulație și trotuare de 3 m.

## PROFILURI CARACTERISTICE DE STRĂZI

Lățimea trotuarului (m)	Capacități de circulație (pietoni/oră)		
	Trotuar lângă locuințe	Trotuar lângă magazine	Alee în zona de parc
1,00	800	700	600
1,50	1.600	1.400	1.200
2,25	2.400	2.100	1.800
3,00	3.200	2.800	2.400
4,00	4.000	3.500	3.000

MINISTERUL TRANSPORTURILOR

## O R D I N

**pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile rurale**

În conformitate cu prevederile art. 67 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, în temeiul Hotărârii Guvernului nr. 44/1997 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, ministrul transporturilor emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Normele tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile rurale, anexă la prezentul ordin.

Art. 2. — Anexa face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 3. — Prezentul ordin se va publica în Monitorul Oficial al României, Partea I, și va intra în vigoare la 15 zile de la data publicării.

Ministrul transporturilor,  
**Traian Băsescu**

București, 27 ianuarie 1998.

**NORME TEHNICE****privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile rurale****CAPITOLUL 1****Generalități**

1.1. Prezentele norme tehnice se aplică tuturor drumurilor publice din interiorul localităților rurale, fiind elaborate în conformitate cu Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor.

1.2. Prin *străzi*, în sensul prezentelor norme tehnice, se înțelege drumurile publice din interiorul localităților, indiferent de denumire: stradă, cale, chei, splai, șosea, alee, fundătură, uliță etc.

1.3. Străzile din localitățile rurale se clasifică în raport cu intensitatea traficului și cu funcțiile pe care le îndeplinesc, astfel:

- străzi principale;
- străzi secundare.

1.4. Funcțiile, dimensiunile și modul de realizare a fiecărei categorii de străzi sunt cele prevăzute în prezentele norme tehnice.

1.5. Încadrarea în categorii a străzilor din localitățile rurale se face de către consiliile locale, pe baza studiilor de dezvoltare și organizare a traficului, potrivit prezentelor norme tehnice.

1.6. Drumurile naționale, județene și comunale își păstrează categoria funcțională din care fac parte, fiind considerate fără întrerupere în traversarea localităților, servind și ca străzi. Modificarea traseelor acestora în traversarea localităților, precum și lucrările de realizare, modernizare și reparare a acestora se fac în conformitate cu legislația în vigoare.

**CAPITOLUL 2****Domeniul de aplicare**

2.1. Pentru străzile existente, condițiile tehnice din prezentele norme tehnice trebuie respectate la repararea, reabilitarea sau modernizarea acestora.

**CAPITOLUL 3****Prescripții generale**

3.1. Străzile din localitățile rurale au următoarele funcții și caracteristici:

- străzi principale — cu două benzi de circulație pentru trafic în dublu sens;
- străzi secundare — cu o singură bandă de circulație pentru trafic de intensitate redusă.

3.2. Zona străzilor din localitățile rurale include partea carosabilă, acostamentele, șanțurile, rigolele, trotuarele, spațiile verzi, suprafețele adiacente pentru parcaje, suprafețele de teren necesare amplasării anexelor acestora. Pe sectoarele de străzi fără canalizare, scurgerea apelor trebuie asigurată prin șanțuri amenajate, cu dirijarea în afara zonelor de siguranță a drumurilor.

3.3. Zonele de siguranță și de protecție a intravilanului localităților rurale se stabilesc prin studii de trafic și prin documentațiile de urbanism și de amenajare a teritoriului.

3.4. La proiectarea, execuția și intervențiile asupra străzilor din localitățile rurale se va ține seama de categoriile

culației, de factorii economici, sociali și de apărare, de conservarea și protecția mediului înconjurător, conform studiilor de impact, de planurile de urbanism și de amenajare a teritoriului, de anchetele de trafic origine—destinație, precum și de normele tehnice în vigoare pentru adaptarea acestora la cerințele persoanelor cu handicap și ale celor de vârstă a treia, precum și pentru amenajarea pistelor pentru bicicliști.

3.5. Documentațiile tehnice privind proiectarea construcției, modernizării și reabilitării străzilor din localitățile rurale se avizează de către administratorul acestora.

3.6. Îmbunătățirea elementelor geometrice ale străzii se poate efectua, potrivit dispozițiilor legale, prin corectări sau retrageri de garduri, fără demolări de clădiri, asigurându-se lățimea minimă pentru trotuar.

3.7. Dimensionarea structurii rutiere se face în funcție de intensitatea și de compoziția traficului de perspectivă, de caracteristicile fizico-mecanice și de deformabilitate ale materialelor, conform reglementărilor în vigoare.

Alegerea tipului de structură rutieră se va face pe baza unor calcule tehnico-economice și de rentabilitate, ținând seama și de lucrările de întreținere necesare fiecărui tip de îmbrăcăminte rutieră în exploatare.

Pe sectoarele de drum unde sunt semnalate dașgradări datorate fenomenului de îngheț-dezghet se vor lua măsuri pentru sporirea rezistenței structurii rutiere la acest fenomen.

3.8. Amplasarea unor obiective economice sau de altă natură, care implică modificări ale traseului, ale elementelor geometrice sau ale structurii de rezistență a unei străzi, se face cu respectarea legislației în vigoare privind autorizarea executării construcției, cheltuielile aferente fiind în sarcina celui care a solicitat modificările.

3.9. În zonele protejate ale localităților se va urmări descurajarea sau interzicerea circulației de tranzit, în condițiile legii, prin asigurarea unor trasee de deviere corespunzătoare, cu acordul administratorului drumului și al poliției rutiere.

3.10. În cadrul proiectelor de sistematizare a localităților rurale se va avea în vedere posibilitatea realizării unor monumente noi, precum și punerea în valoare a monumentelor existente, lucrările destinate acestor scopuri efectuându-se cu avizul Ministerului Culturii. Se interzice realizarea de piețe noi sau spații verzi în jurul obiectivelor social-culturale, prin demolarea unor construcții existente.

3.11. Pentru întocmirea studiilor de dezvoltare și organizare a circulației, consiliile locale împreună cu poliția rutieră asigură recensământul periodic al traficului, potrivit normelor tehnice stabilite în acest scop.

3.12. Vitezele de circulație luate în considerare la proiectarea, intensitatea și natura traficului, precum și organizarea circulației, dispunerea și amenajarea intersecțiilor se stabilesc cu respectarea prevederilor normelor tehnice în vigoare.

3.13. Proiectarea și realizarea intersecțiilor se fac în corelare cu planul urbanistic general al localității, pe baza studiului de dezvoltare și organizare a circulației, întocmit

3.14. Adoptarea elementelor geometrice ale străzilor din localitățile rurale se face cu respectarea prevederilor normelor tehnice în vigoare.

3.15. Intersecțiile se realizează denivelat sau la același nivel, în funcție de categoria străzii și de traficul rutier, cu respectarea normelor tehnice în vigoare.

3.16. La proiectarea intersecțiilor în mediul rural se va ține seama de fluxurile de circulație, de relațiile dintre curenții de trafic, de modul de dirijare a traficului, de condițiile de vizibilitate și de siguranță a circulației, cu respectarea normelor tehnice în vigoare.

3.17. Amenajarea intersecțiilor la același nivel între două sau mai multe străzi în localitățile rurale se face cu asigurarea priorității pentru circulația care se desfășoară pe strada de categorie superioară.

3.18. Profilurile caracteristice ale străzilor în localități rurale se vor realiza conform anexei. Dacă este cazul, se pot amenaja piste pentru bicicliști, în conformitate cu prevederile normelor tehnice, avându-se în vedere studiile efectuate de administrațiile locale și planurile de urbanism locale.

3.19. Realizarea și amplasarea în zona străzilor a oricărei construcții sau instalații, în orice scop, se fac cu respectarea legislației în vigoare.

3.20. Deținătorii construcțiilor sau instalațiilor acceptate sunt obligați să execute, pe cheltuiala lor, demolarea, mutarea sau modificarea acestora, avându-se în vedere corelarea cu cota părții carosabile a străzii, dacă aceste operațiuni sunt impuse de modernizarea, modificarea, întreținerea sau exploatarea străzii.

3.21. Consiliile locale sunt obligate să-i înștiințeze pe deținători în legătură cu lucrările prevăzute, după cum urmează:

— cu cel puțin 12 luni înainte de începerea lucrărilor a căror execuție impune mutarea sau modificarea, pentru construcțiile autorizate cu caracter definitiv;

— cu cel puțin 3 luni înainte de începerea lucrărilor, în cazul construcțiilor acceptate cu caracter provizoriu.

3.22. Deținătorii de construcții amplasate în zona străzilor sunt obligați să execute revizia periodică și repararea acestora pentru a se asigura estetica, protejarea străzii și siguranța circulației.

3.23. Autoritățile administrației publice locale împreună cu poliția rutieră au obligația de a reglementa parcare și staționarea pe străzi a vehiculelor.

3.24. Parcarea autovehiculelor se admite, de regulă, în zone special amenajate, în afara benzilor de circulație și a trotuarelor, amplasate de comun acord cu poliția rutieră.

#### CAPITOLUL 4

#### Dispoziții finale

4.1. Anexa face parte integrantă din prezentele norme tehnice.

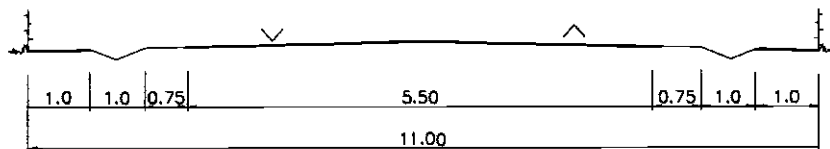
4.2. Condițiile din prezentele norme tehnice sunt prevederi minime obligatorii.

4.3. Referințe: Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor.

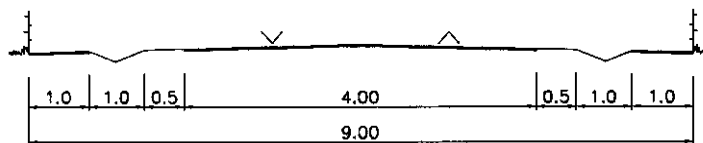
ANEXĂ

#### STRĂZI ÎN LOCALITĂȚI RURALE

##### 1. Străzi principale



##### 2. Străzi secundare



EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR

Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, str. Izvor nr. 2-4, Palatul Parlamentului, sectorul 5, București, cont nr. 30.98.12.301 B.C.R. — S.M.B.

Adresa pentru publicitate : Serviciul relații cu publicul și agenții economici, București, Str. Blanduziei nr. 1, sectorul 2, telefon 211.57.30.

Tiparul : Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, tel. 668.55.58 și 335.01.11/4028.

