

STRATEGIA COMUNĂ DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE ÎN JUDEȚUL TELEORMAN



Martie 2012

Capitolul I - Prezentarea generala a infrastructurii judetene de drumuri si poduri in judetul Teleorman

1.1 Date generale

Situat la intersectia paralelei 44°0'N cu meridianul 25°0'E, teritoriul judetului Teleorman este asezat in partea sudica, in zona centrala a Campiei Romane, fiind incadrat de judetele Arges si Dambovita la nord, Giurgiu la est si Olt la vest, iar la sud de fluviul Dunarea, care constituie granita Romaniei cu Bulgaria pe circa 90 Km. Intre aceste limite, suprafata judetului este de 5872 Km², incadrandu-se din acest punct de vedere intre judetele mijlocii si ocupand locul 19 la nivel de tara. Orasul Zimnicea este cel mai sudic punct al tarii, situat la 43° 37' 07" latitudine nordica. Dunarea este granita sudica a judetului de-a lungul a 90 km, fiind în acelasi timp si granita statala cu Bulgaria. Vecinii Teleormanului sunt judetele: Olt la vest, Arges în nord-vest, Dambovita în nord-est, Giurgiu în est si statul Bulgaria la sud. Teleormanul este un judet cu suprafata medie (5.790 kmp – reprezentând 2,4% din suprafata totala a României - locul 19 din punct de vedere al suprafetei) si este alcatuit din 85 % teren aricol, 5% paduri, 4% apa, 6% constructii si drumuri.



Numarul total al locuitorilor stabili ai judetului Teleorman este de 453 mii. Numarul de localitati este de 97, din care: 3 municipii, 2 orase, 231 sate. Municipiile si orasele judetului sunt:

- Alexandria – 57 mii locuitori,
- Turnu Magurele–35 mii locuitori,
- Rosiorii de Vede–36 mii locuitori,
- Zimnicea–17 mii locuitori.
- Videle–13 mii locuitori.

Clima: are un caracter continental cu veri calduroase, precipitatii moderate, în special sub forma de averse, si cu viscole în timpul iernii. Radiatia solara variaza între 125 si 127 kcal/cmp/an. Temperatura medie anuala este de 11,5° Celsius si media anuala a precipitatiilor este de 530 mm/mp. Relieful este caracterizat de doua grupe dominante: campia si lunca fluviului Dunarea. Cea mai înalta altitudine este de 170 m, în partea nordica a judetului. Zona câmpiei este alcătuita din patru parti: Burdea, Boianu, Burnas si Lunca Dunarii. Reteaua hidrografica include Dunarea si afluentii sai importanti: Oltul, Urlui, Calmatui si Vede. Zona nord-estica a judetului este udata de apele râurilor Dimbovnic, Glavacioc si Cilniste, afluenti ai Neajlovului, toate având un debit de 1-2 mc/s. Judetul este traversat de râul Vede cu un debit anual de 5,5 mc/s. Din punct de vedere seismic, judetul Teleorman se încadreaza în zona de 7 grade, iar orasele Turnu Magurele si Zimnicea sunt declarate zone seismice de gradul 7,5.

Relief: Campia Munteniei de Vest, numita si Campia Centrala sau a Teleormanului, este o subunitate a Campiei Argesene, cuprinsa între Olt si Arges, o regiune geografica bine individualizata, care incepe in nord, la peste 300 m altitudine, scazand sub 100 m in apropierea depresiunii Calnistei. Altitudinea campiei este cuprinsa între 38-43 m la nivelul terasei. Lunca Dunarii este treapta cea mai joasa din relieful regiunii si prezinta particularitati foarte diferite de restul teritoriului, altitudinea fiind de 24 m la Turnu Magurele si 20 m la confluenta cu Vede. Latimea variaza între 1 Km in dreptul orasului Zimnicea si 6 Km in dreptul localitatii Vanatori si a lacului Suhaia.

Lunca Dunarii reprezinta in mod natural o asociere de grinduri, brate parasite, rivaluri, jopse, depresiuni, puturi ocupate permanent sau temporar cu apa, cunoscute sub numele de balti, fiind rezultatul activitatii marelui fluviu, ce s-a desfasurat prin eroziune laterala si acumulare longitudinala, prin procesul de revarsare peste maluri, in timpul apelor mari de primavara, Dunarea a creat in imediata apropiere a malului o succesiune de grinduri fluviatile, ce formeaza partea cea mai ridicata din lunca. Morfologia zonei formeaza terasele si luncile Dunarii si Oltului, se intalnesc aici soluri zonale in conditii bioclimatice specifice, soluri intrazonale, cernoziomuri freatic-umede si argile fluvionare brun-roscate, soluri de lunca si soluri selinizate.

Economie: Industriile reprezentative ale județului Teleorman sunt: chimica, construcții de mașini și prelucrarea metalelor, electrotehnica, metalurgică, extractivă, textilă, alimentară, mărțit și panificație. Ca principale tendințe înregistrate în procesul de relansare al economiei județului putem spune că producția industrială în expresie valorică înregistrează un trend ascendent ajungând în anul 2001 la 843 miliarde lei. Producția fizică înregistrează creșteri la: uleiuri comestibile, nutrețuri combinate, bere, biscuiți, paste făinoase, îngrășăminte chimice, motoare electrice, etc.

Principalele ponderi pe ramuri sunt deținute de mașini și echipamente (31.8%), industria alimentară (21.8%), metalurgie (11.4%), chimie (4.8%), industria textilă (3.1%), energie electrică și combustibili (1.9%), gaze și aer condiționat (1.6%) și alte ramuri (23.6%). S-au mai înregistrat creșteri și în alte ramuri: edituri poligrafice, prelucrarea cauciucului și a maselor plastice, prelucrarea tutunului, alimente, băuturi, metalurgie, celuloză, hârtie și carton.

Principalii agenți economici sunt: Combinatul Chimic Turnu Magurele, Electrotel SA Alexandria, SC Koyo România, SC Mopan SA Turnu Magurele, SC Spicul SA Rosiorii de Vede, SC Electroturris SA Turnu Magurele, SC Comcereal SA, SC Zimțub SA Zimnicea și Lorentz Turnu Magurele.

1.2 Contextul actual

Transportul în general, și cel rutier în special, împletete interesele naționale cu cele internaționale, fiind elementul determinant în procesul de import-export al unei țări. Transportul este elementul care condiționează schimburile comerciale interne și care influențează raporturile sociale între diferite regiuni.

Drumurile, și mai ales autostrăzile, ca părți componente ale sistemului de transport, sunt artere importante, destinate nu numai să reducă distanțele dintre regiunile și țările unui continent, ci și să contribuie la reducerea costurilor transporturilor și la diminuarea impactului ambiental al sistemului de transport.

Drumul reprezintă elementul de infrastructură rutieră care constituie în același timp suport tehnologic, vector de civilizație și element al dezvoltării economice. Se poate afirma că rețelele rutiere de transport sunt infrastructuri importante care susțin creșterea economică a unei regiuni și care creează condiții pentru progresul social al populației.

Teritoriul României constituie spațiul necesar procesului de dezvoltare durabilă și este parte a avuției naționale de care beneficiază toți cetățenii țării. Gestionarea spațială a teritoriului țării este o activitate obligatorie, continuă și de perspectivă, desfășurată în interesul colectivităților care îl folosesc, în concordanță cu valorile și aspirațiile societății și cu cerințele integrării în spațiul european.

Gestionarea spațială a teritoriului asigură indivizilor și colectivităților dreptul la o folosire echitabilă, precum și responsabilitatea pentru o utilizare eficientă a acestuia. Gestionarea se realizează prin intermediul amenajării teritoriului și al urbanismului, care sunt ansambluri

de activitati complexe de interes general ce contribuie la dezvoltarea spatiala echilibrata, la protectia patrimoniului natural si construit, precum si la imbunatatirea conditiilor de viata in localitatile urbane si rurale.

In tara noastra drumurile fac parte din sistemul national de transport, fiind cai de comunicatie terestra special amenajate pentru circulatia vehiculelor si a pietonilor.

O infrastructura de transport eficienta, conectata la reseaua europeana de transport contribuie la cresterea competitivitatii economice, faciliteaza integrarea in economia europeana si permite dezvoltarea de noi activitati pe piata interna.

Se evidentiaza faptul ca situatia actuala a sistemului national, regional de transport este caracterizata prin existenta unui numar redus de autostrazi si de conexiuni la nivel de autostrada sau drum rapid cu statele vecine si membre ale Uniunii Europene, de variante ocolitoare. In aceste conditii se impune modernizarea si dezvoltarea retelei nationale si regionale de transport in parametrii de calitate a serviciilor prestate efectiv si a satisfacerii necesitatilor de mobilitate a persoanelor si fluxurilor de marfuri in ceea ce priveste capacitatea, calitatea si siguranta care sa asigure cresterea gradului de accesibilitate a Romaniei, precum si promovarea unei dezvoltari durabile a sistemului de transport.

In acest context, in cadrul strategiei pentru prioritatea „Dezvoltarea infrastructurii rutiere in judetul Teleorman” se va urmari o dezvoltare echilibrata si functionala a infrastructurii rutiere de transport si asigurarea utilizarii eficiente a acesteia la nivelul judetului.

Dezvoltarea infrastructurii de transport reprezinta o conditie necesara pentru implementarea cu succes si a celorlalte prioritati de dezvoltare ale Romaniei pentru perioada 2012–2020, contribuind la cresterea mobilitatii persoanelor si a marfurilor, la integrarea polilor regionali de crestere cu reseaua trans-europeana de transport, la combaterea izolarii zonelor subdezvoltate si, nu in ultimul rand, la dezvoltarea infrastructurii de transport regionale si locale.

Romania are stabilite liniile directe ale cailor de comunicatie de interes european si national prin Planul de Amenajarea Teritoriului National sectiunea I „Cai de comunicatie”, ca suport al dezvoltarii complexe si durabile a teritoriului pe termen lung, inclusiv al dezvoltarii regionale, reprezentand totodata contributia specifica a tarii noastre la dezvoltarea spatiului european si premiza inscrierii in dinamica dezvoltarii economico-sociale europene.

Planul de Amenajarea Teritoriului National sectiunea I „Cai de comunicatie” defineste bazele retelei nationale de cai de comunicatie, identificand proiectele prioritare si masurile de armonizare necesare pentru dezvoltarea acesteia pe termen scurt, mediu si lung, propune solutii care au in vedere stabilirea unor raporturi economice echilibrate in teritoriu urmarindu-se obiectivele insusite la nivel european si racordeaza reseaua nationala majora de cai de comunicatie la cele 3 coridoare prioritare de transport europene si pan-europene IV, VII si IX care traverseaza teritoriul Romaniei, convenite in cadrul conferintelor pan-europene de transporturi, ce asigura legatura Europei centrale si de est cu nordul si vestul Europei.

Totodata, prin Legea nr. 203/2003 privind realizarea, dezvoltarea si modernizarea retelei de transport de interes national si european, republicata, sunt stabilite prioritatile de dezvoltare a infrastructurii de transport pe termen scurt si mediu – orizont 2015.

Cresterea economica viitoare, evolutia societatii si modificarile de dezvoltare in teritoriu vor exercita o presiune crescanda asupra transportului, necesitand o imbunatatire constanta

a infrastructurilor și calitatii serviciilor. Evoluția demografică, dezvoltarea sectorului turistic, reorganizarea proceselor de producție și a agriculturii, ocuparea dispersată a periferiilor urbane argumentează creșterea cererii. Această creștere este însoțită și de o cerere de calitate a serviciilor care trebuie satisfăcută în contextul deschiderii accesului României la fondurile europene post-aderare, care vor contribui la creșterea investiției în infrastructură.

Cererea pentru transportul de marfă este strâns legată de evoluția economică.

Creșterea cererii pentru transportul de marfă este întotdeauna mai mare decât creșterea PIB, așa cum rezultă din experiența altor state industrializate. În cazul de față, se prevede rate ale creșterii pentru cererea de transport de marfă cu 2% mai mari decât ratele creșterii PIB. Aceasta este în concordanță cu experiența altor state devenite de curând membre UE (Ungaria, Polonia, Slovenia, Cehia). Creșterea în transportul de marfă este considerabil mai mare decât creșterea PIB datorită unei densități valorice reduse a marfurilor (de exemplu, o mare parte a bunurilor reprezintă greutate mare cu valoare monetară redusă). În economiile vest-europene, densitatea valorică este mai ridicată, adică bunurile au greutate mai redusă și valoare monetară mai ridicată cu rezultatul că pe fiecare unitate de PIB suplimentară este generat un volum mai scăzut de transport de marfă. Astfel, pe baza experiențelor similare, se preconizează că evoluția ascendentă a creșterii economice în România va avea un impact și mai mare în ceea ce privește cererea de transport.

Dezvoltarea infrastructurii de transport va juca un rol important în integrarea pieței interne și va sprijini punerea în valoare a poziției geografice a României ca zonă de tranzit, aflată la intersecția Coridorului de transport pan-european IV și a Coridorului de transport pan-european IX. Localizarea României la intersecția a numeroase drumuri care leagă Europa de Vest cu cea de Est, ca și Europa de Nord cu cea de Sud, precum și situarea țării pe axele de tranzit între Europa și Asia, constituie un element de referință pentru determinarea opțiunilor strategice privind dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport, astfel oportunitatea creată de fluviul Dunărea, poate ocupa o poziție cheie pentru atragerea fluxurilor internaționale de marfuri, în relațiile dintre Europa și celelalte continente.

România trebuie să profite de poziționarea sa geografică prin atragerea de investiții în infrastructură și în servicii din domeniul transporturilor. Dezvoltarea infrastructurii de transport va spori accesibilitatea regiunilor mai puțin dezvoltate, atât la zone situate în interiorul, cât și în afara granițelor țării, îmbunătățind astfel flexibilitatea pieței forței de muncă și competitivitatea economică a regiunilor ce beneficiază de proiecte de dezvoltare.

La nivelul județului Teleorman, un avantaj îl reprezintă distribuția relativ armonioasă a infrastructurii de transport pe teritoriul județean, dar este necesară totuși demararea unor acțiuni sustinute pentru a dezvolta și îmbunătăți transportul în interiorul județului. Acest mod de transport permite transportul materiilor prime și al marfurilor la costuri scăzute, având în vedere și atingerea obiectivului de dezvoltare durabilă.

Dezvoltarea infrastructurii rutiere și alinierea la standardele europene este motivată de necesitatea racordării coerente a rețelei județene la rețeaua națională și europeană. De asemenea, este necesară și corelarea proiectelor de dezvoltare ale județului Teleorman cu cele din județele învecinate precum și cu Bulgaria.

România, prin așezarea sa geografică, reprezintă o zonă de intersecție a magistrelor internaționale de transport, care leagă atât nordul și sudul Europei, cât și vestul și estul

acesteia. Rețeaua de transport asigură legătura cu toate rețelele de transport ale țărilor vecine dar și cu cele din țările Europei și Asiei.

Comparativ cu Statele Membre ale UE și cu unele țări est-europene, sistemul de transport românesc este insuficient dezvoltat și de slabă calitate, consecință a investițiilor reduse în infrastructura de transport realizate în perioada de tranziție. În acest context, gradul de accesibilitate la rețeaua de transport a scăzut, constituind un obstacol în dezvoltarea economică, ceea ce poate duce la pierderea avantajelor oferite de poziția geografică a României.

Astfel, dezvoltarea infrastructurii de transport este deosebit de importantă pentru România (cu atât mai mult cu cât de la 01.01.2007 țara noastră este membră cu drepturi depline în UE), întrucât poate sprijini creșterea cererii de servicii de transport și poate accelera progresul economic al țării.

Una din cauzele principale ale disparităților de dezvoltare inter și intra-regionale este dată de accesul diferit al regiunilor la infrastructura de transport județeană, dar și de calitatea necorespunzătoare a acesteia. Drumurile constituie un important factor de atracție pentru investițiile străine directe, și pot fi un factor important în realizarea exporturilor de mărfuri iar calitatea ridicată a infrastructurii rutiere contribuie la scurtarea duratei de transport a mărfurilor și persoanelor.

La nivel intra-regional, rețeaua de transport inadecvată împiedică dezvoltarea orașelor mici și mijlocii a comunelor și a satelor. Multe zone dispun de rețele rutiere de transport între localități foarte slab dezvoltate, determinând chiar izolarea unor localități.

1.3 Infrastructura existentă a drumurilor și podurilor din județul Teleorman

Pentru o caracterizare generală a infrastructurii rutiere s-au identificat elementele specifice ale acesteia. Fac parte integrantă din drum: podurile, viaductele, pasajele denivelate, tunelurile, construcțiile de apărare și consolidare, trotuarele, piste pentru cicliști, locurile de parcare, opriri și staționare, indicatoarele de semnalizare rutieră și alte dotări pentru siguranța circulației, terenurile și plantațiile care fac parte din zona drumului, mai puțin zonele de protecție. De asemenea, fac parte din drum clădirile de serviciu și orice alte construcții, amenajări sau instalații destinate apărării sau exploatarei drumurilor, inclusiv terenurile necesare aferente.

În contextul regimului juridic, din punct de vedere al destinației, drumurile se împart în:

- drumuri publice, reprezentând drumuri de utilitate publică destinate circulației rutiere și pietonale, în scopul satisfacerii cerințelor generale de transport ale economiei naționale, ale populației și de apărare a țării; ele sunt proprietate publică;
- drumuri de utilitate privată, fiind drumuri destinate satisfacerii cerințelor proprii de transport rutier și pietonal spre obiective economice, forestiere, petroliere, miniere, agricole, energetice, industriale, de acces în incinte, ca și cele din interiorul acestora, precum și cele pentru organizările de șantier. Ele sunt administrate de persoanele fizice sau juridice care le au în proprietate sau în administrare.

Din punct de vedere al circulației, drumurile se clasifică în:

- drumuri deschise circulației publice, care cuprind toate drumurile publice și acele drumuri de utilitate privată care asigură accesul nediscriminatoriu al vehiculelor și pietonilor;
- drumuri închise circulației publice, care cuprind acele drumuri de utilitate privată care servesc obiectivelor la care publicul nu are acces, precum și acele drumuri de utilitate publică închise temporar circulației publice.

Din punct de vedere funcțional și administrativ-teritorial, în ordinea importanței, drumurile publice sunt:

- drumuri de interes național;
- drumuri de interes județean;
- drumuri de interes local.

Drumurile de interes național aparțin proprietății publice a statului și cuprind drumurile naționale, care asigură legăturile cu capitala țării, cu reședințele de județ, cu obiectivele de interes național, precum și cu țările vecine, și pot fi:

- autostrăzi;
- drumuri expres;
- drumuri naționale europene (E);

- drumuri nationale principale;
- drumuri nationale secundare.

Încadrarea în aceste categorii, se face de catre Ministerul Transporturilor, cu exceptia drumurilor nationale europene, a caror încadrare se stabileste potrivit acordurilor si conventiilor internationale la care România este parte. Propunerile de clasificare a drumurilor nationale în categoria drumurilor nationale europene (E) se fac de catre MT.

Drumurile de interes judetean fac parte din proprietatea publica a judetului si cuprind drumurile judetene, care asigura legatura între:

- resedintele de judet cu municipiile, orasele si resedintele de comuna, cu statiunile balneoclimaterice si turistice, cu porturile si aeroporturile, cu obiectivele importante legate de apararea tarii si cu obiectivele istorice importante;
- orase si municipii, precum si între acestea si resedintele de comuna;
- resedinte de comuna.

Drumurile de interes local apartin proprietatii publice a unitatii administrative pe teritoriul careia se afla si cuprind:

- drumurile comunale, care asigura legaturile: între resedinta de comuna cu satele componente sau cu alte sate; între orasul cu satele care îi apartin, precum si cu alte sate; între sate;
- drumurile vicinale sunt drumuri care deservesc mai multe proprietati, fiind situate la limitele acestora;
- strazile sunt drumuri publice din interiorul localitatilor, indiferent de denumire: strada, bulevard, cale, chei, splai, sosea, alee, fundatura, ulita etc.
- Strazile din localitatile urbane se clasifica în raport cu intensitatea traficului si cu functiile pe care le îndeplinesc, astfel:
- strazi de categoria I - magistrale, care asigura preluarea fluxurilor majore ale orasului pe directia drumului national ce traverseaza orasul sau pe directia principala de legatura cu acest drum;
- strazi de categoria a II-a - de legatura, care asigura circulatia majora între zonele functionale si de locuit;
- strazi de categoria a III-a - colectoare, care preiau fluxurile de trafic din zonele functionale si le dirijeaza spre strazile de legatura sau magistrale;
- strazi de categoria a IV-a - de folosinta locala, care asigura accesul la locuinte si pentru servicii curente sau ocazionale, în zonele cu trafic foarte redus.

Drumurile nationale, judetene si comunale își pastreaza categoria functionala din care fac parte, fiind considerate continue în traversarea localitatilor, servind totodata si ca strazi. Modificarea traseelor acestora, în traversarea localitatilor, se poate face numai cu acordul administratorului drumului respectiv, în concordanta cu planul urbanistic aprobat. În cazul drumurilor de interes national se va obtine si acordul MT.

Lungimea totală a rețelei de drumuri în România, la finele anului 2005, era de 79.904 km, din care 36.009 km sunt drumuri judetene. Ponderea drumurilor judetene în total drumuri

publice este de 45%, cu valori mai ridicate în București-Ilfov (51,4%), Sud (47,8%) și Centru (47,4%).

Pe drumurile naționale și județene se desfășoară astăzi peste 80% din volumul de trafic, cu tendințe de sporire spectaculoasă în următorii ani așa cum ulterior se va arata. Traficul mediu pe drumurile naționale se situează la sub 500 vehicule/zi și se prevede o creștere de peste 50% în perioada următoare.

Deși în perioada 1995-2005, rețeaua drumurilor publice modernizate s-a extins, densitatea drumurilor publice (33,5 km/100 km²) continuă să fie foarte scăzută, comparativ cu media UE 25 (110,1 km/ km²). Densitatea drumurilor județene este de 15,1 km/100 km², valori mai ridicate fiind înregistrate în București-Ilfov (24,6 km/100 km²), Sud (16,6 km/100 km²), Sud-Vest (16,1 km/100 km²) și Nord-Vest (15,1 km/100 km²).

Lipsa resurselor financiare la nivel local, destinate reabilitării și modernizării drumurilor publice, a constituit una din multiplele cauze care au condus la gradul scăzut de accesibilitate la infrastructura de transport în multe zone ale țării; în același timp, acest lucru determină slaba mobilitate a forței de muncă, dificultăți în desfășurarea de noi activități economice, dezvoltarea redusă a turismului, dar și un nivel scăzut de atragere a investitorilor străini.

Rețeaua de drumuri este slab dezvoltată și de o calitate necorespunzătoare comparativ cu țările din UE. Pe de altă parte, acele orașe care au suportat un proces de creștere economică, în special Bucureștiul, au cunoscut problemele legate de traficul congestionat, generat de incapacitatea rețelei de străzi de a prelua surplusul de trafic. Se prevede că acest fenomen se va extinde și în alte zone ale țării.

La nivelul Regiunii de Dezvoltare Sud Muntenia, majoritatea infrastructurii de transport este orientată pe direcția nord-sud, iar județul Teleorman este conectat cu restul țării prin șapte drumuri naționale. Județul Teleorman are un mare potențial de a deveni un punct nodal de infrastructură la nivel european, prin apartenența la Coridorul VII transeuropean (fluviul Dunarea), neexploatat încă la capacitate maximă și prin proximitatea Coridorului IX.



Drumurile naționale ce străbat județul Teleorman sunt preponderente în zona de vest, centru și sud, partea de nord având o rețea mai dezvoltată de drumuri județene. Drumurile naționale la nivelul județului Teleorman însumează 390 de kilometri, din totalul de 1.525 km de drumuri publice, făcând legătura între următoarele localități principale:

1. E 70 – București – Alexandria – Roșiorii de Vede
2. DN51 – Alexandria – Zimnicea
3. DN51A – Zimnicea – Turnu Măgurele
4. DN52 – Alexandria – Turnu Măgurele
5. DN54 – Izlaz – Turnu Măgurele
6. DN65 A – Balaci – Roșiorii de Vede – Turnu Măgurele
7. DN5C – Petroșani – Zimnicea

Dacă partea de Nord a județului dispune de o rețea bine dezvoltată de drumuri județene (în special) și drumuri comunale, partea de sud, în afară de drumurile naționale ce fac legătura între principalele localități ale județului, are o rețea rutieră formată preponderent din drumuri comunale.

La nivel județean, gradul de modernizare a drumurilor publice este destul de mic, de 56%, situația pe categorii de drumuri publice prezentându-se astfel: drumurile naționale sunt modernizate în proporție de 89,4%, iar drumurile județene și comunale în proporție de doar 44,8%.

Dintre drumurile naționale ce intersectează județul Teleorman, cele mai solicitate (peste 5.000 de autovehicule/zi) sunt:

- E 70 București – Alexandria – Roșiorii de Vede, tronsoanele cele mai solicitate fiind: Ghimpați – Drăgănești-Vlasca; Drăgănești Vlasca - Alexandria; Roșiorii de Vede – limita de județ;
- DN51 Alexandria – Zimnicea, pe tronsonul Alexandria Smârdioasa;
- DN51A Zimnicea – Turnu Măgurele, pe tronsonul Zimnicea – Piatra;
- DN 52 Alexandria – Turnu Măgurele.

Densitatea drumurilor este de 26,4 km la 100 km teritoriu, mult sub media națională (conform datelor din tabelul de mai jos).

Tabel Situația drumurilor publice la nivelul județului Teleorman

Drumuri publice județul Teleorman	Km
Drumuri publice – total din care:	1525
Modernizate	858
Cu îmbrăcămînți ușoare rutiere	193
Din total drumuri publice	
Drumuri naționale din care	390
Modernizate	349
Cu îmbrăcămînți ușoare rutiere	39
Drumuri județene și comunale din care	1135
Modernizate	509
Cu îmbrăcămînți ușoare rutiere	154
Densitatea drumurilor publice pe 100 km.p. teritoriu	26,4

Sursa: Anuarul Statistic al Județului Teleorman

Consiliul județean Teleorman are în administrare o rețea de drumuri în lungime de 819,896 de km (drumuri județene), modernizată în proporție de 69%.

Tabel Situația drumurilor județene

Drumuri județene		Km
Total din care		819,896
Modernizați		567,392
Din care	Cu beton asfaltic	510,347
	Cu beton de ciment	11,750
	Cu îmbrăcaminte asfaltică	45,295
Pietruși		233,572
Drum de pământ		18,932

Sursa: PATJ 2004 și date Consiliul Județean Teleorman

În general, la nivel județean, lucrările de modernizare a drumurilor se realizează prin bugetul propriu, prin împrumuturi și prin accesarea de fonduri europene.

În ceea ce privește mijloacele de transport la nivelul județului Teleorman, la sfârșitul anului 2008 erau înmatriculate 401 autobuze și microbuze și 45.184 de autoturisme. Din numărul de microbuze și autobuze, numai 5,7% erau în proprietate privată, însă, în ceea ce privește autoturismele, acestea erau în proprietate privată în proporție de 91%.

1.4 Aspecte de ordin metodologic al elaborării strategiei

Metodologia utilizată în elaborarea strategiei este subordonată scopului propus, acela de a fundamenta dezvoltarea durabilă a rețelei județene a drumurilor și podurilor județene în perioada imediat următoare.

O parte din informațiile care stau la baza acestei strategii sunt preluate din publicații oficiale, din evidente departamentale și alte surse disponibile, din care amintim Anuarul Statistic al României, Planul de dezvoltare al ADR Sud Muntenia, Planul Operational Regional, Planul de Amenajarea Teritoriului National, informări ale Institutului de Politici Publice, situații ale rețelei de drumuri și poduri județene, rapoartări anuale ale stării drumurilor și podurilor, recensăminte de trafic etc.

În stabilirea principalelor etape ale procesului de elaborare a strategiei s-a avut în vedere:

Etape	Descriere
Identificarea actorilor locali care vor fi implicați în procesul de elaborare a strategiei	Este important ca, pe lângă reprezentanți ai administrației publice locale și ai instituțiilor publice relevante, să fie implicați și reprezentanți ai sectorului privat și ai cetățenilor localității (ONG-uri, organizații comunitare și grupuri de interese din sectorul privat, organizații/lideri de la nivelul academic, religios, politic, cultural).
Identificarea viziunilor actorilor locali	Aceste viziuni se referă la aspectele prioritare care trebuie abordate și a beneficiilor care pot fi obținute ca urmare a implementării strategiei de

	dezvoltare a infrastructurii rutiere.
Constituirea grupului sau a grupurilor de lucru	Acest(e) grup(uri) sunt formate din reprezentanți, care dețin pregătirea necesară, implicați în procesul de elaborare a strategiei de dezvoltare a infrastructurii rutiere.
Stabilirea programului sau calendarului de lucru	Planul de timp conține activitățile ce vor fi derulate pentru elaborarea strategiei, întâlnirile ce vor fi organizate, resursele necesare, responsabilitățile echipei și durata estimativă a fiecărei activități.
Elaborarea propriuzisă a strategiei	Această etapă trebuie pe de o parte să respecte programul stabilit, iar pe de altă parte să se realizeze prin parteneriat între prestatorul serviciului și grupul de lucru.
Stabilirea planului de acțiuni	Rezultatul acestei etape este inventarierea și prioritizarea acțiunilor necesare a fi implementate pentru îndeplinirea obiectivelor. Baza de date cuprinde acțiunile de întreprins, bugetul estimativ, posibile surse de finanțare și durata. Acțiunile vor fi redactate în funcție de prioritatea lor.
Supunerea dezbaterii publice și aprobării Consiliului Județean	Rezultatele obținute în diferitele faze de elaborare a strategiei (diagnosticul, analiză SWOT, obiective strategice) sunt supuse dezbaterii publice, iar produsul final aprobării Consiliului Județean

Capitolul II - Diagnosticarea infrastructurii județene a drumurilor și podurilor

Dezvoltarea infrastructurii rutiere și alinierea la standardele europene este motivată de necesitatea racordării coerente a rețelei de drumuri județene la rețeaua națională și europeană. De asemenea, este necesară și corelarea proiectelor de dezvoltare a infrastructurii în județul Teleorman cu cele din județele învecinate și drumurile către granița cu Bulgaria.

Din punct de vedere funcțional și administrativ-teritorial, în ordinea importanței, drumurile publice sunt:

- a) drumuri de interes național;
- b) drumuri de interes județean;**
- c) drumuri de interes local.

Drumurile de interes județean fac parte din proprietatea publică a județului și cuprind drumurile județene, care asigură legătura între:

- reședințele de județ cu municipiile, cu orașele, cu reședințele de comună, cu stațiunile balneoclimaterice și turistice, cu porturile și aeroporturile, cu obiectivele importante, legate de apărarea țării, și cu obiectivele istorice importante;
- orașe și municipii;
- reședințe de comună.

2.1.1 Starea actuala a rețelei de drumuri de interes județean

Drumurile de interes județean aflate pe teritoriul administrativ al Județului Teleorman sunt:

Nr. Crt.	Indicativ Drum	Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime totală în km
1	DJ 503	Limita județului Giurgiu – Drăgănești Vlașca – Moșteni – Cățunu – Limita județului Dâmbovița	51,170
2	DJ 503 A	Limita județului Giurgiu – Drăgănești Vlașca (DJ 503)	2,500
3	DJ 504	Limita Județului Giurgiu – Cernetu – Alexandria – Orbeasca de sus – Tătărăștii de sus – Limita județului Argeș	80,882
4	DJ 504 B	Drăgănești de Vede (DJ 601C) – Sfințești – Gârăgău – Trivalea Moșteni – Talpa (DJ 506)	26,566
5	DJ 506	Bujoru (DN 5C) – Conțești – Cervenian – Ștorobăneasa – Purani – Măgura – Băbăița – Gălățeni – Talpa Ogrăzile – Scurtu Mare – Negreni – Tătărăștii de Jos (DJ 504)	97,111
6	DJ 506A	Purani – Siliștea – Răzmirești – Limita județului Giurgiu	14,000
7	DJ 506B	Beiu (DJ 506) – Smîrdioasa – Izvoarele (DN 51)	8,674
8	DJ 543	Limita județului Olt – Lunca	6,850
9	DJ 546	Turnu Măgurele – Lunca – Slobozia Mândra – Plopii Slăvitești – Limita județului Olt	40,000
10	DJ 601	Limita județului Giurgiu – Videle	5,245
11	DJ 601B	DJ 601 – Blejești – Cosmești – Siliștea – Puranii de Sus (DJ 503)	27,559
12	DJ 601C	Cosmești (DJ 601B) – Perii Broșteni – Vârtoape – Rădoiești – Drăgănești de Vede –	41,692

		Roșiori de Vede	
13	DJ 601 D	Prunaru (DN6) – Limita județului Giurgiu – Mereni – Videle	20,500
14	DJ 601F	Coșoteni (DJ 612A) – Meri – Vedea Albești – Părul Rotund – Mavrodin (DJ 703)	23,500
15	DJ 611	Limita județului Giurgiu – Gratia – Sărbeni – Limita județului Dâmbovița	9,380
16	DJ 612	Limita județului Giurgiu – Mereni – Botoroaga – Băbăița – Orbeasca – Călinești – Rădoiești – Sfințești – Săcești – Ciolănești	78,450
17	DJ 612A	Săceni (DJ 612) – Roșiori de Vede – Crîngeni – Plopii Slăvitești	48,282
18	DJ 612B	Satul Vechi (DJ 612A) – Drăcșenei – Beuca – Dobrotești (DN 65A)	15,525
19	DJ 612C	Strada Dunării – Bulevardul comercial – Strada 1 Decembrie – Strada Izbiceanu – Strada Oltului	6,805
20	DJ 642	Limita județului Olt – Moldoveni – Islaz	9,550
21	DJ 653	Limita județului Olt – Crîngeni – Călmățui – Salcia Crîngu	47,249
22	DJ 679	Limita județului Olt – Băcălești – Balta Sărată (DJ 612A)	7,367
23	DJ 679B	Scrioaștea (DN 65A) – Stejaru – Limita județului Olt	13,500
24	DJ 679E	Limita județului Argeș - Siliștea Gumești – Tătărăștii de Sus (DJ 504)	14,120
25	DJ 701	Limita județului Dâmbovița – Gratia – Poeni – Siliștea – Scurtu – Slăvești – Ciolănești – Zîmbreasca – Dobrotești (DN 65A)	60,445
26	DJ 703	Limita județului Olt – Balaci – Siliștea Gumești – Călinești – Mavrodin – Buzescu (DN 6)	67,605

Astfel, lungimea totală a rețelei de drumuri județene aflate pe teritoriul administrativ al județului Teleorman este de 824,527 km, starea de viabilitate a acestora variind între „Foarte Buna” și „Rea”; de asemenea, există și drumuri impracticabile, acestea totalizând o lungime de 11,420 km (aproximativ 1,38% din lungimea totală a rețelei de drumuri județene).

Viabilitatea drumurilor județene și locale este definită ca fiind calitatea acestora de a asigura condițiile necesare desfășurării normale, fără întreruperi, pe tot timpul anului, a circulației rutiere.

Viabilitatea drumurilor județene și locale este definită și de starea tehnică a acestora, astfel încât să răspundă la parametrii tehnici de proiectare, încadrării corespunzătoare a acestora din punct de vedere al categoriei drumului, precum și al respectării condițiilor impuse prin Legea nr.10 privind calitatea în construcții.

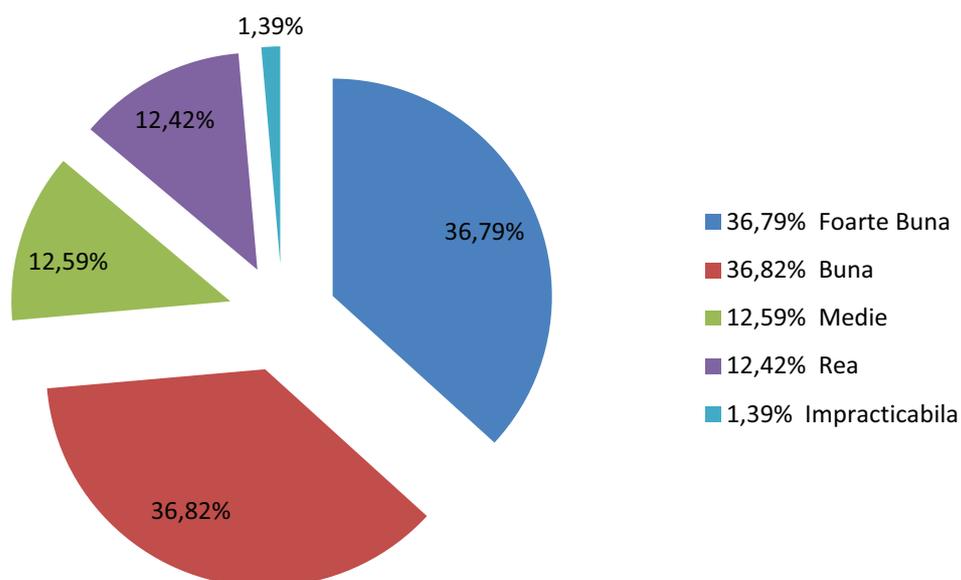
Ținând cont de cele mai sus menționate starea actuală de viabilitate este exprimată astfel:

- Stare foarte bună;
- Stare bună;
- Stare medie;
- Stare rea;
- Stare impracticabilă

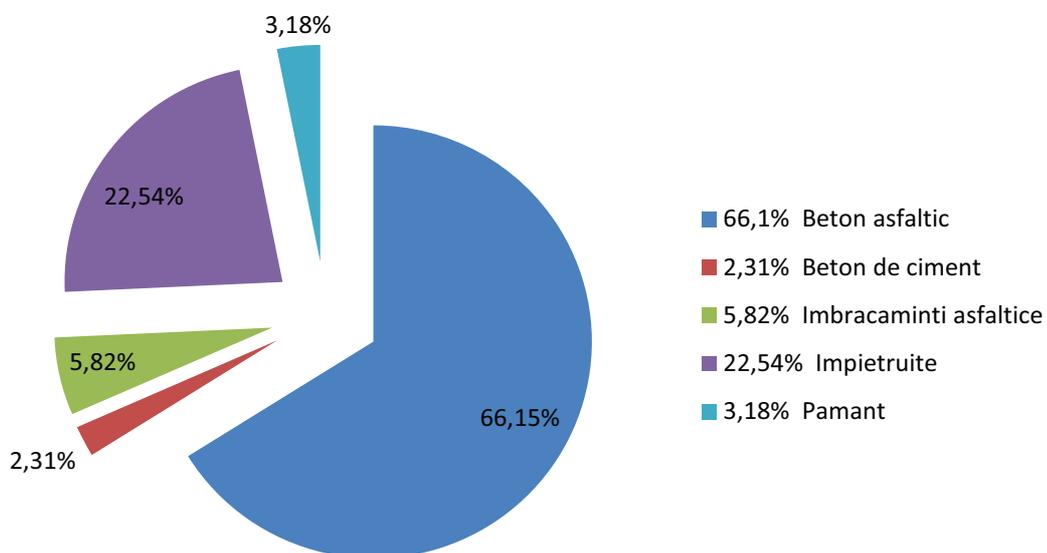
Starea actuală a drumurilor, conform “Inventarului privind starea de viabilitate a drumurilor județene la data de 01.01.2012” este următoarea:

Starea drumurilor	Lungimea (km)	Ponderea (din lungimea totală a rețelei)
Foarte Buna	303,346	36,79 %
Buna	303,564	36,82 %
Medie	103,809	12,59 %
Rea	102,388	12,42 %
Impracticabila	11,420	1,38 %

Starea Drumurilor Județene



Tipuri de îmbrăcămînți



2.1.1 Starea actuala a podurilorde pe drumurile de interes judetean

Podurile amplasate pe drumurile de interes judetean aflate pe teritoriul administrativ al Judetului Teleorman sunt:

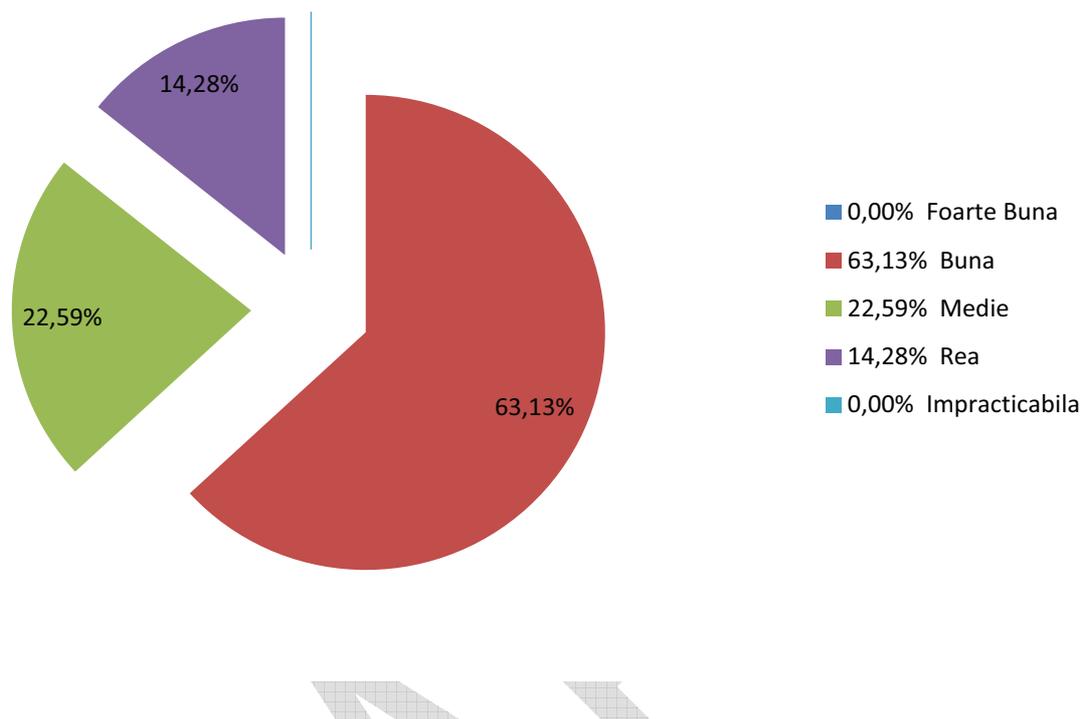
Denumirea si nr. drumului pe care se afla	Pozitia km	Amplasament	Materialul de constructie Suprastructura / Infrastructura	Lungime totala (m)	Starea de viabilitate	Clasa de incarcare
1	2	3	4	5	6	7
503	38+147	Draganesti Vlasca	BA / BA	19,00	B	E
503	45+012	Tarnava	BA / BA	24,60	M	E
503	59+213	Videle	BA / BA	27,90	B	E
503	60+400	Videle	BA / BA	97,00	B	E
Nr. Poduri = 4 buc		Lungime totala = 168,50 ml				
504	41+450	Cernetu	BA / BA	74,50	R	II
504	42+400	Cernetu	BA / BA	6,00	B	I
504	71+000	Orbeasca	BA / BA	71,40	M	E
504	83+500	Trivalea Mosteni	BA / BA	6,00	M	I
504	85+900	Trivalea Mosteni	BA / BA	6,00	M	I
504	86+214	Trivalea Mosteni	BA / BA	8,60	M	I
504	86+450	Trivalea Mosteni	BA / BA	6,00	M	I
504	86+500	Trivalea Mosteni	BA / BA	6,00	M	I
504	89+100	Trivalea Mosteni	BA / BA	8,00	M	I
504	99+520	Lada	BA / BA	5,00	M	I
504	101+300	Lada	BA / BA	8,00	M	I
504	104+203	Tatarastii de Jos	BA / BA	9,10	M	I
504	107+000	Tatarastii de Sus	BA / BA	6,00	M	I
504	107+950	Tatarastii de Sus	BA / BA	7,00	B	I
Nr. Poduri = 14 buc		Lungime totala = 227,60 ml				
504B	0+975	Draganesti de Vede	BA / BA	26,00	B	II
504B	8+505	Sfintesti	BA / BA	11,00	M	II
504B	18+191	Garagau	L / BA	12,00	R	II
504B	22+700	Trivalea Mosteni	BA / BA	27,60	B	II
Nr. Poduri = 4 buc		Lungime totala = 76,60 ml				
506	21+853	Storobaneasa	BA / BA	89,20	B	E
506	22+807	Storobaneasa	BA / BA	10,00	B	I

506	30+701	Teleormanul	BA / BA	22,30	B	I
506	32+652	Teleormanul	BA / BA	20,50	B	E
506	44+826	Magura	BA / BA	8,00	B	I
506	60+618	Frasinet	BA / BA	32,00	B	E
506	62+960	Frasinet	BA / BA	32,00	B	E
506	90+900	Dracesti	BA / BA	25,70	B	E
Nr. Poduri = 8 buc		Lungime totala = 239,70 ml				
506A	12+090	Rasmiresti	BA / BA	20,00	B	E
Nr. Poduri = 1 buc		Lungime totala = 20,0 ml				
506B	0+272	Beiu	BA / BA	115,00	B	E
506B	1+150	Beiu	BA / BA	100,00	B	E
506B	8+254	Izvoarele	BA / BA	8,00	B	E
Nr. Poduri = 3 buc		Lungime totala = 223,0 ml				
543	19+225	Lunca	BA / BA	24,00	B	II
Nr. Poduri = 1 buc		Lungime totala = 24,0 ml				
546	9+144	Segarcea Vale	BA / BA	14,00	B	E
546	12+300	Lunca	BA / BA	13,00	B	E
546	12+903	Lunca	BA / BA	85,48	B	E
546	16+400	Pleasov	BA / BA	31,00	B	E
546	17+888	Saelele	BA / BA	85,48	B	E
546	19+810	Saelele	BA / BA	29,00	B	E
546	21+350	Uda Paciurea	BA / BA	13,00	B	E
546	22+545	Uda Clocociov	BA / BA	10,00	B	E
Nr. Poduri = 8 buc		Lungime totala = 280,96 ml				
601B	6+383	Blejesti	BA / BA	30,00	B	E
601B	12+700	Ciuperceni	BA / BA	7,00	B	I
601B	26+259	Purani	BA / BA	21,60	B	E
Nr. Poduri = 3 buc		Lungime totala = 58,60 ml				
601C	8+327	Bascoveni	L / L	11,70	R	5t
601C	18+913	Perii Brosteni	BA / BA	52,20	M	I
601C	21+065	Vartoape	BA / BA	12,30	B	I
601C	24+338	Vartoape	BA / BA	17,00	M	I
601C	30+280	Radoiesti	BA / BA	37,00	M	E
601C	38+540	Draganesti de Vede	BA / BA	36,00	R	E
Nr. Poduri = 6 buc		Lungime totala = 166,20 ml				
601D	14+365	Mereni	BA / BA	29,30	M	E
601D	15+828	Mereni	BA / BA	39,95	M	E
601D	22+239	Crevenicu	BA / BA	6,00	B	I
601D	25+327	Videle	BA / BA	48,30	B	E

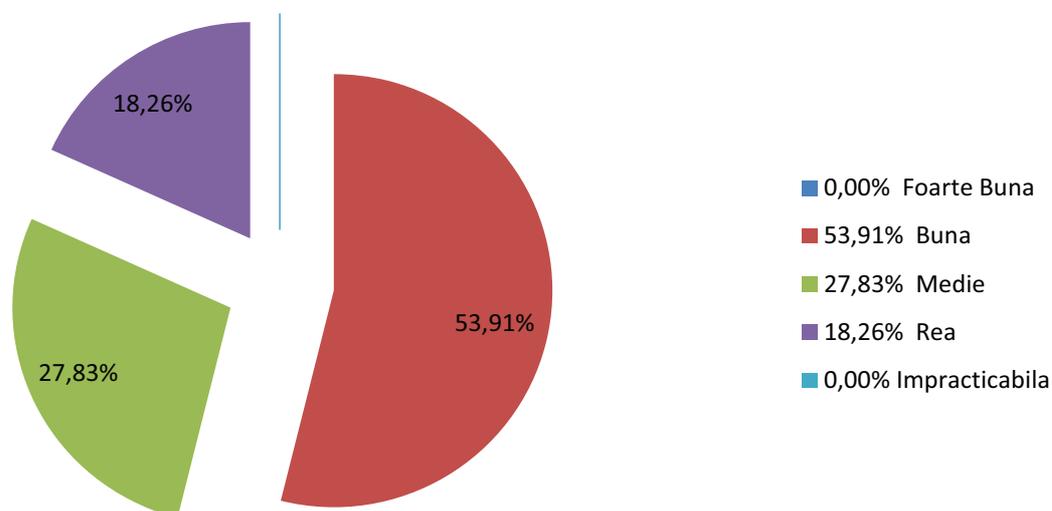
Nr. Poduri = 4 buc		Lungime totala = 123,55 ml				
601F	7+351	Vedea	BA / BA	8,00	R	I
601F	19+500	Nenciulesti	BA / BA	7,50	M	II
Nr. Poduri = 2 buc		Lungime totala = 15,50 ml				
611	9+945	Gratia	BA / BA	20,70	B	I
Nr. Poduri = 1 buc		Lungime totala = 20,70 ml				
612	5+894	Mereni	BA / BA	34,00	B	E
612	8+672	Mereni	Podul din lemn a fost demolat in anul 2000 - Se circula pe pod provizoriu din tuburi PREMO			
612	17+321	Valea Ciresului	BA / BA	40,00	B	E
612	19+625	Botoroaga	BA / BA	29,40	B	E
612	33+640	Babaita	BA / BA	53,00	R	E
612	48+550	Calinesti	BA / BA	25,00	M	E
612	52+300	Licurici	BA / BA	10,00	B	I
612	63+850	Radoiesti	BA / BA	8,50	B	I
612	70+287	Sfintesti	L / L	8,00	R	8t
612	73+929	Butculesti	BA / M	21,50	R	II
612	76+420	Saceni	BA / BA	18,10	B	E
612	82+000	Ciolanesti	L / BA	7,00	M	E
Nr. Poduri = 12 buc		Lungime totala = 254,50 ml				
612A	5+729	Satul Vechi	BA / BA	39,00	B	E
612A	11+679	Vacaresti	BA / BA	25,00	B	II
612A	12+464	Cosoteni	BA / BA	20,50	M	I
612A	13+054	Rosiorii de Vede	BA / BA	79,40	B	I
612A	17+790	Rosiorii de Vede	BA / BA	23,80	B	E
Nr. Poduri = 5 buc		Lungime totala = 187,70 ml				
612B	0+699	Odobeasca	BA / BA	7,50	M	8t
612B	0+747	Odobeasca	BA / BA	9,00	B	I
612B	8+314	Beuca	ML / BA	22,00	B	II
612B	8+814	Beuca	BM / BA	10,00	B	9t
612B	9+368	Beuca	BA / BA	12,00	M	8t
Nr. Poduri = 5 buc		Lungime totala = 60,50 ml				
653	74+070	Crangeni	BA / BA	15,00	R	8t
653	74+423	Crangeni	BA / BA	15,00	R	8t
653	76+946	Calmatuiu de Sus	BA / BA	27,10	B	E
653	79+800	Balta Sarata	BA / BA	28,10	B	E
653	89+086	Calmatuiu	BM / BA	15,00	R	8t
653	109+937	Zlata	MB / Z	15,00	R	8t
653	112+381	Zlata	BA / BA	7,00	B	I

Nr. Poduri = 7 buc		Lungime totala = 122,20 ml				
679	88+065	Bacalesti	BM / BA	8,00	B	I
679	88+650	Bacalesti	BA / BA	7,00	M	I
679	90+937	Ionascu	BA / BA	8,00	B	I
679	92+162	Calmatuiu de Sus	BA / BA	9,50	B	I
Nr. Poduri = 4 buc		Lungime totala = 32,50 ml				
679E	21+124	Tatarastii de Sus	BA / BA	58,70	B	E
Nr. Poduri = 1 buc		Lungime totala = 58,70 ml				
701	48+975	Gratia	BA / BA	49,25	M	E
701	59+060	Poeni	BA / BA	26,30	M	E
701	62+850	Silistea	BA / BA	18,40	M	E
701	73+380	Scurtu Mare	BA / BA	47,50	M	I
701	81+070	Slavesti	M / BA / L	27,92	R	5t
701	83+805	Slavesti	BA / BA	12,00	B	8t
701	84+775	Slavesti	BA / BA	30,30	R	8t
701	87+555	Ciolanesti	BA / BA	10,76	R	I
701	94+365	Zambreasca	BA / BA	8,48	R	I
701	95+930	Zambreasca	BA / BA	8,00	R	I
701	102+280	Dobrotesti	MZ / MZ	26,30	M	E
Nr. Poduri = 11 buc		Lungime totala = 265,21 ml				
703	98+642	Tecuci	BA / BA	18,10	B	E
703	101+351	Balaci	ML / BA	6,00	R	8t
703	101+846	Balaci	BA / BA	8,00	R	I
703	109+896	Silistea Gumesti	BA / BA	16,50	M	II
703	123+900	Necsesti	BA / BA	28,10	R	E
703	125+776	Necsesti	BA / BA	25,10	R	E
703	128+119	Necsesti	ML / BA	13,20	B	8t
703	129+112	Necsesti	BA / BA	21,10	B	E
703	138+642	Vartoape	BA / BA	24,20	B	E
703	140+746	Vartoape de Sus	BA / BA	22,00	B	E
703	158+720	Mavrodin	BA / BA	48,00	M	E
703	159+337	Mavrodin	BA / BA	122,85	B	E
Nr. Poduri = 12 buc		Lungime totala = 353,15 ml				
TOTAL PODURI DRUMURI JUDETENE 118 BUC.						
Lungime totala = 2.979,37 ml						

Starea Podurilor considerând lungimea acestora



Starea Podurilor considerând numărul acestora



2.1.2 Factorii de influentare a stării tehnice a drumurilor de interes județean

Evaluarea stării rețelei de drumuri județene și locale se efectuează prin interpretarea următoarelor caracteristici:

- a) **Capacitatea portantă a complexului rutier**, exprimată prin valoarea deformației elastice caracteristice
- b) **Starea de degradare a îmbrăcăminții rutiere** caracterizată prin următorii indici de degradare
- Indicele global de degradare (IG) pentru îmbrăcăminți bituminoase;
 - Indicele de degradare (ID) pentru îmbrăcămințile bituminoase și cele din beton de ciment;

Tipul structurii rutiere este determinat pe baza Cărții Tehnice a drumurilor (Cartea Tehnică a Construcției) și a documentațiilor tehnice existente iar în cazul în care documentele anterior menționate nu există, determinarea structurii rutiere existente se realizează pe baza de sondaje.

Caracteristicile traficului se determina pe baza ultimului recensământ efectuat de către autoritățile locale.

Capacitatea portantă a complexului rutier

Capacitatea portantă a complexului rutier este o caracteristică structurală a drumului exprimată prin valorile deformației elastice (deflexiunea) caracteristică.

Deflexiunea se măsoară cu deflectometrele cu sarcină dinamică în conformitate cu instrucțiunile proprii de utilizare sau cu deflectometrele cu pârghie tip Benckelman, în conformitate cu prevederile și instrucțiunile tehnice departamentale.

Măsurătorile de deformabilitate cu deflectometrul cu sarcină dinamică se efectuează pe întreaga lungime a tronsonului omogen de drum pe o bandă de circulație, în firul de măsurare situat la distanțe de 1,00 m de marginea părții carosabile în puncte de măsurare situate la distanțe de max. 200 m. În cazul în care drumurile sunt situate în profil mixt, banda măsurată este pe partea în debleu.

Măsurătorile de deformabilitate se efectuează pe sectoare omogene de drum care sunt caracterizate de aceleași date refetiroare la:

- Tipul profilului transversal predominant (rambleu, debleu, la nivelul terenului, mixt);
- Modul de amenajare al acostamentelor;
- Starea de degradare a îmbrăcăminții rutiere (B-bună, M-mediocră, R-rea).

Lungimea aleasă pentru un sector de măsurare este stabilită ținând cont de următoarele aspecte dar nu depășește 500 m:

- a) Pe traseele de dealuri înalte lungimea sectoarelor de măsurare poate fi mai mică, drumul fiind caracterizat printr-o variație frecventă a profilului transversal;
- b) Sectoarele de măsurare sunt amplasate pe cât posibil cât mai uniform pe lungimea unui tronson omogen de drum.

Stabilirea sectoarelor de drum omogene se realizează după inspecția vizuală a stării de degradare a îmbrăcăminții rutiere.

Numărul sectoarelor de măsurare pe un tronson omogen de drum este de minim 3 iar lungimea totală a sectoarelor de măsurare nu este mai mică de 1/10 din lungimea tronsonului de drum.

Pentru fiecare sector de măsurare, măsurarea se efectuează în minim 10 profiluri transversale pe firul de măsurare situat la 1,0 m de marginea părții carosabile la distanțe de maxim 50 m între ele pe o singură bandă de circulație.

Starea de degradare a îmbrăcăminții rutiere

Starea de degradare este o caracteristică structurală a drumului.

Starea de degradare a îmbrăcăminții rutiere este caracterizată de indicele global de degradare (IG) și este determinat conform normativului ind. AND 540 -2003 sau indicele de degradare (ID) ce se va determina conform metodologiei din DC155-2001 și instrucțiunilor AND 547-99 ''Normativ pentru prevenirea și remedierea defecțiunilor la îmbrăcămințile rutiere moderne''.

Examinarea vizuală a suprafeței îmbrăcăminții rutiere se efectuează pe banda de circulație cea mai degradată.

Evaluarea stării de degradare a îmbrăcăminții rutiere se efectuează pe tronsoane omogene de drum, pe un număr de eșantioane proporționale cu lungimea acestuia și funcție de categoria drumului, observațiile fiind menționate și centralizate în formularele tip.

Aprecierea cantitativă a degradărilor se realizează prin luarea în considerare a tipurilor de degradări, gravitatea, ponderea și frecvența de apariție a acestora diferențiată pentru degradările structurale și de suprafață.

La evaluarea **stării de degradare** a îmbrăcăminților drumurilor cu structuri rutiere suple și semirigide, se iau în calcul următoarele tipuri de degradări:

a) Degradări de tip structural

- Degradări datorate oboselii structurii rutiere
- Faianțări
- Fisuri și crăpături longitudinale
- Plombări
- Făgașe
- Gropi care afectează structura rutieră

b) Degradări de suprafață

- Degradări de margine
- Fisuri transmise la rosturi de lucru
- Gropi care afectează stratul de suprafață
- Văluriri
- Suprafața exudată
- Suprafață șlefuită
- Suprafață cu ciupituri
- Cedări de acostament

Eșantionarea de drum este stabilită în cadrul unor **secțiuni omogene de drum din punct de vedere al traficului, al tipului de structură, al tipului de profil transversal și anul ultimei intervenții** (tratament, ranforsare, covoare, reabilitați).

Tipul structurii rutiere este determinat pe baza Cărții Tehnice a drumurilor (Cartea Tehnică a Construcției) și a documentațiilor tehnice existente iar în cazul în care documentele anterior menționate nu există, determinarea se va realiza pe bază de sondaje.

Caracteristicile traficului se determină pe baza ultimului recensământ efectuat de către autoritățile locale.

Delimitarea subsecțiunilor se realizează prin vizualizarea traseelor drumurilor la viteza de 60 – 70 km/h și calificarea stării îmbrăcăminților pe fiecare kilometru prin atribuirea calificativului: bun (B), mediu (M) sau rău (R).

- **Determinarea stării actuale a podurilor județene și locale**

Starea de viabilitate a podurilor județene și locale este definită ca fiind calitatea acestora de a asigura condițiile necesare desfășurării normale, fără întreruperi, pe tot timpul anului a circulației rutiere.

Astfel, viabilitatea podurilor județene și locale este definită și de **starea tehnică** a acestora, astfel încât să răspundă la parametri tehnici de proiectare, încadrării corespunzătoare a acestora din punct de vedere al categoriei drumului, precum și al respectării condițiilor impuse prin Legea nr.10 privind calitatea în construcții.

Ținând cont de cele mai sus menționate **starea actuală de viabilitate** este exprimată conform următoarelor încadrări:

- Stare foarte bună;
- Stare bună;
- Stare medie;
- Stare rea;
- Stare impracticabilă

Determinarea stării tehnice actuale a podurilor județene și locale

Pentru stabilirea stării tehnice a podurilor, se realizează evaluarea parametrilor care caracterizează starea tehnică la momentul constatării și a parametrilor care caracterizează gradul de funcționalitate determinând astfel **indicii de calitate** ai stării tehnice (Ci) și respectiv, **de funcționalitate** (Fi) în conformitate cu prevederile normei tehnice *Instructiuni tehnice pentru stabilirea stării tehnice a unui pod – indicativ AND 522/2006*.

Parametrii necesari determinării **indicilor de calitate** ai stării tehnice (Ci) sunt:

a₁) Elementele principale de rezistență ale suprastructurii:

Pentru stabilirea indicelui de calitate se verifică starea:

- grinzilor;
- arcelor și bolților;
- hobanelor și cablurilor de suspendare;
- ancorajelor;
- tiranților;
- plăcilor ortotrope;
- dalelor.

a₂) Elementele de rezistență care susțin calea podului:

Pentru stabilirea indicelui de calitate se verifică starea:

- lonjeronilor;
- antretoazelor;
- contravântuirilor;
- plăcilor;

- consolelor trotuarelor inclusiv grinda de parapet;
- podinelor.

În situația în care nu există elemente de suprastructură distincte care susțin calea podului, se consideră aceeași depunțare ca pentru elementele principale de rezistență ale suprastructurii (C1).

a₃) Elementele infrastructurii, aparate de reazem, dispozitive de protecție la acțiuni seismice, sferturi de con sau aripi:

Pentru stabilirea indicelui de calitate se verifică starea:

- culeilor;
- pilelor;
- cuzineților;
- aparatelor de reazem;
- dispozitivelor de protecție la acțiuni seismice;
- sferturilor de con sau aripilor (racordărilor cu terasamentele).

a₄) Albia, apărări de maluri, rampe de acces:

Pentru stabilirea indicelui de calitate se verifică starea:

- albiei;
- lucrărilor de apărare;
- rampelor de acces;
- instalațiilor pozate sau suspendate de pod.

a₅) Calea podului și elementele aferente:

Pentru stabilirea indicelui de calitate se verifică starea:

- îmbrăcăminții pe partea carosabilă;
- trotuarelor;
- hidroizolației;
- dispozitivelor de acoperire a rosturilor de dilatație;
- gurilor de scurgere;
- parapetelor pietonale;
- parapetelor de siguranță a circulației.

Indicii de funcționalitate (Fi) sunt definiți astfel:

- b₁) condițiile de desfășurare a traficului pe pod;
- b₂) clasa de încărcare a podului;
- b₃) vechimea podului;
- b₄) calitatea execuției și de respectarea prevederilor proiectului;

b₅) calitatea lucrărilor de întreținere.

Indicii de calitate ai stării tehnice *Ci* și *Fi* sunt exprimați prin numărul de puncte determinat conform catalogului de defecte, și în urma constatărilor efectuate pe teren.

După determinarea celor doi indici mai sus menționați, se determină starea tehnică a podului prin intermediul determinării valorii totale a *indicelui de stare tehnică* (IST) și clasifică structura, conform tabelului de mai jos:

Nr. crt	Clasa stării tehnice	Valoarea indicelui de stare tehnică I _{ST}	Aprecieri generale asupra stării tehnice	Măsuri recomandate
1	I	81...100	<i>Stare foarte bună</i> Lucrarea poate prezenta degradări și deficiențe minore, care nu au tendința de evoluție.	- măsuri de îmbunătățire a caracteristicilor estetice; - lucrări de întreținere.
2	II	61...80	<i>Stare bună</i> Lucrarea prezintă unele deficiențe și un început de degradare cu tendința de evoluare în timp	- lucrări de întreținere; - reparații.
3	III	41...60	<i>Stare satisfăcătoare</i> Elementele constructive prezintă degradări vizibile pe zone întinse cu tendința de afectare a capacității portante	- reparații; - reabilitări; - consolidări
4	IV	21...40	<i>Stare nesatisfăcătoare</i> Elementele constructive sunt într-o stare avansată de degradare	- reabilitare; - înlocuirea unor elemente
5	V	sub 20	<i>Stare critică</i> Lucrarea nu asigură condițiile minime de siguranță a circulației	- înlocuirea sau consolidarea structurii de rezistență afectată de degradare.

După parcurgerea etapelor de mai sus se va urmări utilizarea cu maximă eficiență tehnică și economică a datelor obținute din verificarea și clasificarea tehnică a

podurilor, în vederea repartizării raționale a fondurilor financiare pentru întreținere și reparații.

De asemenea se va ține cont de sistemul de administrare optimizată a podurilor care constă în parurgerea următoarelor etape :

- a) efectuarea de observații vizuale și măsurători asupra elementelor constructive ale podurilor, conform fișei de constatare;
- b) prelucrarea datelor obținute în scopul stabilirii indicilor de calitate ai stării tehnice (C_i , F_i);
- c) clasificarea stării tehnice a podurilor și stabilirea volumului de lucrări și urgenței de execuție a acestora;
- d) înregistrarea datelor în “Banca de date” și prelucrarea acestora cu ajutorul calculatorului pe baza programelor specializate;
- e) planificarea lucrărilor necesare în funcție de starea tehnică , sub formă de liste de priorități pentru toate podurile de pe rețeaua rutieră, indicându-se tipul de lucrări, estimarea volumului acestora și a cantităților.

ÎMBRĂCĂMINȚI RUTIERE BITUMINOASE

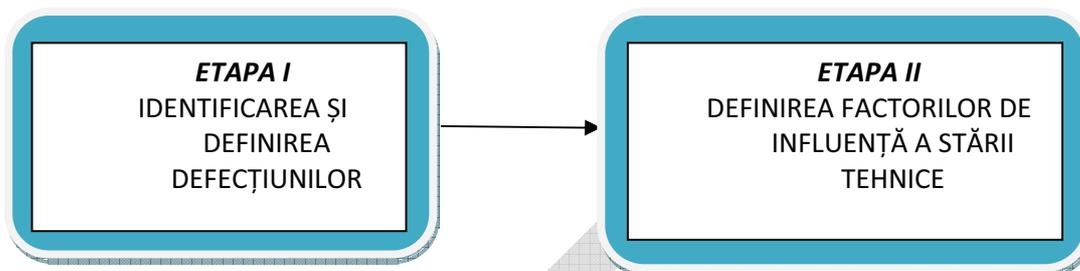
Factorii de influență a stării tehnice a drumurilor din îmbrăcăminti rutiere bituminoase și implicit care duc la apariția de defecțiuni la acest tip de îmbrăcăminte rutiere sunt în general următorii:

- *Exploatarea lor sub trafic intens și greu;*
- *Capacitatea portantă a complexului rutier necorespunzătoare;*
- *Calitatea necorespunzătoare a materialelor utilizate pentru construcție;*
- *Execuția lucrărilor în condiții de calitate îndoielnică;*
- *Condiții de exploatare agresive neluate în calcul la proiectare;*
- *Lipsa întreținerii adecvate condițiilor climaterice, de trafic și duratei de exploatare*

Pentru determinarea ***factorilor de influență a stării tehnice*** mai sus menționați, se identifică în prima etapă ***tipurile de defecțiuni*** prezente pe sectoarele de drum județean

din îmbrăcăminte rutieră bituminoasă urmând ca după identificarea acestora, în cea de-a doua etapă pe baza "Normativului pentru prevenirea și remedierea defecțiunilor la îmbrăcămințile rutiere moderne" se determină și se defineasc factorii de influență a stării tehnice.

Astfel, se determină diferitele grupe de cauze și implicit a factorilor de influență a stării tehnice a drumului pe baza algoritmului mai sus menționat și implicit a parcurgerii celor două etape.



În analiza și definirea *grupelor de cauze* respectiv a *factorilor de influență* a stării tehnice a drumurilor se ține cont de următoarele aspecte:

A) Grupa de cauze – Trafic

a.1) Trafic greu

- Suprafață șlefuită (influență redusă)
- Suprafață exudată (influență redusă)
- Peladă (influență redusă)
- Văluriri și refulări (influență importantă)
- Rupturi de margine (influență importantă)
- Fisuri și crăpături (influență importantă)
- Faianțări (influență importantă)
- Făgașe longitudinale (influență importantă)
- Gropi (influență importantă)
- Degradări din îngheț - dezgheț (influență importantă)
- Tasări locale (influență redusă)

a.2) Trafic canalizat

- Fisuri și crăpături (influență importantă)

- Faianțări (influență redusă)
- Făgașe longitudinale (influență importantă)
- Gropi (influență redusă)
- Tasări locale (influență redusă)

B) Grupa de cauze – Capacitate portantă

b.1) Capacitate portantă redusă

- Fisuri și crăpături (influență importantă)
- Faianțări (influență importantă)
- Făgașe longitudinale (influență importantă)
- Gropi (influență redusă)
- Degradări din îngheț - dezgheț (influență redusă)
- Tasări locale (influență redusă)

b.2) Capacitate portantă neuniformă

- Rupturi de margini (influență redusă)
- Fisuri și crăpături (influență importantă)
- Faianțări (influență redusă)
- Făgașe longitudinale (influență redusă)
- Gropi (influență redusă)
- Tasări locale (influență redusă)

b.3) Neasigurarea la îngheț - dezgheț

- Fisuri și crăpături (influență redusă)
- Faianțări (influență importantă)
- Făgașe longitudinale (influență redusă)
- Gropi (influență redusă)
- Degradări din îngheț - dezgheț (influență importantă)

C) Grupa de cauze – Calitatea materialelor

c.1) Consistența bitumului (moale)

- Suprafață exudată (influență redusă)
- Suprafață siroită (influență importantă)

- Văluriri și refulări (influență importantă)
- Suprafață încrețită (influență importantă)
- Făgașe longitudinale (influență redusă)
- Gropi (influență redusă)

c.2) Agregate alterate, murdare cu impurități

- Peladă (influență redusă)
- Suprafață cu ciupituri (influență importantă)
- Faianțări (influență redusă)
- Făgașe longitudinale (influență importantă)

c.3) Densitatea resusă a agregatelor

- Suprafață șlefuită (influență importantă)

c.4) Filer cu cocoloașe

- Suprafață cu ciupituri (influență redusă)

c.5) Pământ geliv

- Rupturi de margine (influență redusă)
- Fisuri și crăpături (influență redusă)
- Faianțări (influență redusă)
- Făgașe longitudinale (influență redusă)
- Degradări din îngheț - dezgheț (influență importantă)

D) Grupa de cauze – Execuția lucrărilor

d.1) Dozaj liant exces

- Suprafață exudată (influență importantă)
- Văluriri și refulări (influență importantă)
- Suprafață încrețită (influență importantă)
- Făgașe longitudinale (influență redusă)
- Gropi (influență redusă)

d.2) Dozaj agregate schelet mineral slab

- Văluriri și refulări (influență importantă)
- Faianțări (influență importantă)

- Gropi (influență redusă)

d3) Așternere (temperatură scăzută)

- Peladă (influență importantă)
- Văluriri și refulări (influență redusă)
- Suprafață poroasă (influență redusă)
- Praguri (influență importantă)
- Fisuri și crăpături (influență importantă)
- Făgașe longitudinale (influență redusă)

- Gropi (influență redusă)

d4) Amorsare

- Suprafață exudată (influență redusă)
- Peladă (influență importantă)
- Gropi (influență redusă)

d5) Compactare insuficientă

- Peladă (influență redusă)
- Suprafață poroasă (influență importantă)
- Praguri (influență redusă)
- Rupturi de margine (influență redusă)
- Faianțări (influență redusă)
- Făgașe longitudinale (influență importantă)
- Gropi (influență redusă)
- Tasări locale (influență importantă)

d6) Bitum ars

- Peladă (influență redusă)
- Suprafață poroasă (influență importantă)
- Fisuri și crăpături (influență redusă)
- Faianțări (influență redusă)
- Gropi (influență importantă)

d7) Lipsă încadrări

- Văluriri și refulări (influență redusă)

- Rupturi de margine (influență importantă)
- Faianțări (influență redusă)

d8) Defecțiuni ale patului drumului

- Fisuri și crăpături (influență redusă)
- Faianțări (influență redusă)
- Făgașe longitudinale (influență redusă)
- Tasări locale (influență importantă)

E) Grupa de cauze – Condiții de exploatare și mediu înconjurător

e1) Drenare și evacuare ape nasatisfăcătoare

- Faianțări (influență importantă)
- Făgașe longitudinale (influență redusă)
- Gropi (influență importantă)
- Degradări din îngheț - dezgheț (influență importantă)
- Tasări locale (influență importantă)

e2) Temperatură ambiantă ridicată

- Suprafață exudată (influență importantă)
- Văluriri și refulări (influență redusă)
- Fisuri și crăpături (influență redusă)
- Faianțări (influență redusă)
- Făgașe longitudinale (influență importantă)

e3) Durată exploatare depășită (oboseală)

- Suprafață șlefuită (influență redusă)
- Fisuri și crăpături (influență importantă)
- Faianțări (influență importantă)
- Făgașe longitudinale (influență redusă)
- Gropi (influență importantă)

e4) Contractia fundației

- Fisuri și crăpături (influență importantă)
- Faianțări (influență redusă)

e5) Contaminarea cu argilă

- Fisuri și crăpături (influență redusă)
- Faianțări (influență importantă)
- Făgașe longitudinale (influență importantă)
- Gropi (influență importantă)
- Degradări din îngheț - dezgheț (influență importantă)

e6) Lipsă etanșeitate îmbrăcăminte

- Suprafață poroasă (influență redusă)
- Fisuri și crăpături (influență redusă)
- Faianțări (influență importantă)
- Gropi (influență importantă)

F) Grupa de cauze – Lucrări de întreținere

f1) Calitatea necorespunzătoare a lucrărilor

- Suprafață exudată (influență redusă)
- Suprafață siroită (influență importantă)
- Peladă (influență importantă)
- Suprafață poroasă (influență redusă)
- Praguri (influență redusă)
- Fisuri și crăpături (influență redusă)
- Faianțări (influență redusă)
- Gropi (influență importantă)
- Degradări din îngheț - dezgheț (influență importantă)
- Tasări locale (influență redusă)

f2) Amânare lucrări de întreținere

- Suprafață șlefuită (influență redusă)
- Suprafață poroasă (influență redusă)
- Fisuri și crăpături (influență redusă)
- Faianțări (influență importantă)
- Făgașe longitudinale (influență redusă)

- Gropi (influență importantă)
- Degradări din îngheț - dezgheț (influență redusă)

Pentru **identificarea și definirea defecțiunilor** se cataloghează defecțiunile în funcție de aspectele mai jos menționate:

Suprafață șlefuită - Foto.1

Suprafața șlefuită se prezintă lucioasă, fără nici un fel de asperități, de culoare mai deschisă iar apariția acestui tip de defecțiune apare mai frecvent în curbe, la intersecții și în general în locurile unde conducătorul auto este obligat să accelereze sau să decelereze.

Acest tip de defecțiune favorizează deraparea autovehiculelor motiv pentru care trebuie asigurată o atenție deosebită.

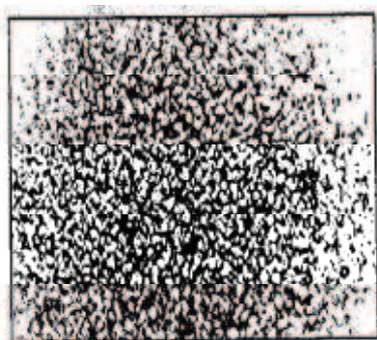


Foto.1

Suprafață exudată – Foto 2

Suprafața exudată se caracterizează printr-un exces de bitum, are culoarea neagră lucioasă, aderând la pneurile autovehiculelor.

O atenție deosebită se va acorda acestui tip de defecțiune pentru că această defecțiunea este deosebit de periculoasă prin faptul că favorizează deraparea autovehiculelor.

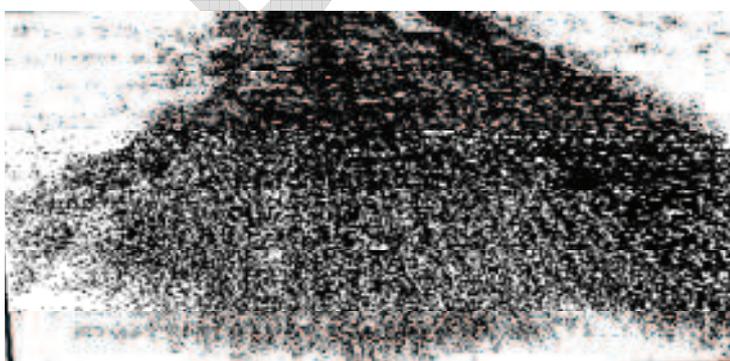


Foto.2

Suprafață șiroită – Foto 3

Suprafața șiroită apare în cazul tratamentelor bituminoase și se prezintă ca o suprafață vărgată, cu fășii longitudinale de câțiva centimetrii lățime pe care nu există tratament bituminos, alternând cu suprafațe pe care tratamentul se prezintă bine.

Acest tip de defecțiune are un aspect inestetic, dar nu jenează în mod deosebit participanții la trafic și implicit nu duce la scăderea siguranței circulației pe zona afectată.

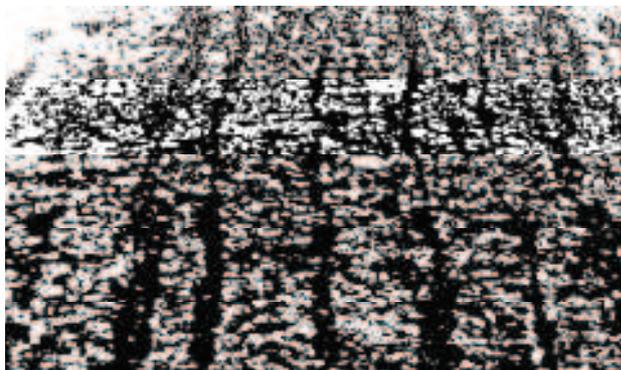


Foto.3

Peladă – Foto 4

Pelada este o defecțiune care constă în desprinderea parțială a stratului de uzură de pe stratul suport, sau dezlipirea unor suprafețe mici din tratamentul bituminos.

Suprafața apare neuniformă, cu aspect de insule izolate și care jenează circulația rutieră.

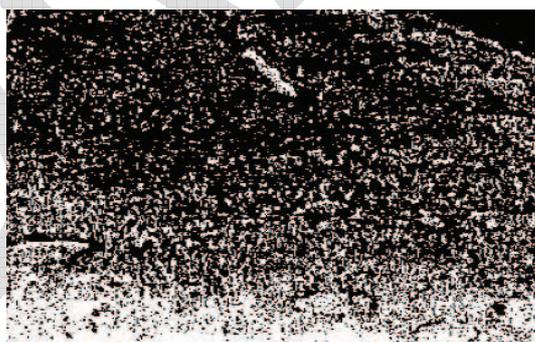


Foto.4

Văluriri și refulări - Foto 5 și Foto 6

Suprafața vălurită sau ondulată se prezintă cu denivelări în profil longitudinal, sub forma unei table ondulate.

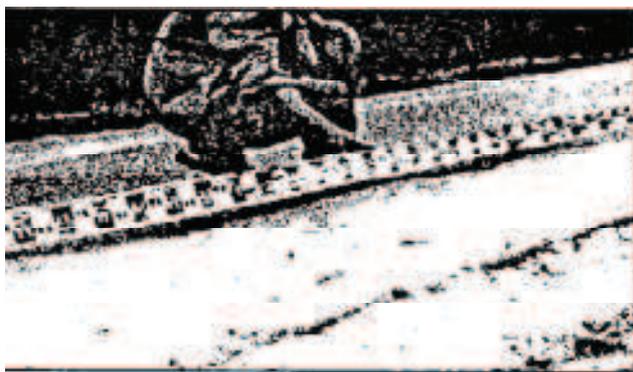


Foto.5

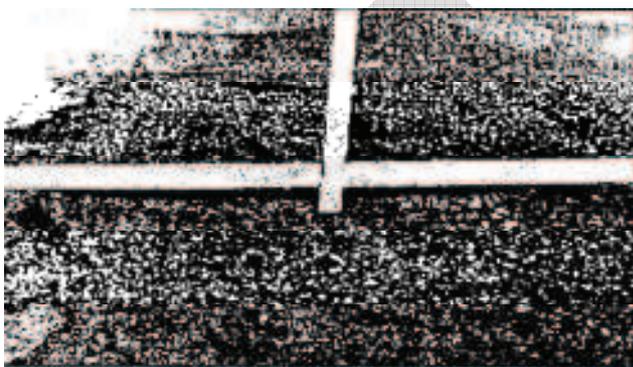


Foto.6

Suprafața poroasă – Foto 6

Suprafața poroasă prezintă în general o culoare mai deschisă, după ploaie aceasta rămânând umedă un timp îndelungat iar uneori porii fiind observați și cu ochiul liber.

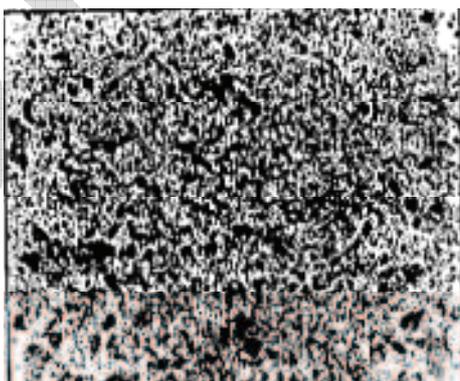


Foto.6

Suprafață cu ciupituri – Foto 7

Suprafață cu ciupituri prezintă o serie de gropițe cu diametru în jurul a 20 mm, adâncimea lor putând atinge grosimea stratului de uzură.

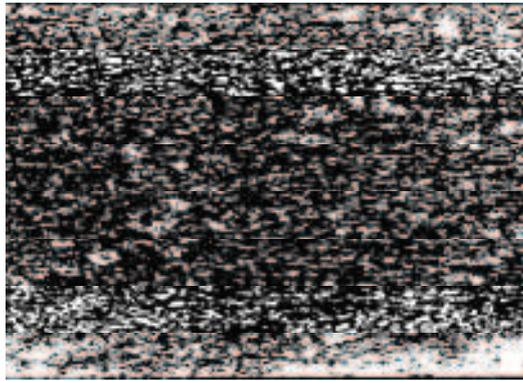


Foto.7

Suprafață încrețită – Foto 8

Suprafața încrețită se prezintă sub forma unor mici ridicături alternând cu șanțulețe, asemănătoare cu pielea de elefant. De regulă acest tip de defecțiune apare spre marginea părții carosabile, la îmbrăcămințile bituminoase executate din asfalt turnat.

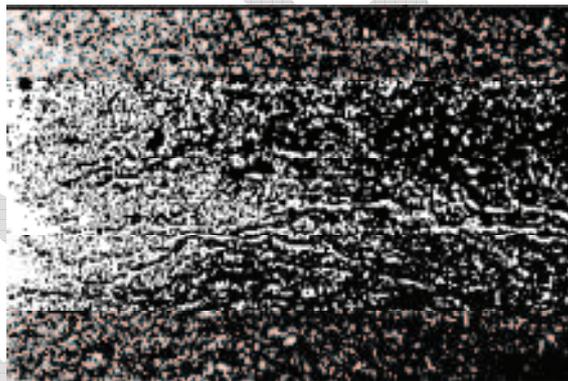


Foto.8

Rupturi de margine – Foto 9

Rupturile de margine sunt defecțiuni care constau în ruperea și dislocarea îmbrăcăminții la marginea părții carosabile.



Foto.9

Fisuri și crăpături

Fisurile constituie discontinuități ale îmbrăcămintelor bituminoase, pe diferite direcții, cu deschiderea sub 3 mm. Fisurile cu lățimea mai mare de 3 mm se vor cataloga ca fiind crăpături.

Fisuri și crăpături transversale – Foto 10

Fisurile și crăpăturile transversale apar în îmbrăcămintea sistemului rutier și sunt perpendiculare pe axa drumului sau înclinate, formând cu axa un unghi mai mare de 30°



Foto.10

Fisuri și crăpături longitudinale – Foto 11

Fisurile și crăpăturile longitudinale pot să apară în axa drumului sau pe diverse generatoare ale suprafeței părții carosabile.

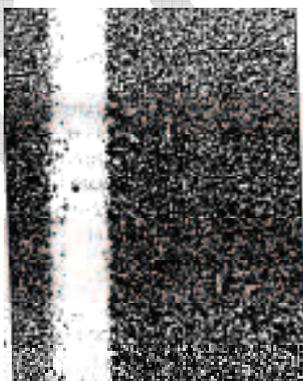


Foto.11

Fisuri și crăpături multiple pe direcții diferite – Foto 12

Aceste fisuri pornesc din axa drumului și se desfășoară pe marginea părții carosabile cu ramificații longitudinale sau oblice.

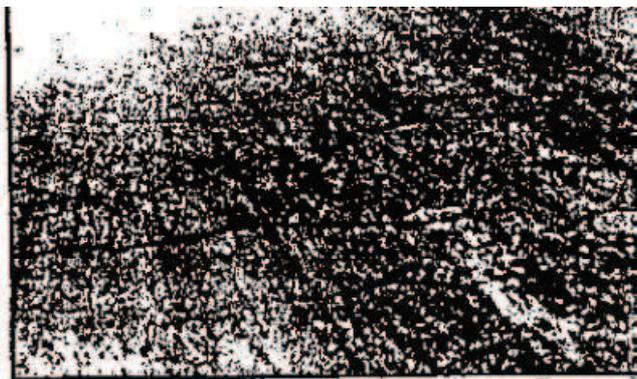


Foto.12

Fisuri și crăpături unidirecționale multiple – Foto 13

Suprafața afectată se prezintă cu fisuri longitudinale foarte apropiate unele de altele, dese, plasate în general în zona întinsă a îmbrăcăminții, datorită refulării stratului bituminos sau formării de făgase pe suprafețele care suportă frecvent trafic greu.

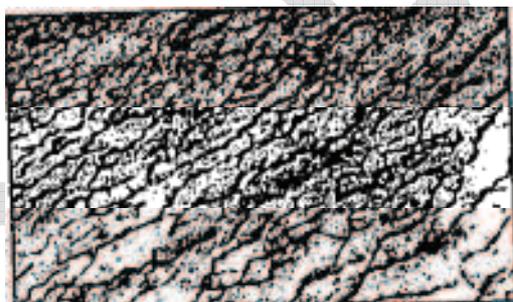


Foto.13

Faianțări – Foto 14 și Foto 15

Faianțările sunt defecțiuni care se prezintă sub forma unei rețele de fisuri longitudinale și transversale. În funcție de dimensiunea laturii poligoanelor pe care le formează rețeaua de fisuri putem avea:

- Faiențări în pânză de paianjen, cu dimensiunea laturii în jurul a 5 cm;
- Faiențări în plăci cu dimensiunea laturii mai mare de 5 cm, ajungând la 10 .. 15 cm.



Foto.14



Foto.15

Făgașe longitudinale – Foto 16

Făgașele longitudinale sunt denivelări sub formă de albie (lățimea până la 1 m cu adâncime variabilă de 1 .. 2 cm până la 10 15 cm) situate mai evident spre marginea părții carosabile, în zona unde se concentrează traficul greu, extinzându-se în profil longitudinal pe distanțe variabile de până la zeci de kilometri.

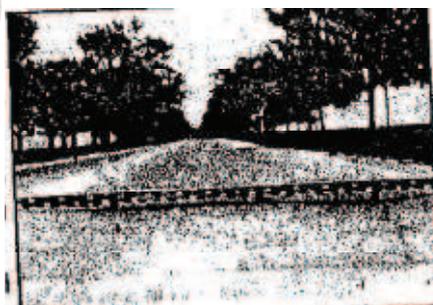


Foto.16

Gropi – Foto 17

Gropile sunt defecțiuni de forme și dimensiuni variabile care se formează prin dislocarea completă a îmbrăcăminții bituminoase și uneori chiar a stratului suport.

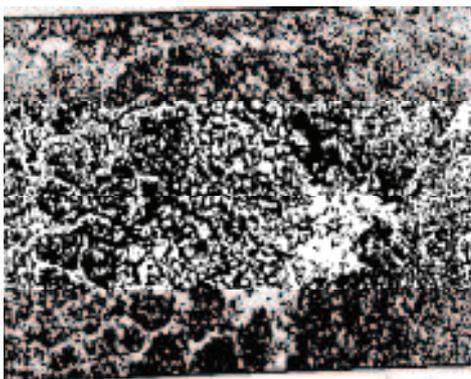


Foto.17

Degradări provocate de îngheț - dezgheț - Foto 18

Degradările din îngheț - dezgheț sunt defecțiuni ale complexului rutier datorită fenomenului de umflare neregulată provocată de umflarea apei în zona de îngheț și transformarea acesteia în lentile sau fibre de gheață, precum și diminuării capacității portante a patului drumului datorită sporii locale a umidității în timpul dezghețului.

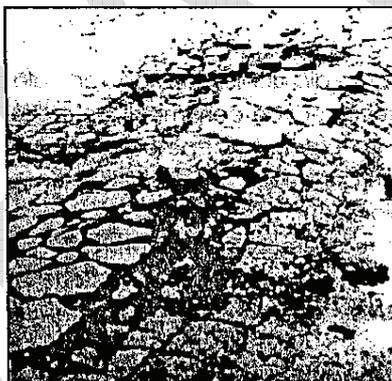


Foto. 18

Tasări locale – Foto 19

Tasările locale sunt defecțiuni care constau din deplasarea pe verticală a structurii rutiere de la câțiva centimetri la câteva zeci de centimetri. Acest tip de defecțiune afectează planeitatea suprafeței de rulare și apar de obicei la capetele podurilor precum și în dreptul lucrărilor de subtraversare cu conducte.

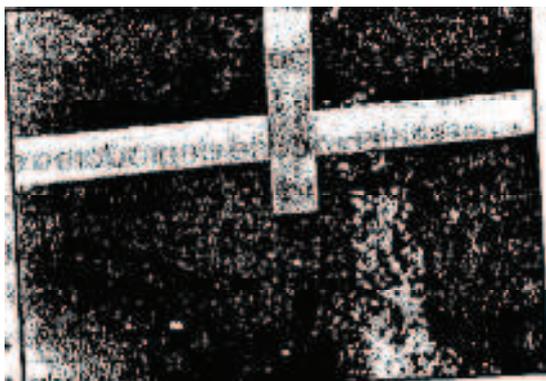


Foto.19

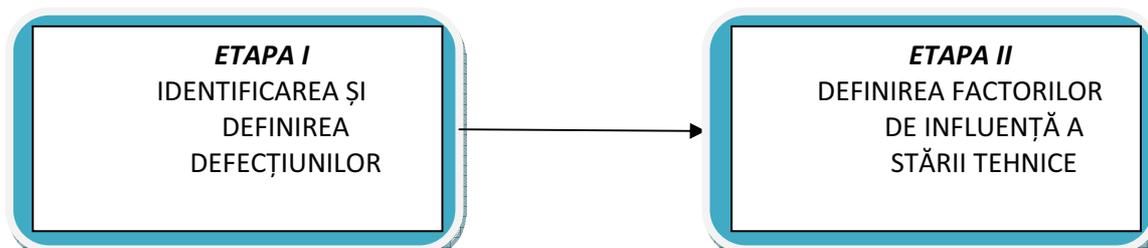
ÎMBRĂCĂMINȚI RUTIERE DIN BETON DE CIMENT

Factorii de influență a stării tehnice a drumurilor județene din îmbrăcămînți rutiere din beton de ciment și implicit care duc la apariția de defecțiuni la îmbrăcămînțile rutiere de tipul acesta sunt în general următorii:

- Acțiunea agresivă a traficului greu;
- Structura rutieră nesatisfăcătoare, subdimensionată;
- Calitatea necorespunzătoare a materialelor puse în operă;
- Execuția necorespunzătoare a lucrărilor de construcție;
- Condiții de exploatare și mediu înconjurător agresive.

Pentru determinarea **factorilor de influență a stării tehnice** mai sus menționați, se identifică în prima etapă **tipurile de defecțiuni** prezente pe sectoarele de drum județean din îmbrăcăminte rutieră din beton de ciment urmând ca după identificarea acestora în cea de-a doua etapă pe baza "Normativului pentru prevenirea și remedierea defecțiunilor la îmbrăcămînțile rutiere moderne" să se determine și să definească factorii de influență a stării tehnice.

Astfel, se vor determina diferitele grupe de cauze și implicit a factorilor de influență a stării tehnice a drumului pe baza algoritmului mai sus menționat și implicit a parcurgerii celor două etape.



În analiza și definirea **grupelor de cauze** respectiv a **factorilor de influență** a stării tehnice a drumurilor se ține cont de următoarele aspecte:

A) Grupa de cauze – Acțiunea traficului

a1) Agregate cu rezistență la uzură redusă

- Suprafață șlefuită (influență redusă)
- Suprafață exfoliată (influență redusă)
- Decomaltarea rosturilor (influență redusă)
- Deschiderea rosturilor longitudinale (influență redusă)
- Rupturi (influență redusă)
- Fisuri și crăpături (influență redusă)
- Gropi (influență redusă)
- Pompaj (influență importantă)
- Faianțare (influență importantă)
- Tasarea dalelor (influență redusă)
- Distrugerea totală a dalelor (influență importantă)

a2) Viteză trafic greu redusă

- Pompaj (influență importantă)

a3) Grosimea insuficientă a dalei

- Rupturi (influență redusă)
- Fisuri și crăpături (influență importantă)
- Pompaj (influență redusă)
- Tasarea dalelor (influență importantă)
- Distrugerea totală a dalelor (influență importantă)

B) Grupa de cauze – Structură rutieră nesatisfăcătoare

b1) Suprafață fundație erodabilă

- Pompaj (influență importantă)
- Faianțare (influență redusă)
- Distrugerea totală a dalelor (influență redusă)

b2) Drenare nesatisfăcătoare apă

- Decomaltarea rosturilor (influență redusă)
- Fisuri și crăpături (influență redusă)
- Pompaj (influență importantă)

- Faianțare (influență redusă)
- Tasarea dalelor (influență importantă)
- Distrugerea totală a dalelor (influență importantă)

b3) Neasigurarea la îngheț - dezgheț

- Decomaltarea rosturilor (influență redusă)
- Fisuri și crăpături (influență importantă)
- Faianțare (influență importantă)
- Tasarea dalelor (influență importantă)
- Distrugerea totală a dalelor (influență redusă)

b4) Portanță neuniformă

- Deschiderea rosturilor longitudinale (influență importantă)
- Fisuri și crăpături (influență importantă)
- Faianțare (influență importantă)
- Tasarea dalelor (influență redusă)
- Distrugerea totală a dalelor (influență importantă)

b5) Tasare terasamente

- Deschiderea rosturilor longitudinale (influență redusă)
- Rupturi (influență redusă)
- Fisuri și crăpături (influență redusă)
- Faianțare (influență importantă)
- Tasarea dalelor (influență redusă)
- Distrugerea totală a dalelor (influență importantă)

C) Grupa de cauze – Calitatea materialelor

c1) Ciment necorespunzător

- Suprafață exfoliată (influență redusă)
- Fisuri și crăpături (influență importantă)
- Gropi (influență redusă)
- Faianțare (influență redusă)
- Distrugerea totală a dalelor (influență importantă)

c2) Agregate cu rezistență la uzură reduse

- Suprafață șlefuită (influență importantă)

c3) Agregate gelive sau murdare

- Suprafață exfoliată (influență importantă)
- Gropi (influență importantă)
- Distrugerea totală a dalelor (influență redusă)

c4) Lipsă aditivi antrenori aer

- Suprafață exfoliată (influență importantă)
- Fisuri și crăpături (influență redusă)
- Gropi (influență redusă)

D) Grupa de cauze – Execuția necorespunzătoare a lucrărilor

d1) Compactare beton

- Suprafață exfoliată (influență redusă)
- Peladă (influență redusă)
- Rupturi (influență redusă)
- Fisuri și crăpături (influență redusă)
- Gropi (influență redusă)
- Faianțare (influență redusă)
- Tasarea dalelor (influență redusă)
- Distrugerea totală a dalelor (influență redusă)

d2) Finisare suprafață

- Suprafață șlefuită (influență redusă)
- Suprafață exfoliată (influență redusă)
- Peladă (influență importantă)
- Rupturi (influență redusă)
- Gropi (influență redusă)

d3) Protecția suprafeței

- Suprafață alunecoasă (influență redusă)
- Suprafață exfoliată (influență importantă)
- Fisuri și crăpături (influență redusă)
- Faianțare (influență redusă)

d4) Amenajare rosturi

- Deschiderea rosturilor longitudinale (influență importantă)
- Rupturi (influență importantă)
- Fisuri și crăpături (influență redusă)
- Pompaj (influență redusă)

d5) Colmatarea rosturilor

- Decomaltarea rosturilor (influență redusă)
- Rosturi cu mastic în exces (influență importantă)
- Pompaj (influență importantă)
- Tasarea dalelor (influență redusă)

E) Grupa de cauze – Condiții de exploatare și mediu înconjurător

e1) Regim pluvial intens

- Pompaj (influență importantă)
- Faianțare (influență redusă)
- Tasarea dalelor (influență redusă)
- Distrugerea totală a dalelor (influență redusă)

e2) Ecart termic mare

- Decomaltarea rosturilor (influență redusă)
- Rupturi (influență redusă)
- Rupturi (influență importantă)
- Fisuri și crăpături (influență redusă)

e3) Durată exploatare depășită

- Suprafață șlefuită (influență redusă)
- Fisuri și crăpături (influență importantă)
- Gropi (influență redusă)
- Faianțare (influență redusă)
- Tasarea dalelor (influență importantă)
- Distrugerea totală a dalelor (influență importantă)

e4) Cicluri îngheț - dezgheț

- Suprafață exfoliată (influență redusă)
- Fisuri și crăpături (influență redusă)
- Gropi (influență redusă)
- Tasarea dalelor (influență redusă)

F) Grupa de cauze – Lucări de întreținere

f1) Calitate necorespunzătoare

- Suprafață alunecoasă (influență redusă)
- Decomaltarea rosturilor (influență redusă)
- Rosturi cu mastic în exces (influență importantă)
- Fisuri și crăpături (influență redusă)

f2) Utilizare fondanți chimici

- Suprafață exfoliată (influență importantă)
- Gropi (influență redusă)

f3) Amânarea lucrărilor

- Suprafață șlefuită (influență redusă)
- Decomaltarea rosturilor (influență redusă)
- Rupturi (influență importantă)
- Fisuri și crăpături (influență redusă)
- Gropi (influență importantă)
- Pompaj (influență redusă)
- Faianțare (influență redusă)
- Tasarea dalelor (influență redusă)
- Distrugerea totală a dalelor (influență importantă)

Pentru ***identificarea și definirea defecțiunilor*** se cataloghează defecțiunile în funcție de aspectele mai jos menționate:

Suprafața șlefuită – Foto 20

Suprafața șlefuită apare în exploatare sub acțiunea traficului intens ca o suprafață fără asperități, lustruită ca un mozaic și care în special pe timp umed prezintă un pericol de derapare motiv pentru care este un tip de defecțiune care are o influență semnificativă asupra siguranței circulației.

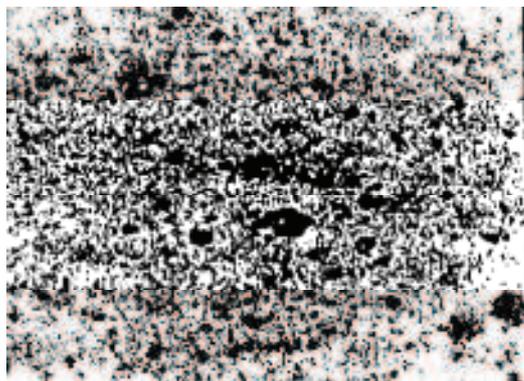


Foto.20

Suprafața alunecoasă

Suprafața alunecoasă este caracterizată prin lipsa aderenței datorită unor pelicule (argilă, bitum, motorină etc) existente la suprafața betonului din stratul de uzură.

Suprafața exfoliată – Foto 21

Suprafața exfoliată se prezintă ca o suprafață poroasă, cu asperități și mici denivelări rezultate din dezagregarea (cojirea) superficială a unei părți din mortarul existent în zona superioară a dalei, urmând la smulgerea agregatelor și îndepărtarea acestora sub acțiunea traficului.

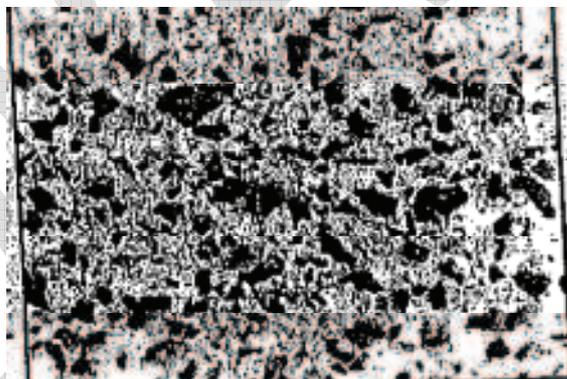


Foto.21

Peladă – Foto 22

Pelada este o defecțiune de suprafață caracterizată prin desprinderea sub formă de plăci a mortarului sau betonului folosit la corectarea denivelărilor suprafeței betonului proaspăt vibrat .

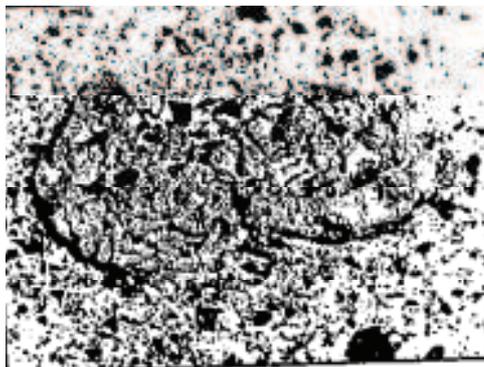


Foto.22

Decomaltarea rosturilor – Foto 23

Decomaltarea rosturilor constă în desprinderea, sfărâmarea și evacuarea sub acțiunea traficului a materialelor de colmatare din rosturi, în special pe timp friguros când masticul devine casant și nu urmărește contracția dalelor din beton de ciment.

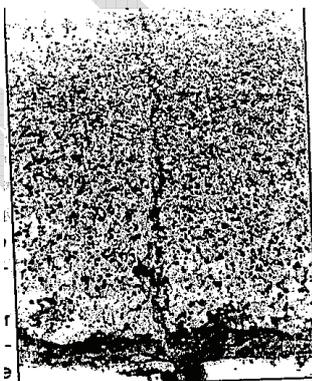


Foto.23

Deschiderea rosturilor longitudinale – Foto 24

Acest tip de defecțiune este caracterizată prin deschiderea anormal de mare, de peste 3 cm, a rosturilor longitudinale, care poate conduce la decolmatarea rosturilor și permite infiltrarea apelor din precipitații în straturile inferioare.

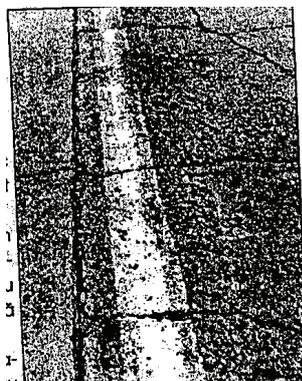


Foto.24

Rosturi cu mastic în exces – Foto 25

Rosturile cu mastic în exces sunt defecțiuni la care masticul bituminos apare în lungul rosturilor sau a crăpăturilor colmatate, sub forma unor pelicule sau a unor proeminențe cu înălțimea variabilă ce poate atinge câțiva cm.

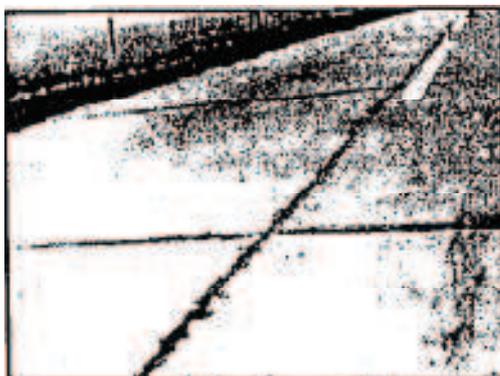


Foto.25

Rupturi – Foto 26

Rupturile apar de regulă la rosturi sau la marginea dalei și se prezintă sub forma unor desprinderi sau degradări cu adâncimea variabilă care poate să ajungă până la grosimea dalei.



Foto.26

Fisuri și crăpături

Fisurile și crăpăturile sunt defecțiunile cele mai des întâlnite la îmbrăcămințile rutiere din beton de ciment.

Fisuri și crăpături transversale – Foto 27

Cauzele apariției acestui tip de defecțiune se datorează structurii rutiere nesatisfăcătoare execuției și necorespunzătoare a lucrărilor și condițiilor de exploatare.



Foto.27

Fisuri și crăpături longitudinale – Foto 28

Cauzele producerii fisurilor și crăpăturilor longitudinale pot fi tasarea fundației sub influența traficului, umflarea pământului din terenul de fundare, contracția transversală a betonului.



Foto.28

Fisuri și crăpături diagonale – Foto 29

Fisurile și crăpăturile diagonale sunt înclinate la un unghi de aproximativ 45 față de axa drumului și pot apărea în unele cazuri la mijlocul dalei chiar în timpul execuției îmbrăcăminții din beton de ciment.

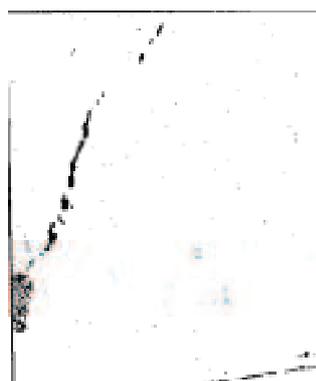


Foto.29

Fisuri și crăpături de colț - Foto 30

Fisurile și crăpăturile de colț sunt dispuse diagonal formând un triunghi a cărui ipotenuză leagă un rost, fisura sau crăpătura transversală cu un rost longitudinal sau cu o margine de dală.

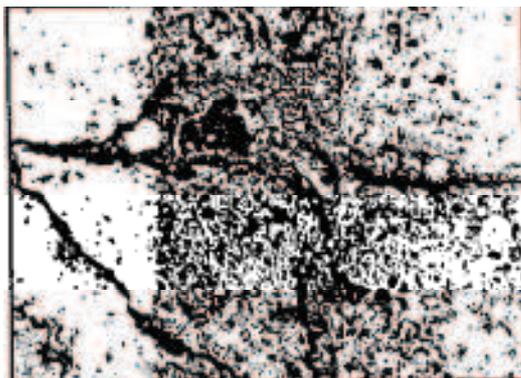


Foto.30

Gropi – Foto 31

Gropile în îmbrăcămintea din beton de ciment sunt caracterizate printr-o cavitate în formă rotunjită având dimensiuni variabile în plan de 5 ... 50 cm și adâncimi mai mari de 3 cm.

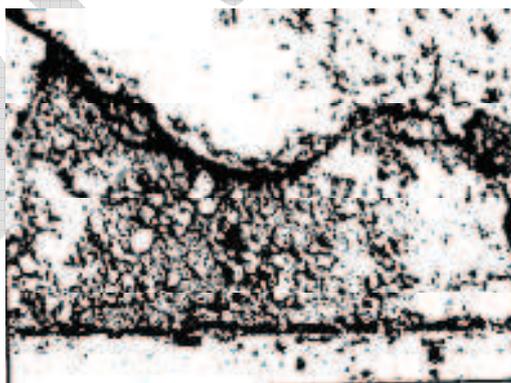


Foto.31

Pompaj – Foto 32

Pompajul constă în ridicarea printr-un rost sau crăpătură, spre suprafața îmbrăcăminții, a noroiului format de către apele infiltrate între dale și terenul de fundare, sub influența mișcării dalei din aval pe verticală datorită efectului traficului.

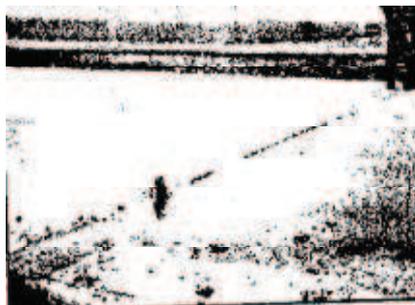


Foto.32

Tasarea dalelor – Foto.33

Tasarea dalelor se manifestă prin apariția unei diferențe de nivel între amrginea a două dale adiacente, de regulă în dreptul unui rost transversal sau longitudinal.

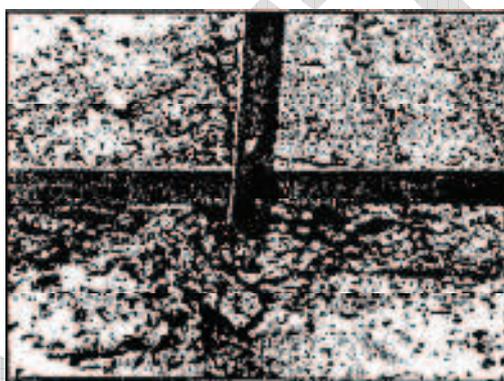


Foto.33

Faianțări – Foto.34

Îmbrăcămintea din beton de ciment faianțată se prezintă cu fisuri și crăpături de diverse tipuri, care separă între ele plăci cu latura între 10... 30 cm sau plăci mari cu latura între 0,50 .. 1,50 m.

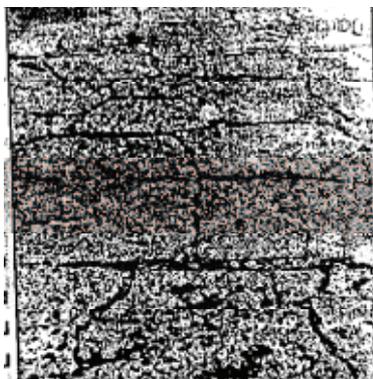


Foto.34

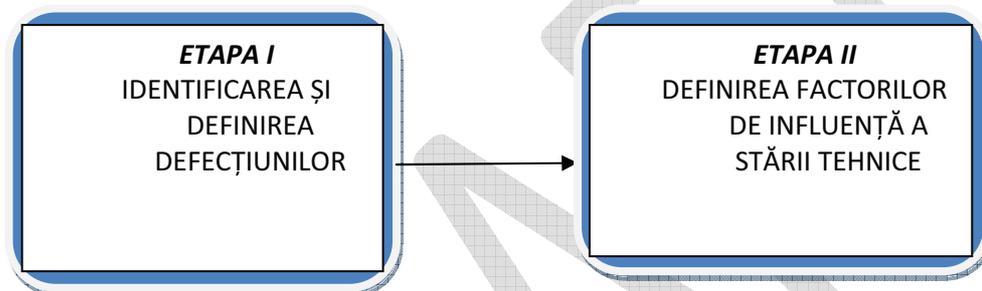
Distrugerea totală a dalelor

În cazul distrugerii totale a dalelor, îmbrăcămintea prezintă multe defecțiuni grave (faiențări, gopi și tasări) care o fac improprie pentru desfășurarea în bune condiții a circulației.

ÎMBRĂCĂMINȚI RUTIERE - PAVAJE DIN PIATRĂ CIOPLITĂ

Pentru determinarea *factorilor de influență a stării tehnice*, se identifică în prima etapă *tipurile de defecțiuni* prezente pe sectoarele de drum județean din pavaj urmând ca după identificarea acestora în cea de-a doua etapă să determine și să definească factorii de influență a stării tehnice.

Astfel, se determină diferitele grupe de cauze și implicit a factorilor de influență a stării tehnice a drumului pe baza algoritmului mai sus menționat și implicit a parcurgerii celor două etape.



Pentru *identificarea și definirea defecțiunilor* se cataloghează defecțiunile în funcție de aspectele mai jos menționate:

Decomaltarea rosturilor – Foto.35

Această defecțiune apare ca urmare a sfărâmării și îndepărtării sub circulație a materialelor de colmatare din rosturile pavajului.

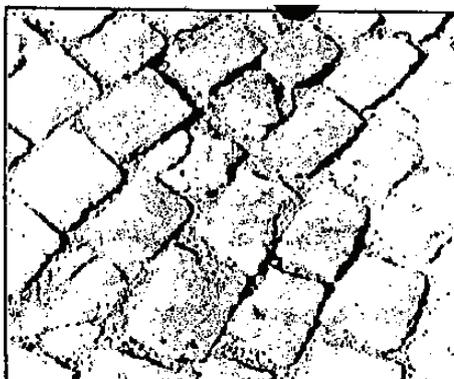


Foto.35

Înfundarea sau spargerea unor pavele izolate – Foto.36

Această defecțiune se manifestă sub formă de tasări izolate, afectând în faza inițială numai elementele izolate ale pavajelor din piatră cioplită.

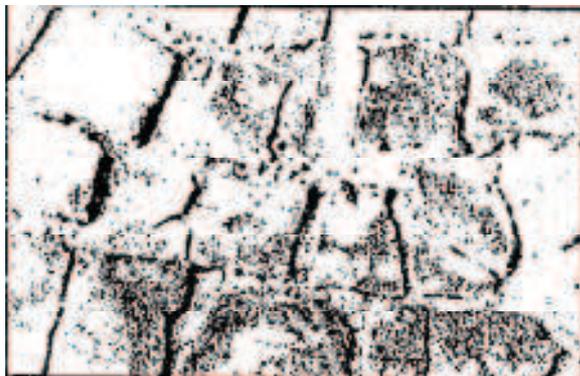


Foto.36

Rotunjirea pavelelor prin uzură – Foto 37

Acest tip de defecțiune se prezintă prin uzura muchilor pavelelor.

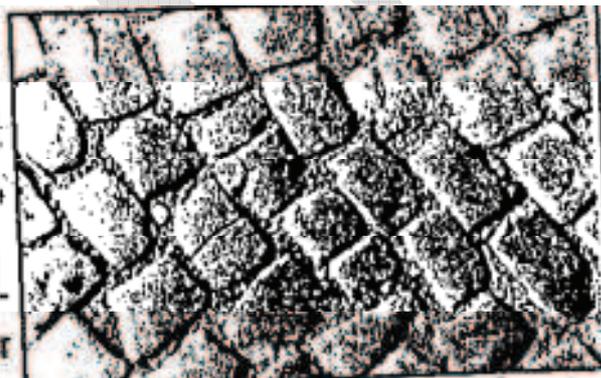


Foto.37

Suprafață slefuită

Acest tip de defecțiune apare ca urmare a traficului intens, și se prezintă prin netezirea și șlefuirea suprafeței pavelelor, acest lucru periclitanând siguranța circulației pe timp de ploaie.

Denivelarea unor porțiuni din pavaj – Foto 38

Acest tip de defecțiune se prezintă sub forma unor tasări locale, cu efect nefavorabil asupra desfășurării normale a circulației.

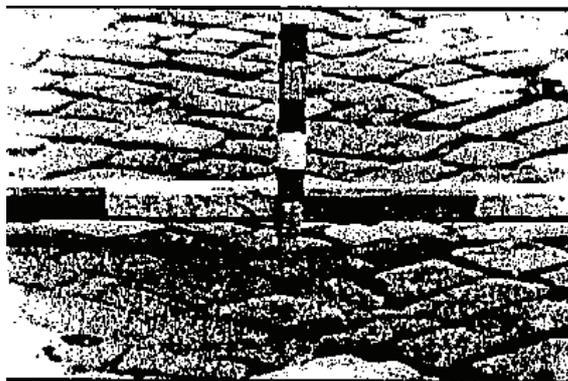


Foto.38

2.2 Distribuția indicatorilor tehnico – economici

Evoluția indicatorilor tehnico-economici este analizată pe baza celor mai recente date publicate de Consiliul Județean Teleorman. Astfel, în baza Raportului privind activitatea Consiliului Județean Teleorman în perioada 1 ianuarie – 31 decembrie 2010, sunt prezentate principalele domenii de intervenție în care autoritățile locale au acționat.

Activitatea autorității publice județene, realizată pe domeniile principale de atribuții legale ale Consiliului Județean Teleorman, este prezentată în mod sintetic și cu focalizare pe acțiunile definitorii. Raportul cuprinde, în sinteză, activitățile desfășurate în anul 2010, grupate pe structura aparatului de specialitate și a serviciilor publice din subordine.

Proiectul de buget al județului pe anul 2010 a fost aprobat cu o prevedere la venituri și la cheltuieli de 212.326 mii lei. Pe parcursul exercițiului, bugetul a fost rectificat de opt ori, în funcție de încasarea veniturilor, prin virări de credite bugetare de la un capitol la alt capitol al clasificăției bugetare, precum și în cadrul aceluiași capitol bugetar. Urmare aplicării actelor normative în vigoare, bugetul propriu al județului Teleorman pe anul 2010 a înregistrat o prevedere definitivă de 209.076 mii lei. Analiza execuției bugetare la 31 decembrie 2010 se prezintă astfel :

Program 2010	Încasări/Plăți realizate	%
Total venituri :	209.076 /191.400	91,55
Total cheltuieli :	209.076 /180.089	86,14

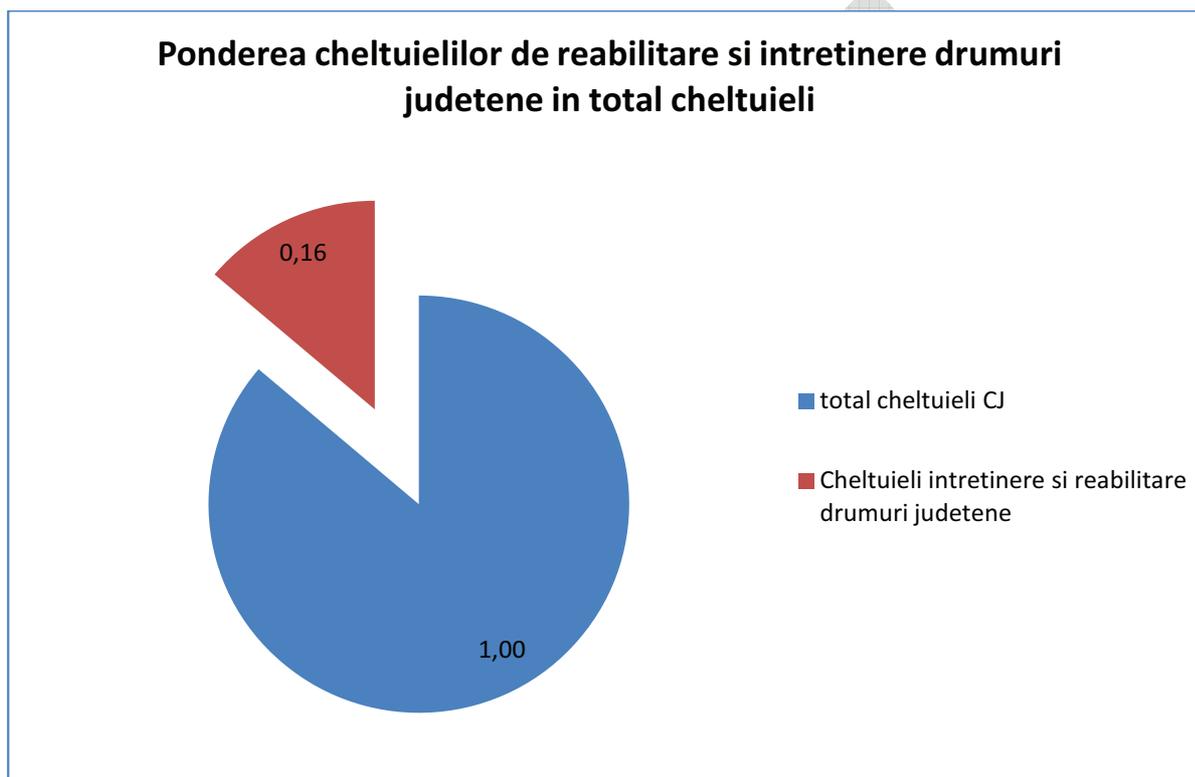
În urma încheierii execuției bugetare la 31 decembrie 2010 a rezultat un excedent de 11.311 mii lei utilizat conform prevederilor Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale.

În anul 2010 au fost finalizate și recepționate cinci obiective de investiții care au fost finanțate atât din fonduri proprii cât și din alte fonduri și anume:

- ”Sistem integrat de management al deșeurilor, în județul Teleorman”;
- ”Fluidizare trafic la punctul de control și trecere a frontierei Turnu Măgurele Nikopol, prin reabilitarea primară a DJ 546 Turnu Măgurele–limită județ Olt”;

- ”Reabilitarea barajelor aflate pe pârâul Vâjiștea în localitățile Vitănești, Răsmirești, Mârzănești în județul Teleorman”;
- ”Reabilitare DJ 543, limită județ Olt–Prundu–Lunca”;
- ”Reabilitare drum de legătură rutieră între orașul Videle și DN 61 Milcovățu prin modernizarea DN 601D Videle și DJ 612 Milcovățu–Mereni”.

Cheltuielile curente și de capital pentru lucrările de întreținere și reabilitare a drumurilor județene au însumat 28.272 mii lei. Astfel, se poate observa din graficul de mai jos, ca ponderea cheltuielilor aferente drumurilor județene au înregistrat un procent destul de scăzut în comparație cu cheltuielile totale anuale ale Consiliului Județean.



Prin Serviciul drumuri și poduri s-a urmărit execuția corectă a lucrărilor pe drumurile județene și au fost efectuate recepții finale pe 10 drumuri județene (DJ 503, DJ 504, DJ 504B, DJ 506, DJ 506A, DJ 506B, DJ 601C, DJ 612, DJ 612A, DJ 703) și la podul amplasat pe DJ 703. În anul 2010 s-au eliberat 38 acorduri și 29 autorizații pentru amplasarea sau executarea de lucrări în zona drumurilor publice județene.

Principalele proiecte finalizate prin Direcția Managementul Proiectelor cu finanțare internațională sunt :

- ”Fluidizare trafic la punctul de control trecere frontieră Turnu Măgurele Nikopol, prin reabilitarea primară a DJ 546 Turnu Măgurele–limită județ Olt, între km 4+000–40+000”, finalizat la 26 noiembrie 2010 (valoare 5.983.290,85 euro);

- ”Reabilitarea barajelor aflate pe pârâul Vâjiște, în localitățile Vitănești, Răsmirești, Mîrzănești, județul Teleorman” recepționat la 23 februarie 2010 (valoare 1.000.094,40 euro);
- ”Reabilitare DJ 543, limita județului Olt, Prundu–Lunca km 16+200– 23+050”, recepționat la 18 februarie 2010 (valoare 1.623.788,47 euro).

Prin Compartimentul unități implementare proiect ISPA s-a finalizat implementarea proiectului ”Sistem integrat de management al deșeurilor în județul Teleorman” finanțat din fonduri ISPA (valoare 22.647.458,72 euro).

Prin Programul Operațional Regional 2007–2013 au fost aprobate proiecte care sunt în curs de implementare:

- ”Reabilitare DJ 506, Cervenia–Vitănești–Băbăița, km 17+400–km 58+000 40,600 km” cu durata de implementare de 22 luni, început în august 2010 (valoare 15.160.468,91 euro);
- ”Achiziție echipamente specifice pentru îmbunătățirea capacității și calității sistemului de intervenție în situații de urgență și pentru acordarea asistenței medicale de urgență și a primului ajutor calificat, în regiunea Sud Muntenia (ISU)” cu durata de implementare de 12 luni (valoare 12.004.812,46 euro);
- ”Reabilitare DJ 701 km 44+240–104+890” cu durata de implementare de 33 luni (valoare 28.849.757,60 euro);
- ”Reabilitare Spital Județean de Urgență Alexandria, județul Teleorman” cu durata de implementare de 28 luni (valoare 19.575.186,38 euro);
- ”Strategia de dezvoltare durabilă a județului Teleorman 2010–2020” cu durata de implementare de 18 luni (valoare 124.248,76 euro).

În cadrul Programului de Cooperare Transfrontalieră România–Bulgaria 2007–2013 se derulează proiectul ”Elaborarea planului cadastral pentru drumurile județene din județul Teleorman și Strategie comună de dezvoltare a infrastructurii în județul Teleorman și orașul Belene” cu durata de implementare de 18 luni (valoare 1.405.025,00 euro).

În anul 2010 s-au depus cereri de finanțare pentru accesare fonduri europene în cadrul Programului de Cooperare Transfrontalieră România-Bulgaria 2007–2013 pentru proiecte în valoare totală de 15.327.125,97 euro. Au fost constituite 3 asociații de dezvoltare intercomunitară în care Consiliul Județean este partener cu localități din județ.

Capitolul III - Analiza Swot

3.1 Evidențierea principalelor puncte forte și reliefaarea principalelor puncte slabe

PUNCTE FORTE	PUNCTE SLABE
1. Reteaua rutiera a județului	1. Densitatea scăzută a drumurilor

<p>Teleorman este dezvoltata si asigura legatura intre majoritatea localitatilor si punctelor de interes judetene;</p> <p>2. Judetul Teleorman este in apropierea coridoarelor de transport europene rutiere si este strabatut de coridorul de transport european naval Dunarea;</p> <p>3. Judetul Teleorman este strabatut de drumuri nationale colectoare / difuzoare de trafic rutier dinspre si spre toate localitatile din zona;</p> <p>4. Reteua rutiera a judetului Teleorman permite realizarea accesului fara probleme deosebite la reseaua de cai ferate si mai ales navale permitand organizarea transportului intermodal (rutier – naval – cai ferate).</p> <p>5. Reteaua rutiera a judetului Teleorman permite realizarea accesului relativ usor catre granita cu Bulgaria.</p> <p>6. Pe majoritatea drumurilor judetene Starea tehnica a acestora este corespunzatoare (buna si foarte buna);</p>	<p>judetene si locale in partea de sud a judetului.</p> <p>2. Neutilizarea retelelor de cale ferata la intreaga capacitate;</p> <p>3. Neefectuarea de expertizari tehnice, investigari foarte amanuntite la fata locului a starii tehnice;</p> <p>4. Lipsa studiilor geologice si hidrogeologice, de trafic pentru intreaga retea de drumuri si poduri judetene, toate aceste studii tehnice fiind oglinda starii tehnice a retelei drumurilor si podurilor, putand sta la baza solutiilor tehnice de reabilitare a acestora si de directionare cat mai eficienta a resurselor financiare.</p> <p>5. Lipsa planului cadastral al judetului si implicit, lipsa planului cadastral al infrastructurii aferente judetului.</p>
---	---

3.2 Identificarea principalelor oportunitati specifice la nivelul judetului Teleorman si amenintarilor cu care s-ar putea confrunta dezvoltarea reabilitarii, modernizarii si extinderii retelei actuale a drumurilor si podurilor judetene

OPORTUNITATI	AMENINTARI
<p>1. Dezvoltarea cooperarii transfrontaliere in domeniul transporturilor;</p> <p>2. Dezvoltarea cooperarii intra si inter regionala din zona Sud Muntenia in domeniul transporturilor;</p>	<p>1. Neinterventia la timp asupra drumurilor si podurilor judetene mai deteriorate poate conduce la accidente tehnice, si intreruperea circulatiei, iar reabilitarea ulterioara se va realiza cu costuri suplimentare;</p>

<ol style="list-style-type: none"> 3. Creșterea competitivității și atractivității județului Teleorman, mai ales a schimburilor economice la nivelul grănitei; 4. Existența unor programe de finanțare națională pentru dezvoltarea și reabilitarea infrastructurii, inclusiv a drumurilor și podurilor; 5. Existența posibilității accesării programelor de finanțare nerambursabilă U.E.; 6. Creșterea potențialului de dezvoltare aferent infrastructurii rutiere datorită dezvoltării coridorului pan-european naval VII Dunărea. 	<ol style="list-style-type: none"> 2. Nerepararea și nexecutarea de tratamente bituminoase pe cel puțin 80-100 km de drumuri asfaltate/an, astfel încât ciclul de revenire să fie de maxim 3-5 ani în vederea încetinirii ritmului de degradare, poate conduce la degradarea pronunțată și chiar la refacerea completă; 3. Inundațiile, mai ales în zona fluviului Dunărea și afluenților acestuia pot conduce în orice moment la o siguranță foarte scăzută în exploatare și chiar la întreruperea circulației dacă în paralel cu efectuarea de lucrări de reabilitare, modernizare nu vor fi efectuate și lucrări specifice de îmbunătățiri funciare (de consolidare a terenului, hidrologice etc.); 4. Neefectuarea de modernizări asupra rețelei de cale ferată care să permită preluarea unei bune părți a capacității de transport a rețelei de drumuri interne precum și efectuarea de transport la tarife ridicate.
---	--

Capitolul IV - Analiza problemelor strategice

4.1 Cadrul logic al arborelui problemelor

Pentru a defini și prezenta într-un mod cât mai clar principalele probleme existente la nivelul județului, privind infrastructura rutieră analizată, s-a utilizat un instrument de planificare constatat, care asigură structurarea problemelor și a soluțiilor într-un mod eficient. Astfel, **Arborele Problemelor** este un instrument care permite:

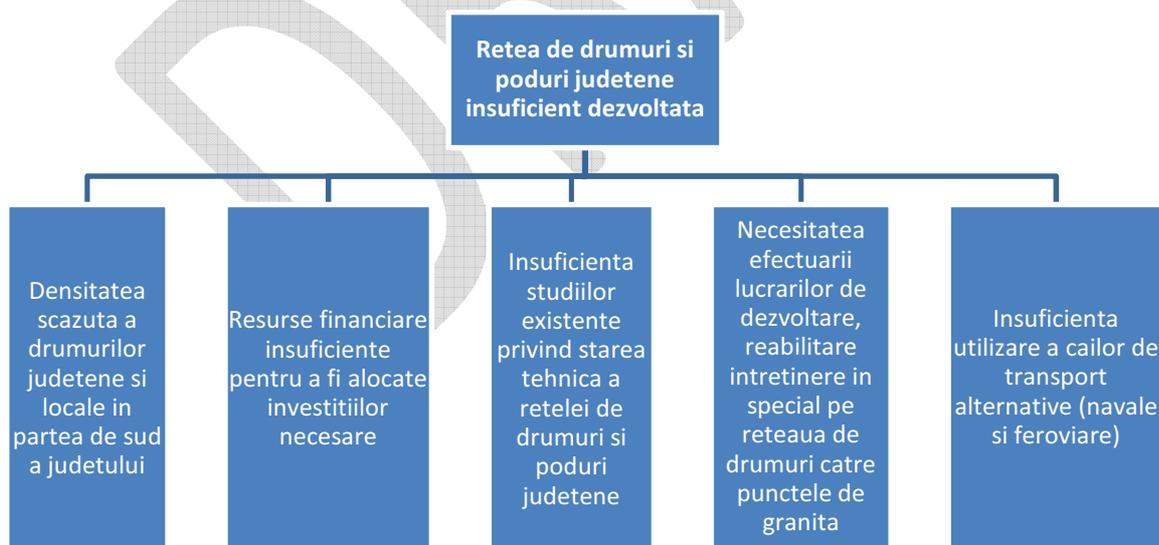
- analiza unei situații existente;
- identificarea problemelor cheie în contextul acestora;
- vizualizarea problemelor în forma unei diagrame arbore (relație cauză-efect).

„Arborele problemei” este un instrument util în activitatea de identificare și documentare a problemei, dar și pentru cea de definire a scopului, obiectivelor, rezultatelor așteptate. Această metodă are la bază ideea că orice problemă este cauzată de existența și acțiunea a o serie de factori și că, la rândul ei, reprezintă o cauză pentru alte probleme.

Metoda presupune o serie de pași, în următoarea ordine:

- enunțarea unor (cât mai multor) probleme existente la un moment dat în domeniul analizat;
- identificarea legăturilor de cauzalitate între problemele identificate și dispunerea problemelor în ordinea dată de aceste legături;
- alegerea problemei care, din punctul de vedere al organizației, este abordabilă (rezolvabilă) și care, odată rezolvată, poate determina o serie de rezultate importante pentru grupul de beneficiari;
- considerarea problemelor care concură la existența problemei alese ca fiind cauze și a celor care derivă din problema respectivă ca fiind efectele acesteia și stabilirea obiectivelor pornind de la cauze și a rezultatelor așteptate pornind de la efecte.

Analizând situația actuală a drumurilor și podurilor județene din cadrul județului Teleorman, s-au determinat o serie de probleme principale prezentate mai jos în **cadrul logic al arborului problemelor**.

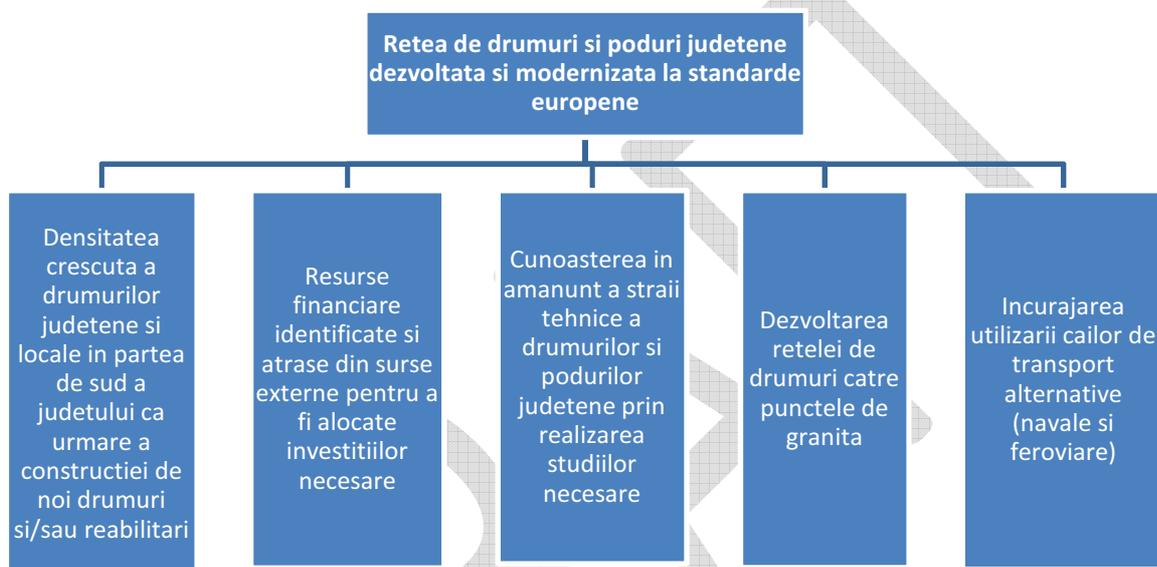


4.2 Cadrul logic al arborului soluțiilor

SCOP: Prin această activitate, în baza arborelui problemelor se identifică cele mai potrivite soluții pentru problemele identificate.

DESCRIERE: După determinarea problemelor urmează identificarea soluțiilor. Pentru aceasta s-a utilizat un arbore decizional cu o structură identică cu cea a arborelui problemelor, numit arborele soluțiilor.

Pentru construcția acestuia și identificarea cât mai facilă a soluției pentru fiecare problemă identificată s-a utilizat aceeași structură a arborelui problemelor rezultate în urma analizei. Corespondent, aspectele negative din arborele problemelor s-au pozitivizat (s-au transformat în aspecte dezirabile, pozitive):



Capitolul V - Strategia de dezvoltare a rețelei de drumuri și poduri a județului Teleorman pentru perioada 2012- 2020

5.1 Declarația de viziune

"Dezvoltarea economică și socială la nivel european a Județului Teleorman, îmbunătățirea și întărirea legăturilor peste graniță prin asigurarea unei infrastructuri rutiere moderne și competitive, stabilirea unei abordări comune și unitare cu partenerii bulgari pentru a contribui la îmbunătățirea calității vieții cetățenilor".

5.2 Obiectivul general

Analiza situației curente și concluziile analizei SWOT au evidențiat faptul că sistemul de transport județean este încă insuficient dezvoltat în special în corelare cu

infrastructura de peste granita, fiind necesara o imbunatatire a acesteia si a legaturilor peste granita.

In acest context, Obiectivul General al prezentei strategii, in stransa corelare cu obiectivul general al proiectului, este:

„Intarirea relatiilor sociale si economice intre comunitatile invecinate din regiunile de granita, prin dezvoltarea unei infrastructuri rutiere, care sa permita formarea unei zone comune de cooperare si sa asigure dezvoltarea durabila a acestei zone”.

Atingerea acestui obiectiv va contribui in mod direct la crearea unui „pod de legatura” intre cele doua tari, Romania si Bulgaria, va ajuta la rezolvarea unor probleme complementare intre cele doua regiuni, va promova cooperarea si gasirea solutiilor comune.

Pe toata zona de granita intre judetul Teleorman si Municipalitya Belene, cetatenii celor doua tari vor fi incurajati sa dezvolte noi afaceri, sa realizeze schimburi de informatii si vor beneficia de accesul imbunatatit peste granita. Acestia vor colabora in identificarea unor nevoi de dezvoltare comune si in rezolvarea acestora impreuna. In acest mod, zona de granita va deveni un loc mai atractiv pentru oamenii care traiesc si lucreaza in regiune si, de asemenea, se vor crea premisele dezvoltarii investitiilor in zona.

5.3 Obiective specifice

Obiectivele specifice definite in cadrul prezentei strategii au in vedere pe de o parte atingerea obiectivului general al acesteia si, pe de alta parte, corelarea cu obiectivele specifice ale proiectului.

Obiectiv specific 1: Stabilirea prioritatilor de dezvoltare a infrastructurii de transport rutiere a judetului Teleorman in stransa legatura cu prioritatile de dezvoltare a infrastructurii rutiere din Municipalitya Belene.

Obiectiv specific 2: Imbunatatirea accesului la infrastructura rutiera de transport din cadrul zonei studiate pentru facilitarea transportului de bunuri si persoane.

Obiectiv specific 3: Asigurarea unei dezvoltari durabile a infrastructurii rutiere prin sustinerea si exploatarea responsabila a valorilor naturale ale zonei si protejarea eficienta a mediului inconjurator.

Obiectiv specific 4: Asigurarea dezvoltarii durabile a economiei din zona de granita prin stabilirea unor initiative comune de identificare si exploatare a avantajelor precum si de diminuare a dezavantajelor.

Obiectivele specifice descrise mai sus, contribuie la stabilirea unei baze solide pentru dezvoltarea zonei eligibile de interventie. Transportul si comunicarea sunt considerate conditii esentiale pentru orice tip de comunicare si cooperare in zonele de granita. Atingerea acestor obiective va contribui la apropierea intre comunitati si intarirea relatiilor economice in zonele de frontiera.

5.4 Directii strategice in dezvoltarea infrastructurii drumurilor si podurilor judetene (reabilitare, modernizare si siguranta rutiera) in contextul actual si in perspectiva 2011- 2020

5.4.1 Starea actuala a retelei de drumuri si poduri judetene si a drumurilor comunale

Dezvoltarea infrastructurii rutiere si alinierea la standardele europene este motivata de necesitatea racordarii coerente a retelei de drumuri judetene la reseaua nationala si europeana. De asemenea, este necesara si corelarea proiectelor de dezvoltare a infrastructurii in judetului Teleorman cu cele din judetele invecinate si drumurile catre granita cu Bulgaria.

Din punct de vedere functional si administrativ-teritorial, în ordinea importantei, drumurile publice sunt:

- d) drumuri de interes national;
- e) drumuri de interes judetean;**
- f) drumuri de interes local.

Drumurile de interes județean fac parte din proprietatea publică a județului și cuprind drumurile județene, care asigură legătura între:

- reședințele de județ cu municipiile, cu orașele, cu reședințele de comună, cu stațiunile balneoclimaterice și turistice, cu porturile și aeroporturile, cu obiectivele importante, legate de apărarea țării, și cu obiectivele istorice importante;
- orașe și municipii;
- reședințe de comună.
-

Drumurile Judetene sunt prezentate in Capitolul 2.1.1.

Drumurile de interes local aparțin proprietății publice a unității administrative pe teritoriul căreia se află și cuprind:

a) drumurile comunale, care asigură legăturile:

- între reședința de comună cu satele componente sau cu alte sate;
- între orașul cu satele care îi aparțin, precum și cu alte sate;
- între sate;

b) drumurile vicinale sunt drumuri care deserveșc mai multe proprietăți, fiind situate la limitele acestora;

c) străzile sunt drumuri publice din interiorul localităților, indiferent de denumire: stradă, bulevard, cale, chei, splai, șosea, alee, fundătură, uliță etc.

Fac parte integrantă din drum:

- ampriza și zonele de siguranță,
- podurile, podețele, viaductele, pasajele denivelate,
- zonele de sub pasajele rutiere, tunelurile, construcțiile de apărare și consolidare,
- trotuarele,
- pistele pentru cicliști,
- locurile de parcare, oprire și staționare,
- bretelele de acces, indicatoarele de semnalizare rutieră
- alte dotări pentru siguranța circulației, spațiile de serviciu sau control, spațiile cuprinse în triunghiul de vizibilitate din intersecții, spațiile cuprinse între autostradă și/sau drum și bretelele de acces,
- terenurile și plantațiile din zona drumului.

Drumurile comunale – drumuri de interes local aflate pe teritoriul administrativ al Județului Teleorman sunt:

Nr. Crt.	Indicativ Drum	Locatități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime totala în km
1	DC 1	Lada (DJ 504) – Obartu – Slavesti	4,000
2	DC 2	Slavesti (DJ 504) – Dracesti – Albeni – Catunu – Banov – Tavirlau	19,895
3	DC 3	Furculesti (DN 52) – Mosteni (DJ 658B)	2,000
4	DC 4	Gratia (DJ 611) – Sirbeni	5,550
5	DC 5	DJ 653 (Salcia) – Tudor Vl.adimirescu	1,800
6	DC 6	Butesti (DJ 503) – Silistea (DJ 701)	2,500
7	DC 8	Scurtu Mare (DJ 701) – Negrilesti	2,000
8	DC 9	Viisoara (DN 51A) – Vinatori (DN 51A)	4,000

9	DC 10	Piatra (DN 51A) – Brinceni (DN 51) Km 0+000 – Km 20+000	20,000
10	DC 11	Cosmesti (DC 12) – Gara Ciolpani	8,000
11	DC 12	Blejesti (DJ 601B) – Cosmesti (DJ 601C)	6,925
12	DC 13	Videle (DJ 601D) – Cosoaia (DC 14)	8,119
13	DC 14	Crevenicu (DJ 601D) – Cosoaia – Gara Zavestreni	6,774
14	DC 15	Mereni (DJ 612) – Stefeni	2,857
15	DC 16	Olteni (DJ 504) – Gara Olteni	1,500
16	DC 17	Frasinet(DJ 506)-Clanita (DJ 506)	3,000
17	DC 18	Draganesti Vlasca (DN 6) – Comoara – Tirnava (DJ 503)	14,150
18	DC 22	Siliștea (DJ 506) – Schitu Poienari – Teleormanu	4,000
19	DC 24	Smârdioasa (DN 51) – Cervenia (DJ 506)	1,400
20	DC 26	Smârdioasa (DN 51) – Frumoasa	11,000
21	DC 27	Zimnicea (DN 5C) – Bragadiru (DJ 506)	17,142
22	DC 28	Calomfirești (DN 51) – Țiganesti (DN 51)	2,408
23	DC 29	DN 51 – Tiganesti	2,000
24	DC 32	Cringu (DN 52) – Voievoda (DJ 658B)	7,140
25	DC 33	Voievoda – DJ 658B	1,500
26	DC 34	Ciuperceni (DN 51A) – Poiana	3,500
27	DC 35	Salcia (DJ 653) – Putineiu – Zlata (DJ 653)	10,825
28	DC 38	Plosca (DN 6) – Urluiu – Baduleasa (DJ 653)	19,000
29	DC 39	Segarcea Vale (DJ 546) – Gara Lita	6,020
30	DC 41	Peretu (DN 6) – Troianul – Gara Troianul (DN 65A)	13,000
31	DC 42	Maldaieni (DN 6) – Stejarul (DC 43)	7,800
32	DC 43	Stejarul (DJ 679B) – Bratcov	3,200
33	DC44	Scrioastea (DN 65A) – Maldaieni (DC 42)	3,600
34	DC 45	DN 65A – Didesti – Insurarei – Merisani (DC 105)	8,100
35	DC 46	Brebina (DN 65A) – Satul Vechi (DJ 612A)	5,200
36	DC 47	Gîscă Florea (DC 45) – PodCiobănoiu – sat Socetu – lim. com. Seaca (jud. Olt)	12,195
37	DC 48	Dobrotesti (DN 65A) – Tecuci (DJ 703)	8,000
38	DC 50	Beuca (DJ 612B) – Plopi – Zîmbreasca (DJ701)	8,565
39	DC 51	Gara Beuca (DC 50) – Halta Zimbreasca – Gara Balaci (DJ 703)	8,400
40	DC 52	Odobeasca (DJ 612B) – Halta Papa	4,900
41	DC 54	Orbeasca (DJ 504) – Izvoarele – Cetatea (DJ 612)	10,800
42	DC 55	Radoiesti (DJ 612) – Gara Radoiesti	2,210
43	DC 58	DJ 504 – Schela – Spital Schela	4,000

DRUMUL JUDEȚEAN 503



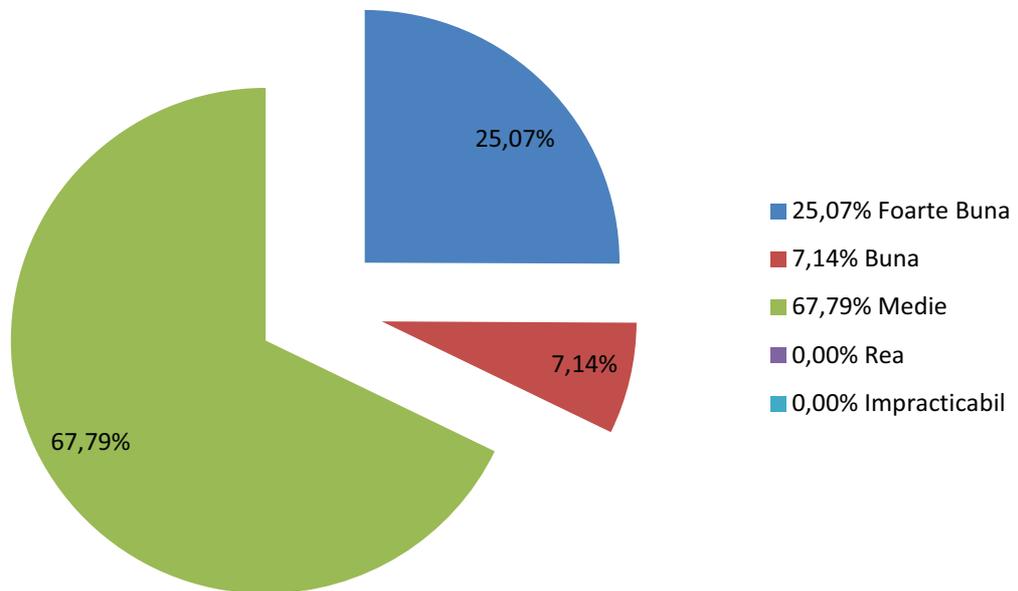
DRUMUL JUDEȚEAN 503 (DJ 503)
Limita județului Giurgiu – Drăgănești Vlașca – Moșteni – Cătunu – Limita județului Dâmbovița
Lungime Totala 51,170 km

Nr. Crt.	Pozitii kilometrice	Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime (km)	Benzi circulatie	Imbracaminte	Starea de viabilitate a drumului	Poduri		
							Pozitie kilometrica	Lungime (m)	Stare viabilitate
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	35+900 38+890	Lim. Jud. Giurgiu-Drăgănești Vlașca	2,990	1	Beton asfaltic	FB	38+147	19,00	B
2	38+890 49+300	Drăgănești Vlașca-Moșteni	10,410	1	Beton asfaltic	M			
3	49+300 54+000	Moșteni	4,700	1	Beton asfaltic	FB	45+012	24,60	M
4	54+000 57+738	Moșteni-CF Buc. – Videle	3,738	1	Beton asfaltic	FB			
5	57+738 59+213	De la CF Buc. – Videle până la pod peste pâ râul Glavacioc în Videle	1,475	2	Beton asfaltic	M	59+213	27,90	B
6	59+213 59+803	De la pod peste pâ râul Glavacioc până la intersecția cu str. Florilor (sens giratoriu) în Videle	0,590	2	Beton asfaltic	M			
7	59+803 60+458	Str. Primăverii de la sensul giratoriu până la intersecția cu DJ 601 în Videle	0,655	2	Beton asfaltic	M	60+400	97,00	B
8	60+458 62+648	De la intersecția cu str. Primăverii până la limita intravilan cartier Fotăchești, în Videle	2,190	1	Beton asfaltic	M			
9	62+648 66+300	Limita intravilan Videle la (cart.Fotăchești)-Blejești	3,652	1	Beton asfaltic	B			
10	66+300 82+070	Blejești-Baciu-Poeni	15,770	1	Beton asfaltic	M			
11	82+070 83+470	Poeni-Cătunu	1,400	1	Beton asfaltic	FB			
12	83+470 87+070	Cătunu-Lim. Jud. Dâmbovița	3,600	1	Beton asfaltic	M			

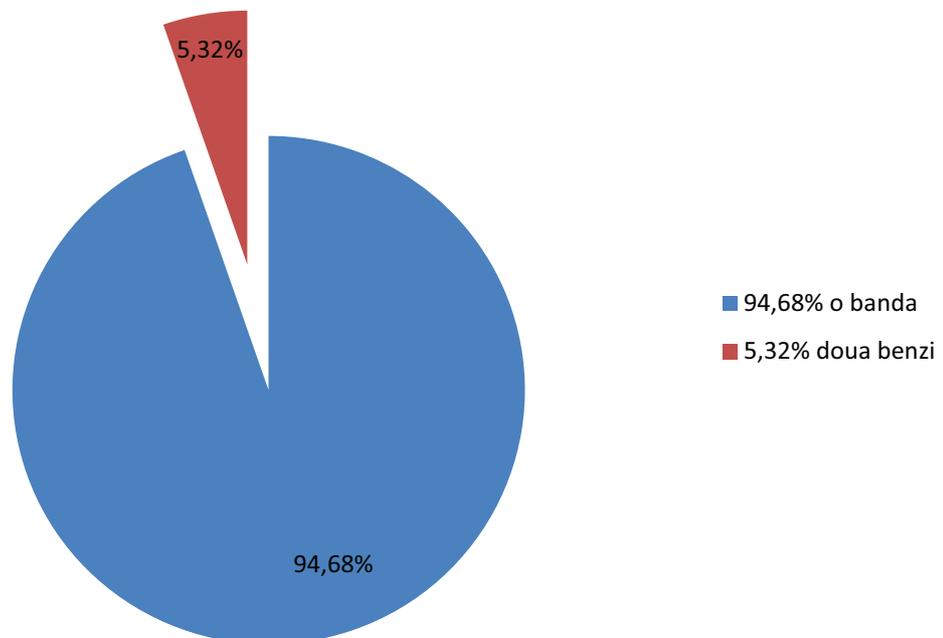
TOTAL	51,170								
--------------	---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

DRAFT

Starea Drumului (DJ 503)



Benzi Circulatii (DJ 503)



DRUMUL JUDEȚEAN 503A (DJ 503A)
Limita județului Giurgiu – Drăgănești Vlașca (DJ 503)
Lungime Totală 2,500 km

Nr. Crt.	Pozitii kilometrice	Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime (km)	Benzi circulatie	Imbracaminte	Starea de viabilitate a drumului	Poduri		
							Pozitie kilometrica	Lungime (m)	Stare viabilitate
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	30+100 32+600	DJ 503 A Lim. Jud. Giurgiu-Drăgănești Vlașca (DJ 503)	2,500	1	Impietruit	R			
TOTAL			2,500						

DRUMUL JUDEȚEAN 504 (DJ 504)

Limita Județului Giurgiu – Cernetu – Orbeasca de sus – Tătăraștii de sus – Limita județului Argeș

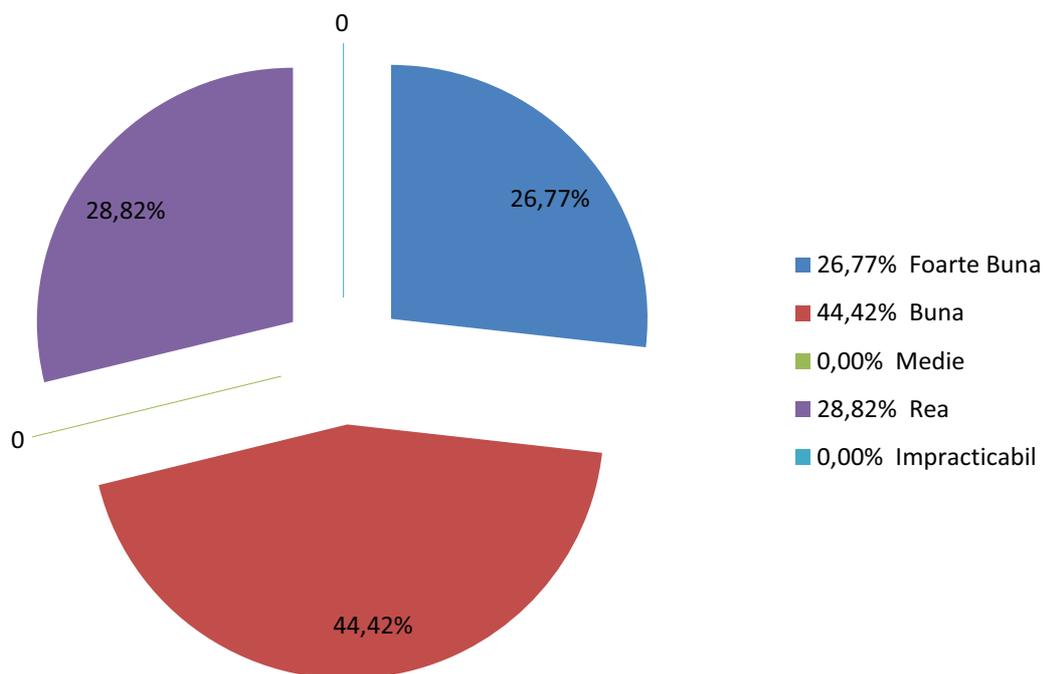
Lungime Totală 80,882 km

Nr. Crt.	Pozitii kilometrice		Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime (km)	Benzi circulatie	Imbracaminte	Starea de viabilitate a drumului	Poduri		Stare viabilitate
								Pozitie kilometrica	Lungime (m)	
1	2	3		4	5	6	7	8	9	10
1	30+000	40 +980	Lim. jud. Giurgiu-Cernetu	10,98	1	Impietruit	R	-	-	-
2	40+980	41+294	Cernetu	0,414	1	Impietruit	R	-	-	-
3	41+394	42+012	Cernetu	0,618	1	Beton asfaltic	FB	41+450	74,50	R
4	42+012	53+925	Cernetu -Alexandria	11,913	1	Impietruit	R	42+400	6,00	B
5	53+925	53+969	<i>Se scade suprapunere cu DE 70</i>	-0,044						
6	53+969	75+000	Alexandria - Orbeasca de Sus	21,031	1	Beton asfaltic	FB	71+000	71,40	M
7	75+000	110+926	Orbeasca de Sus - Limita județului Arges	35,926	1	Beton asfaltic	B	83+500	6,00	M
								85+900	6,00	M
								86+214	8,60	M
								86+450	6,00	M
								86+500	6,00	M
								89+100	8,00	M
								99+520	5,00	M
101+300	8,00	M								
104+203	9,10	M								
107+000	6,00	M								
107+950	7,00	B								

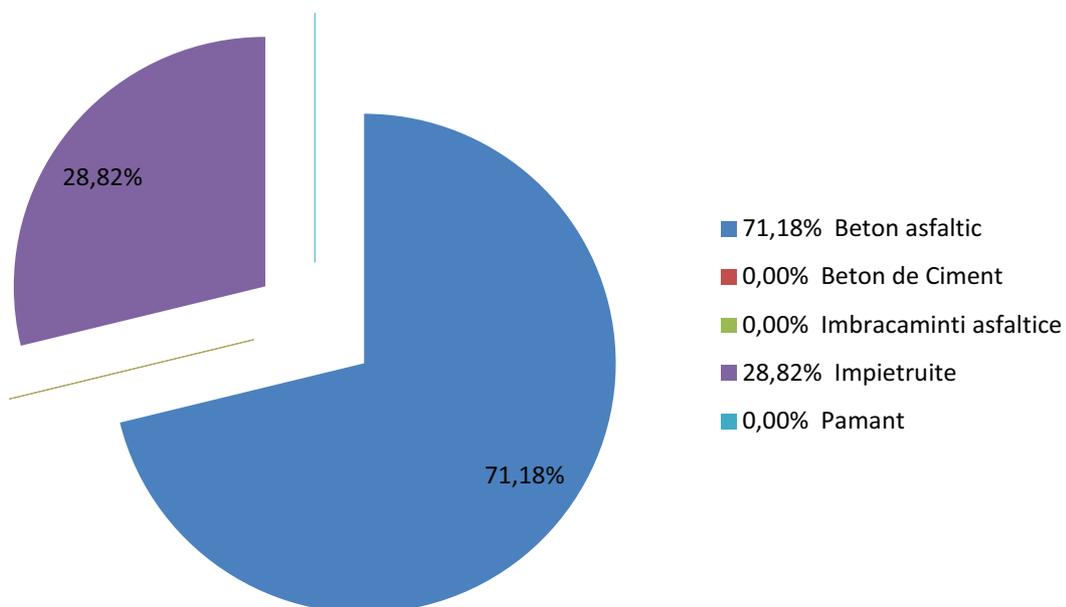
TOTAL	80,882
--------------	---------------

SECRET

Starea Drumului (DJ 504)



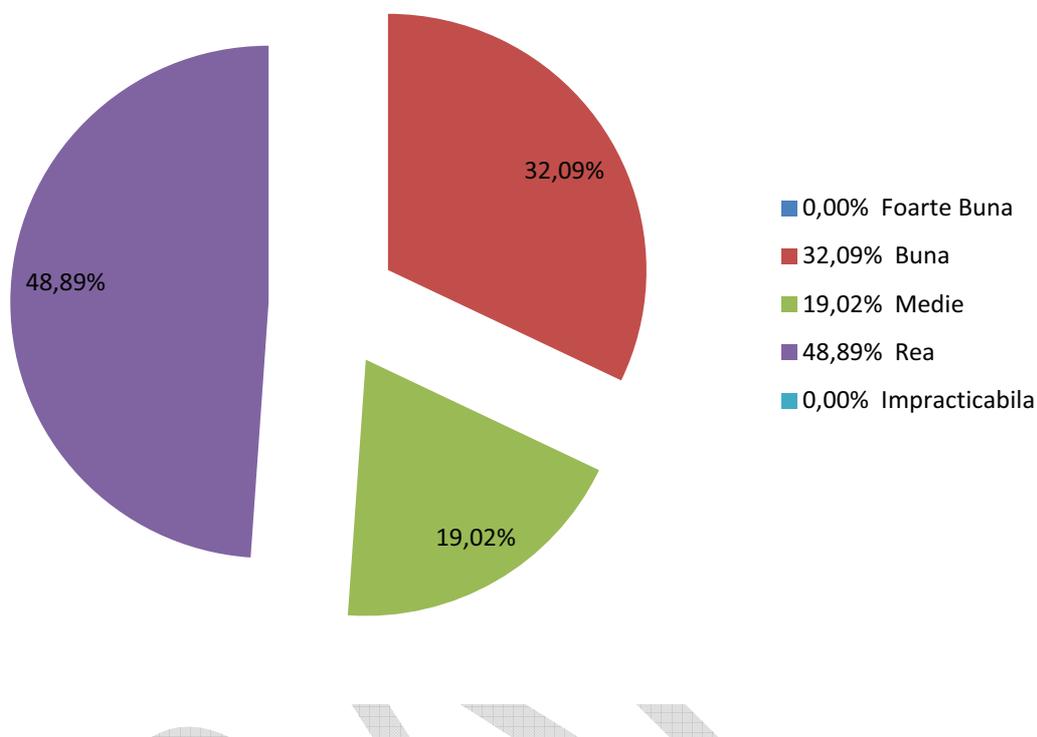
Îmbrăcămintă rutieră (DJ 504)



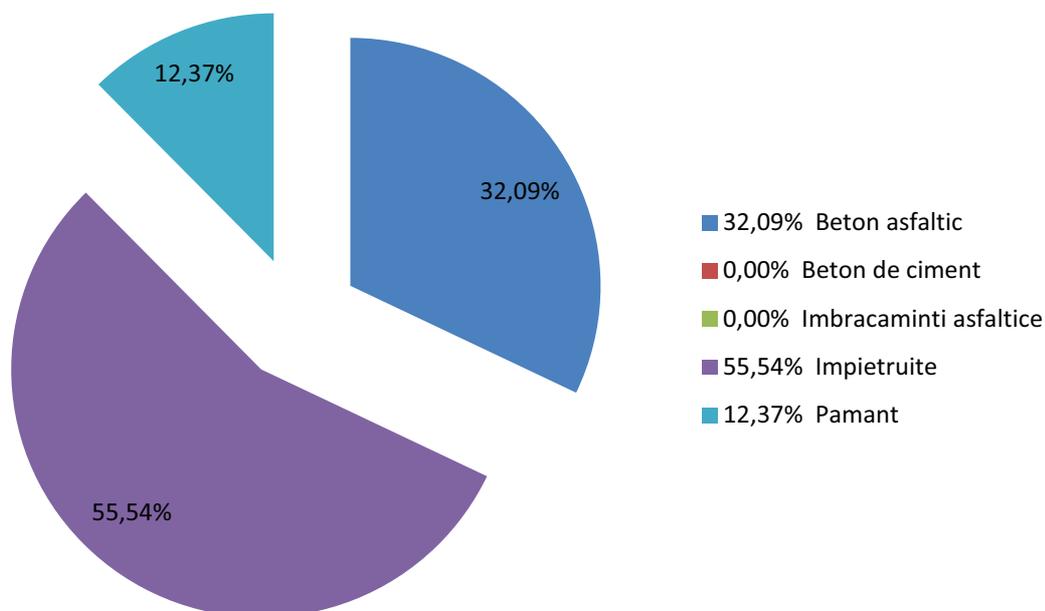
**DRUMUL JUDEȚEAN 504B (DJ 504B)
 Drăgănești de Vede (DJ 601C) – Sfințești – Gârâgău – Trivalea Moșteni – Talpa (DJ 506)
 Lungime Totală 26,566 km**

Nr. Crt.	Poziții kilometrice	Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime (km)	Benzi circulatie	Imbracaminte	Starea de viabilitate a drumului	Poduri		
							Pozitie kilometrica	Lungime (m)	Stare viabilitate
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	0 + 000 8 + 525	De la intersecția cu DJ 601C Drăgănești de Vede până la intersecția cu DJ 612 Sfințești	8,525	1	Beton asfaltic	B	0+975	26,00	B
2	8 + 525 9 + 905	Se scade suprapunere cu DJ 612	-1,380	1					
3	9 + 905 19 + 605	De la intersecția cu DJ 612 Sfințești până la Garagau (DJ 703)	9,700		Împietruit	R	18+191	12,00	B
4	19 + 605 22+892	De la Garagau (DJ 703) până la intersecția cu DJ 504 (Trivalea Moșteni – primărie)	3,287	1	Pământ	R	22+700	27,60	B
5	22 + 892 27+946	De la intersecția cu DJ 504 (Trivalea Moș- teni) până la intersecția cu DJ 506 (Talpa)	5,054	1	Împietruit	M			
TOTAL			26,566						

Starea Drumului (DJ 504B)



Îmbrăcăminte rutieră (DJ 504B)



DRUMUL JUDEȘEAN 506 (DJ 506)

Bujoru (DN 5C) – Conțești – Cervenia – Ștorobăneasa – Purani – Măgura – Băbăița – Gălăteni – Talpa Ogrăzile – Scurtu Mare – Negreni – Tătăraștii de Jos (DJ 504)

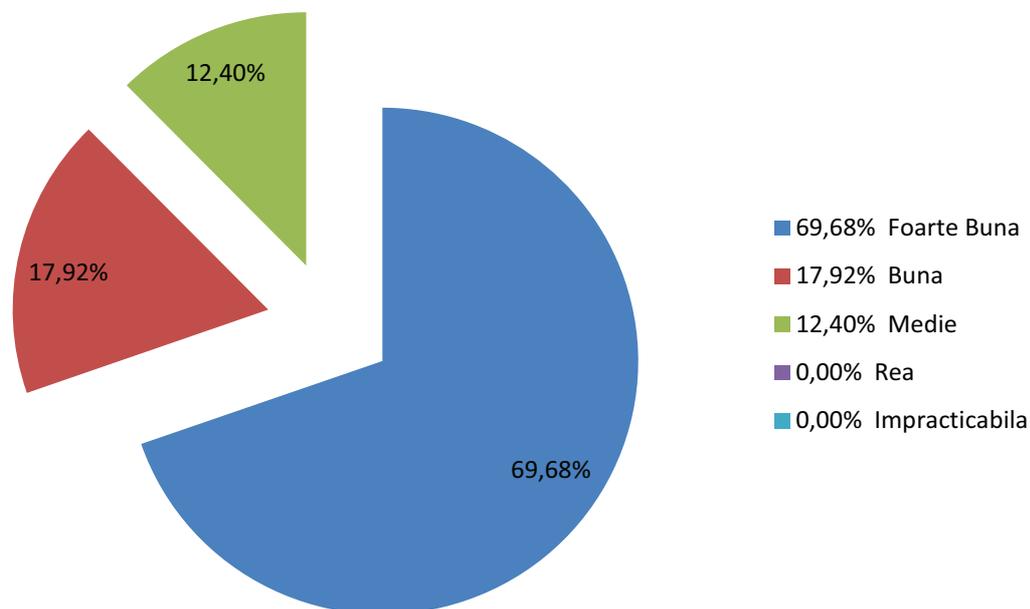
Lungime Totală 97,111 km

Nr. Crt.	Pozitii kilometrice	Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime (km)	Benzi circulatie	Imbracaminte	Starea de viabilitate a drumului	Poduri		
							Pozitie kilometrica	Lungime (m)	Stare viabilitate
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	0 + 000	Bujoru - Cervenia	17,400	1	Beton asfaltic	B			
2	17 +400	Cervenia - Beiu	1,600	1	Beton asfaltic	FB			
3	19 +000	Beiu - Cernetu	4,985	1	Beton asfaltic	FB	21+853	98,20	B
							22+807	10,00	B
4	23+985	Se scade suprapunere cu DJ 504	-0,618						
5	24+603	Cernetu - Măgura	18,932	1	Beton asfaltic	FB	30+701	22,30	B
							32+652	20,50	B
6	43 +535	Magura - Guruieni	2,465	1	Beton asfaltic	FB	44+826	8,00	B
7	46 +000	Guruieni	1,500	1	Beton asfaltic	FB			
8	47 +500	Guruieni - Băbăița	10,500	1	Beton asfaltic	FB			
9	58+000	Babaita - Biscoveni DJ 601C	13,000				60+618	32,00	B
							62+960	32,00	B
10	71+000	Biscoveni DJ 601C - Scurtu Mare DJ 701	14,689	1	Imbracaminte asfaltica	FB			
11	85+689	Se scade suprapunerea cu DJ 701	-1,271						
12	86+960	Scurtu Mare DJ 701 - Tatarastii de Jos (Negreni)	7,200	1	Impietruire	M	90+900	25,70	M
13	94+160	Negreni - Tatarastii de Jos (DJ 504)	4,840	1	Impietruire	M			

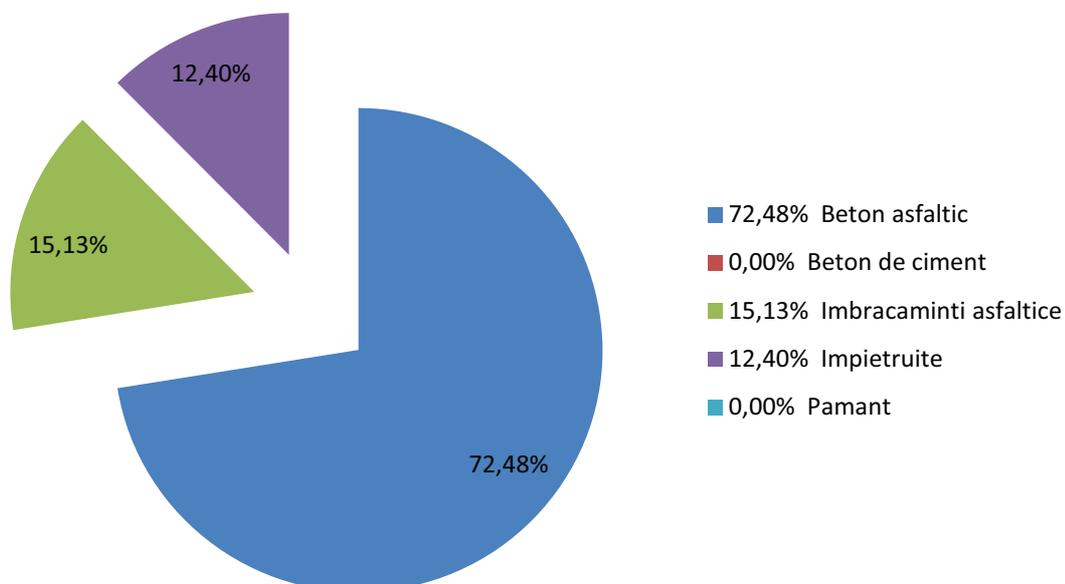
TOTAL	97,111
--------------	---------------

SECRET

Starea Drumului (DJ 506)



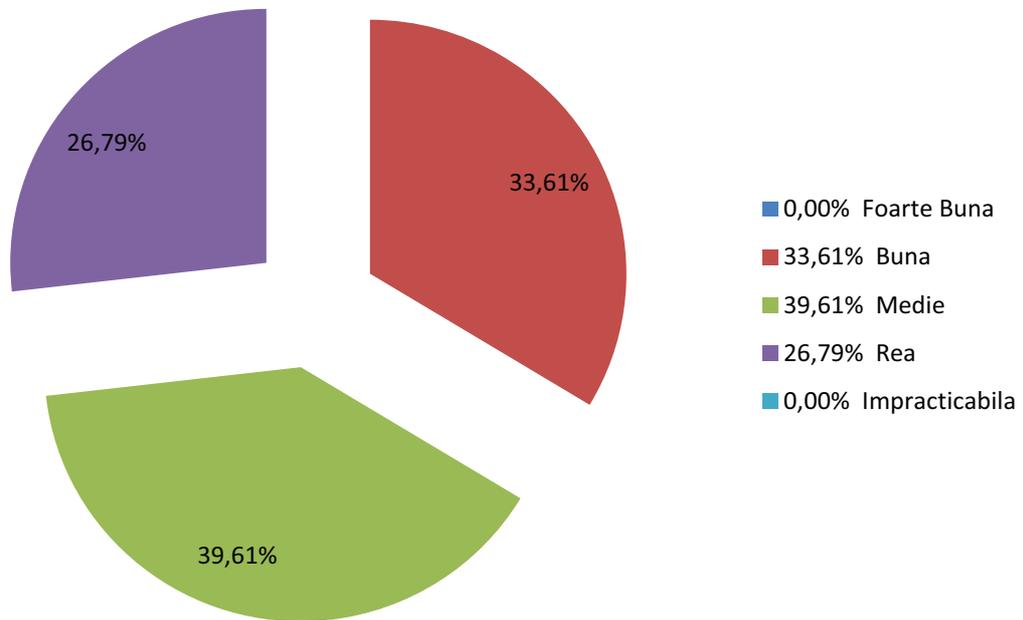
Îmbrăcămintă rutieră (DJ 506)



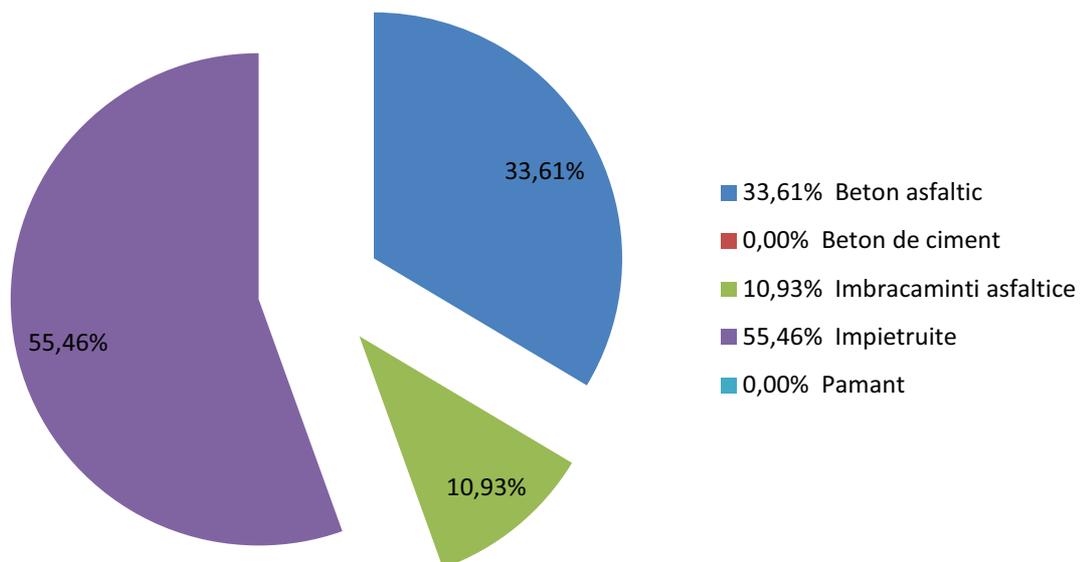
DRUMUL JUDEȚEAN 506A (DJ 506A)
Purani – Siliștea – Răsmirești – Limita județului Giurgiu
Lungime Totală 14,000 km

Nr. Crt.	Pozitii kilometrice	Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime (km)	Benzi circulatie	Imbracaminte	Starea de viabilitate a drumului	Poduri		
							Pozitie kilometrica	Lungime (m)	Stare viabilitate
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	0 + 000 4+705	Purani - Silistea	4,705	1	Beton asfaltic	B			
2	4+705 10+250	Siliștea - Răsmirești	5,545	1	Impietruire	M			
3	10+250 11+780	Răsmiresti	1,530	1	Imbacaminte asfaltica	R			
4	11+780 14+000	Răsmirești - Limita Județului Giurgiu	2,220	1	Impietruire	R	12+090	20,00	B
TOTAL			14,000						

Starea Drumului (DJ 506A)



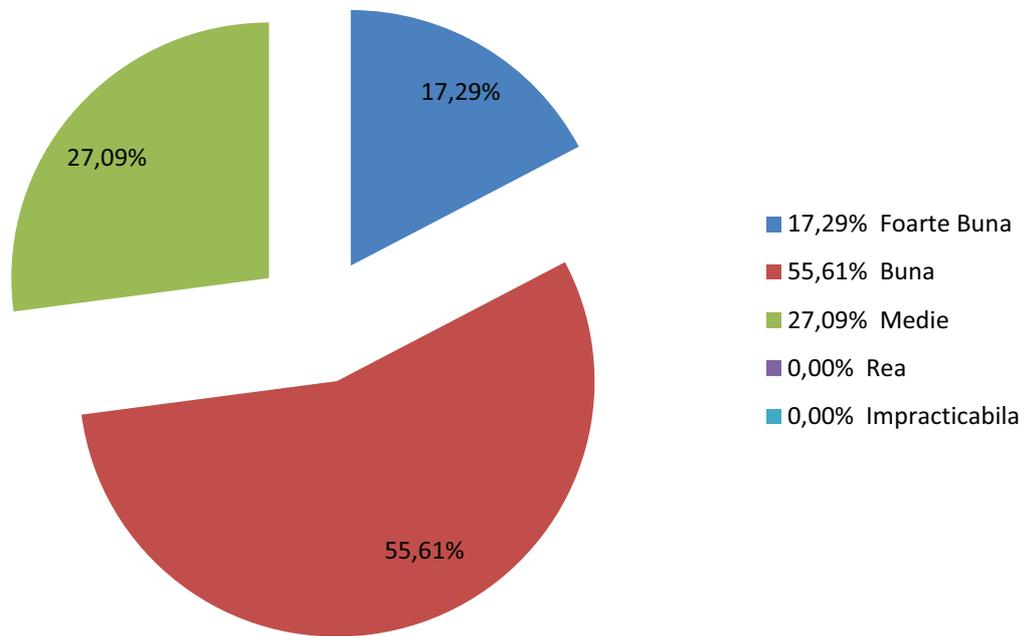
Îmbrăcămintă rutieră (DJ 506A)



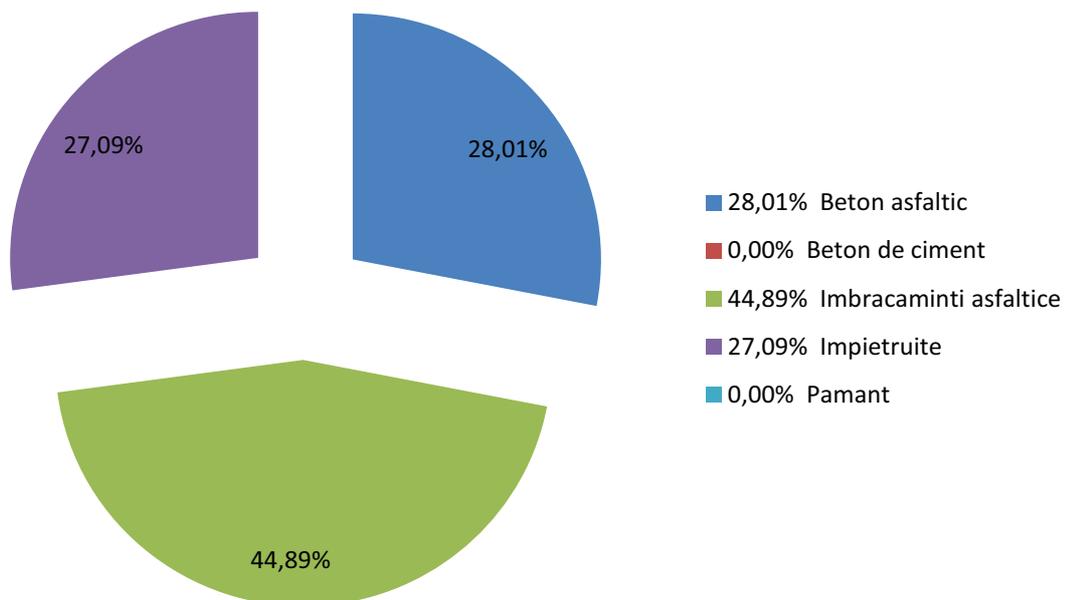
**DRUMUL JUDEȚEAN 506B (DJ 506B)
Beiu (DJ 506) – Smârdioasa – Izvoarele (DN 51)
Lungime Totală 8,674 km**

Nr. Crt.	Pozitii kilometrice	Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime (km)	Benzi circulatie	Imbracaminte	Starea de viabilitate a drumului	Poduri		
							Pozitie kilometrica	Lungime (m)	Stare viabilitate
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	0+000 1+904	De la intersectia cu DJ 506 Beiu pana la DN 51 Smârdioasa	1,904	1	Imbacaminte asfaltica	B			
2	1+904 3+904	Se scade suprapunerea du DN 51	-2,000						
3	3+904 4+394	Smârdioasa	0,490	1	Imbacaminte asfaltica	B			
4	4+394 5+044	Smârdioasa	0,650	1	Beton asfaltic	B			
5	5+044 7+394	De la intersectia CFR Smârdioasa pana la intravilan Izvoarele	2,350	1	Impietruire	M			
6	7+394 9+174	De la intravilan Izvoarele pâna la centru Izvoarele	1,780	1	Beton asfaltic	B	8+254	8,00	B
7	9+174 10+674	De la Izvoarele intravilan pâna la DN 51	1,500	1	Imbacaminte asfaltica	FB			
TOTAL			8,674						

Starea Drumului (DJ 506B)



Îmbrăcămintă rutieră (DJ 506B)



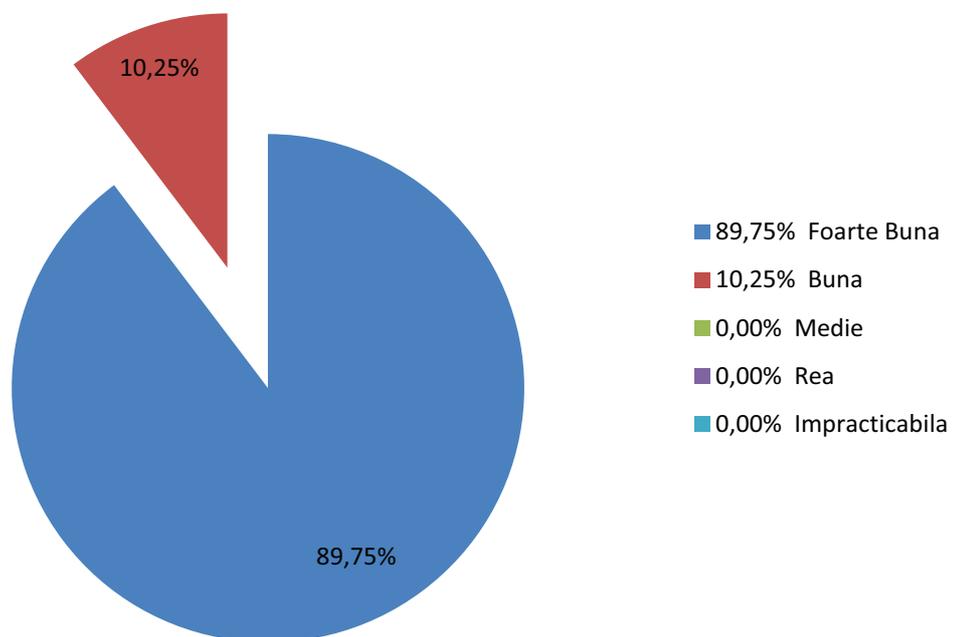
DRUMUL JUDEȚEAN 543 (DJ 543)
Limita județului Olt – Lunca
Lungime Totală 6,850 km

Nr. Crt.	Pozitii kilometrice	Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime (km)	Benzi circulatie	Imbracaminte	Starea de viabilitate a drumului	Poduri		
							Pozitie kilometrica	Lungime (m)	Stare viabilitate
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	16+200 23+050	Limita Județului Olt - Lunca	6,850	1	Beton asfaltic	FB	19+225	24,00	B
TOTAL			6,850						

DRUMUL JUDEȚEAN 546 (DJ 546)
Turnu Măgurele – Lunca – Slobozia Mândra – Plopii Slăvitești – Limita județului Olt
Lungime Totală 40 km

Nr. Crt.	Poziții kilometrice	Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime (km)	Benzi circulație	Imbracaminte	Starea de viabilitate a drumului	Poduri		
							Pozitie kilometrica	Lungime (m)	Stare viabilitate
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	0+000 0+325	Strada Grivița în municipiul Turnu Măgurele între Strada Popa Șapcă și Strada Cooperăției	0,325	1	Beton asfaltic	B			
2	0+325 1+375	Strada Memoriile 2 Mai în Turnu Măgurele între Strada Cooperăției și Strada Chimiei	1,050	1	Beton asfaltic	B			
3	1+375 4+100	Strada Oltului, Cartier Odaia între Strada Chimiei și limita comunei Lița	2,725	1	Beton asfaltic	B			
4	4+100 34+000	Limita municipiului Turnu Măgurele - Plopii Slăvitești	29,900	1	Beton asfaltic	FB			
5	34+000 36+000	Plopii Slăvitești - Beciu	2,000	1	Beton asfaltic	FB			
6	36+000 40+000	Beciu - limita Județului Olt	4,000	1	Beton asfaltic	FB			
TOTAL			40,000						

Starea Drumului (DJ 546)



DRY

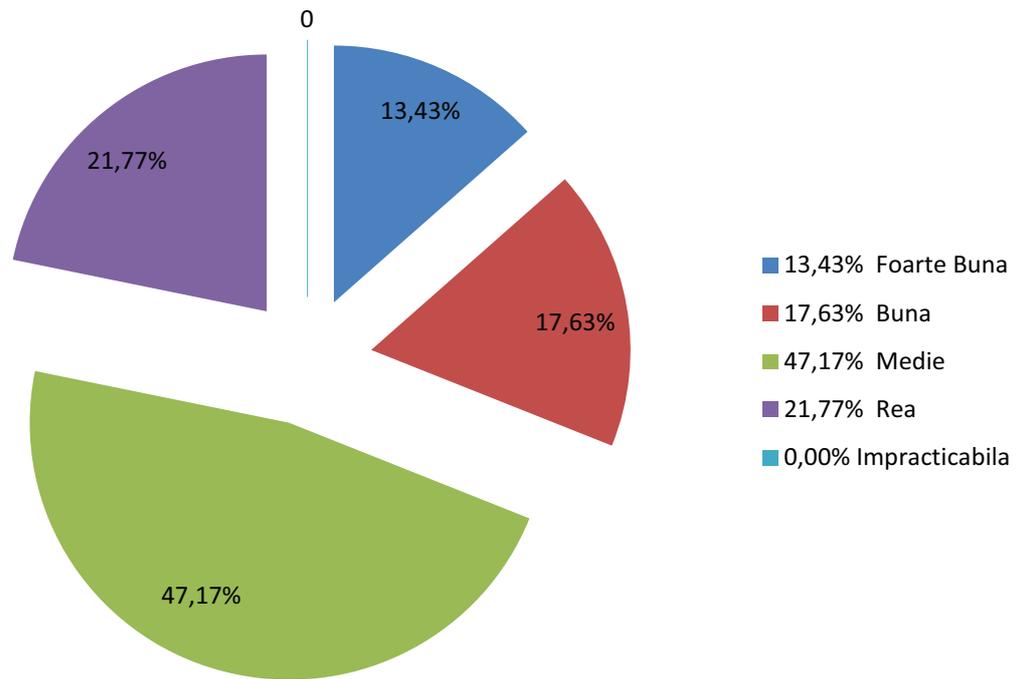
DRUMUL JUDEȚEAN 601 (DJ 601)
Limita județului Giurgiu – Videle
Lungime Totală 5,245 km

Nr. Crt.	Pozitii kilometrice		Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime (km)	Benzi circulatie	Imbracaminte	Starea de viabilitate a drumului	Poduri		
								Pozitie kilometrica	Lungime (m)	Stare viabilitate
1	2	3		4	5	6	7	8	9	10
1	49+350	52+405	Limita Județului Giurgiu - limita intravilan Videle	3,055	1	Beton asfaltic	FB			
2	52+405	54+595	De la limita intravilan Videle până la Strada Primăverii (DJ503) în Videle	2,190	1	Beton asfaltic	FB			
TOTAL				5,245						

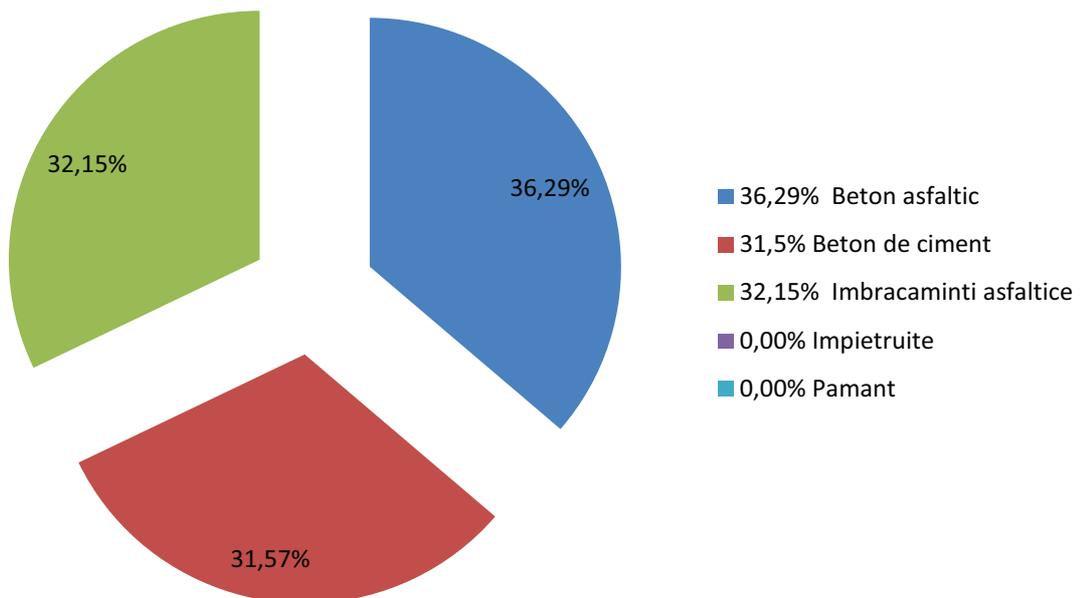
**DRUMUL JUDEȚEAN 601B (DJ 601B)
DJ 601 – Blejești – Cosmești – Siliștea – Puranii de Sus (DJ 503)
Lungime Totală 27,559 km**

Nr. Crt.	Pozitii kilometrice		Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime (km)	Benzi circulatie	Imbracaminte asfaltica	Starea de viabilitate a drumului	Poduri		
								Pozitie kilometrica	Lungime (m)	Stare viabilitate
1	2	3		4	5	6	7	8	9	10
1	0 + 000	6+000	De la intersectie DJ 601 pâna la Blejești	6,000	1	Imbacaminte asfaltica	R			
2	6+000	8+000	Blejești - Cosmești	2,000	1	Beton asfaltic	B	6+383	30,00	B
3	8+000	8+500	Cosmești	0,500	1	Beton asfaltic	M			
5	8+500	12+300	Cosmești	3,800	1	Beton asfaltic	M			
6	12+300	21+000	De la Cosmești pâna la limita comunei Siliștea	8,700	1	Beton de ciment	M	12+700	7,00	B
7	21+000	23+859	De la limita comunei Siliștea pâna la Siliștea (centru)	2,859	1	Imbacaminte asfaltica	B			
8	23+859	27+559	De la Siliștea (centru) pâna la Puranii de Sus (DJ 503)	3,700	1	Beton asfaltic	FB	26+259	21,60	B
TOTAL				27,559						

Starea Drumului (DJ 601B)



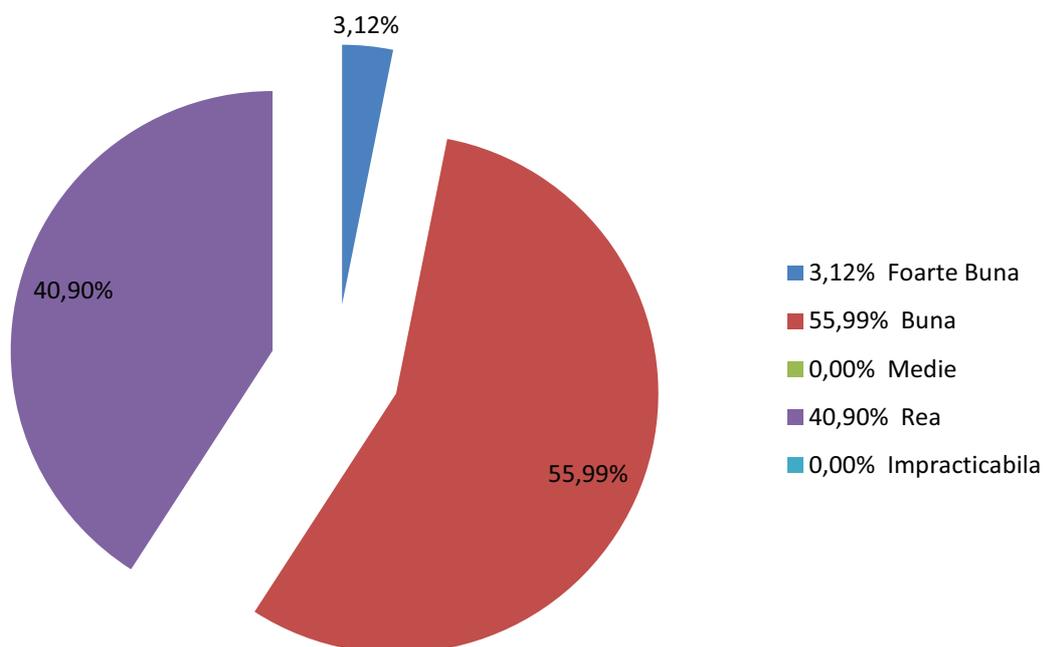
Îmbrăcăminte rutieră (DJ 601B)



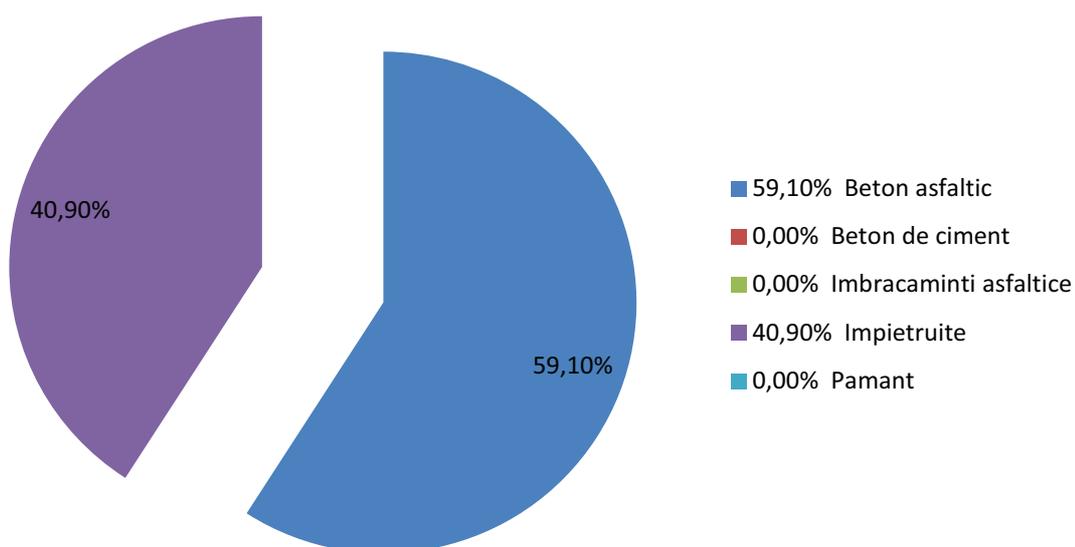
DRUMUL JUDEȚEAN 601C (DJ 601C)
Cosmești (DJ 601B) – Perii Broșteni – Vârtoape – Rădoiești – Drăgănești de Vede – Roșiori de Vede
Lungime Totală 41,692 km

Nr. Crt.	Pozitii kilometrice	Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime (km)	Benzi circulatie	Imbracaminte	Starea de viabilitate a drumului	Poduri		
							Pozitie kilometrica	Lungime (m)	Stare viabilitate
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	0+000	Cosmești	0,100	1	Beton asfaltic	FB			
2	0+100	Cosmești	1,200	1	Beton asfaltic	FB			
3	1+300	Cosmești - Bîscoveni	11,290	1	Impietruire	R	8+327	11,70	R
5	12+590	Bîscoveni - Perii Broșteni	5,760	1	Impietruire	R			
6	18+350	Perii Broșteni - Vîrtoape	5,840	1	Beton asfaltic	B	18+913	52,20	M
	21+065						12,30	B	
7	24+190	Vîrtoape - Măgura cu Liliac	13,102	1	Beton asfaltic	B	24+338	17,00	M
	37+292						37,00	M	
8	37+292	Măgura cu Liliac - Coșoteni (DJ 612A)	4,400	1	Beton asfaltic	B	38+540	36,00	R
TOTAL			41,692						

Starea Drumului (DJ 601C)



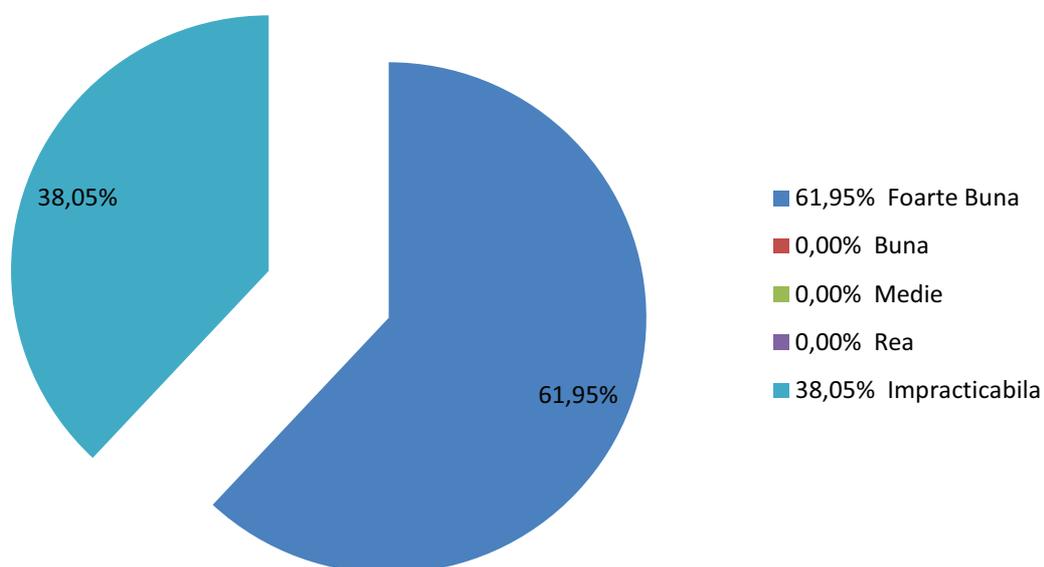
Îmbrăcăminte rutieră (DJ 601C)



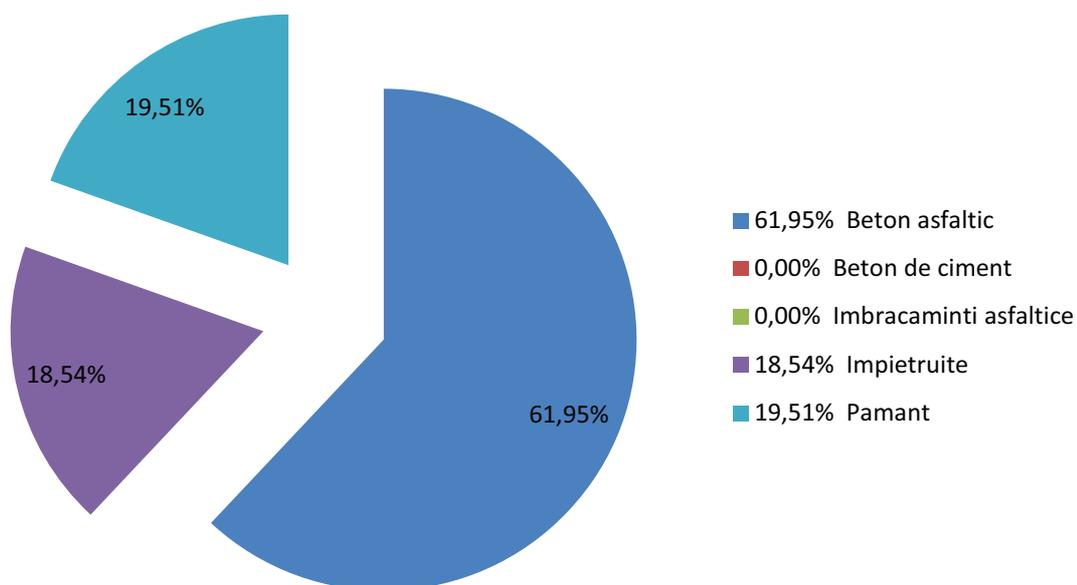
DRUMUL JUDEȚEAN 601D (DJ 601D)
Prunaru (DN6) – Limita județului Giurgiu – Mereni – Videle
Lungime Totală 20,500 km

Nr. Crt.	Pozitii kilometrice	Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime (km)	Benzi circulatie	Imbracaminte	Starea de viabilitate a drumului	Poduri		
							Pozitie kilometrica	Lungime (m)	Stare viabilitate
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	0+000 4+000	Prunaru - Limita județului Giurgiu	4,000	1	Pământ	I			
2	10+714 14+514	Limita județului Giurgiu - Mereni	3,800	1	Împietruit	I	14+365	29,30	M
3	14+514 25+198	Mereni - limita intravilan Videle	10,684	1	Beton asfaltic	FB	15+828	39,95	M
							22+239	6,00	B
5	25+198 26+614	De la limita intravilan Videle până la pod peste râul Glavacioc	1,416	1	Beton asfaltic	FB	25+327	48,30	B
6	26+614 27+214	De la pod peste râul Glavacioc până la strada Florilor (Videle)	0,600	1	Beton asfaltic	FB			
TOTAL			20,500						

Starea Drumului (DJ 601D)



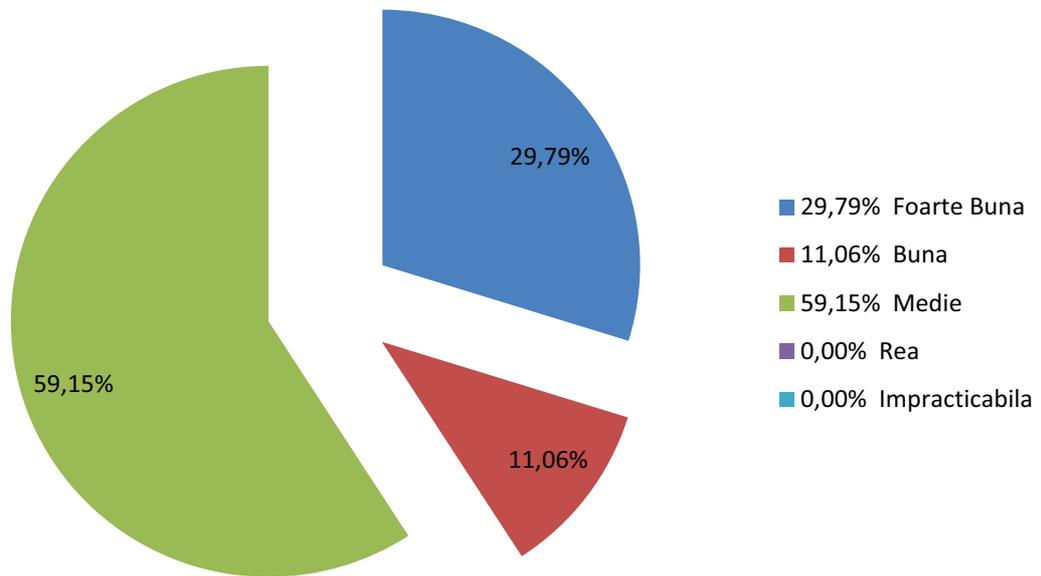
Îmbrăcăminte rutieră (DJ 601D)



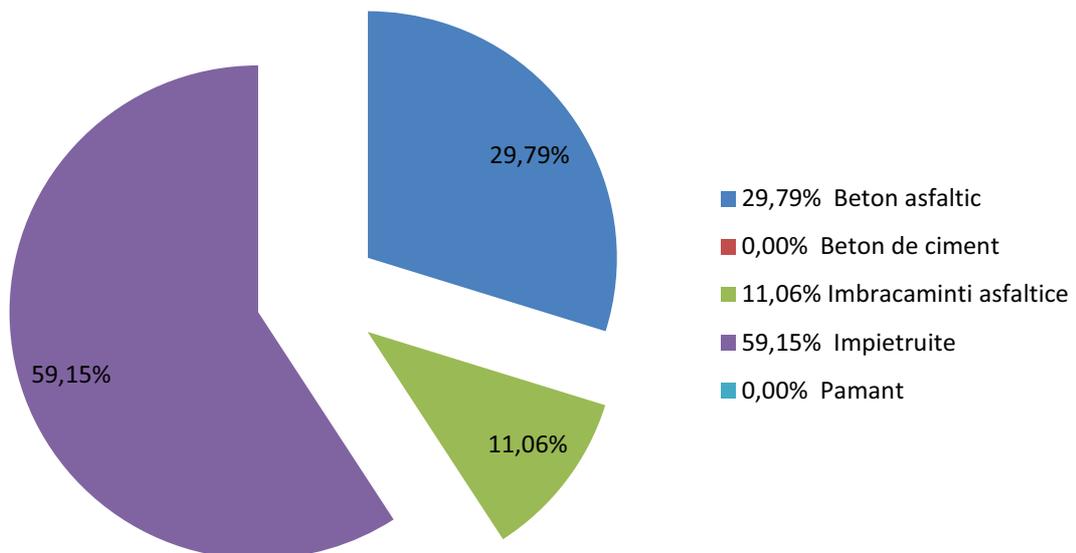
DRUMUL JUDEȚEAN 601F (DJ 601F)
Coșoteni (DJ 612A) – Meri – Vedea Albești – Părul Rotund – Mavrodin (DJ 703)
Lungime Totală 23,500 km

Nr. Crt.	Pozitii kilometrice	Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime (km)	Benzi circulatie	Imbracaminte	Starea de viabilitate a drumului	Poduri		
							Pozitie kilometrica	Lungime (m)	Stare viabilitate
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	0+000 2+600	De la intersecție DJ 612A Coșoteni până la extravilan comuna Vedea (pădurea Vedea)	2,600	1	Îmbracaminte asfaltică	B			
2	2+600 12+156	De la extravilan comuna Vedea (pădurea Vedea) până la Albești	9,556	1	Împietruit	M	7+351	8,00	R
3	12+156 16+500	Albești - Nenciuiești	4,344	1	Împietruit	M			
5	16+500 23+500	Nenciuiești - Mavrodin (intersecție cu DJ 703)	7,000	1	Beton asfaltic	FB	19+500	7,50	M
TOTAL			23,500						

Starea Drumului (DJ 601F)



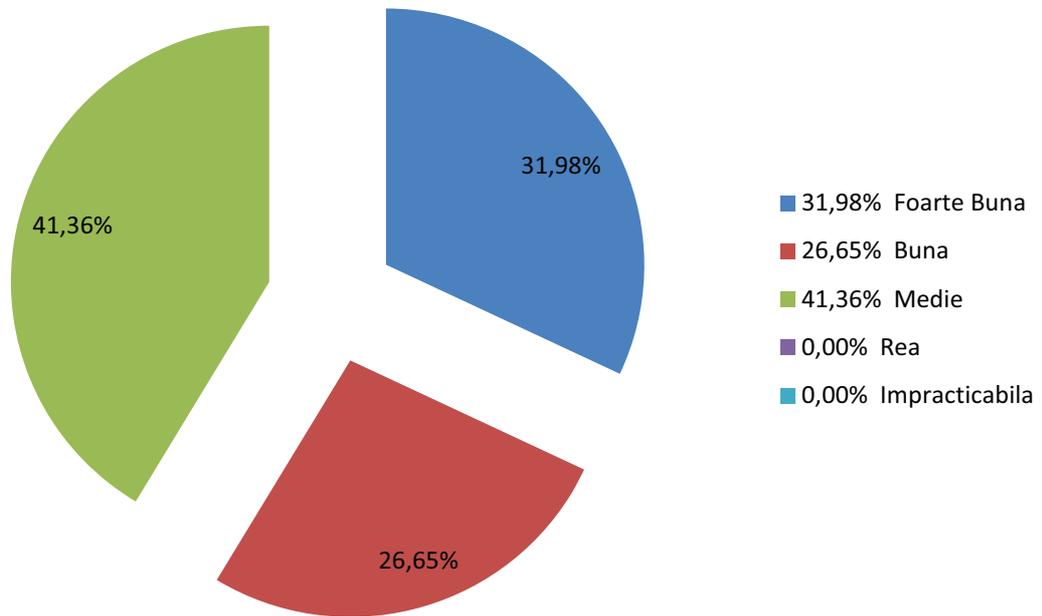
Îmbrăcămintă rutieră (DJ 601F)



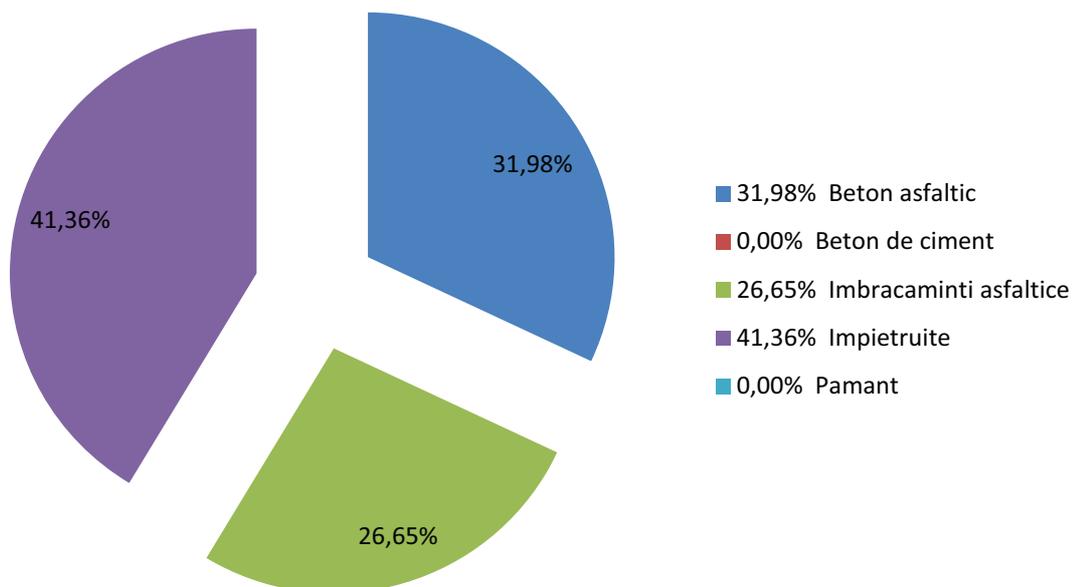
DRUMUL JUDEȚEAN 611 (DJ 611)
Limita județului Giurgiu – Gratia – Sărbeni – Limita județului Dâmbovița
Lungime Totală 9,380 km

Nr. Crt.	Pozitii kilometrice	Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime (km)	Benzi circulație	Imbracaminte	Starea de viabilitate a drumului	Poduri		
							Pozitie kilometrica	Lungime (m)	Stare viabilitate
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	6+800 9+300	Lim. Jud. Giurgiu - Gratia	2,500	1	imbracaminti asfaltice	B			
2	9+300 12+500	Gratia - Sirbeni	3,200	1	impietruit	M	9+945	20,70	B
3	12+500 15+500	Sirbeni	3,000	1	beton asfaltic	FB			
4	15+500 16+180	Sirbeni - Lim. Jud. Dambovita	0,680	1	impietruit	M			
TOTAL			9,380						

Starea Drumului (DJ 611)



Îmbrăcăminte rutieră (DJ 611)



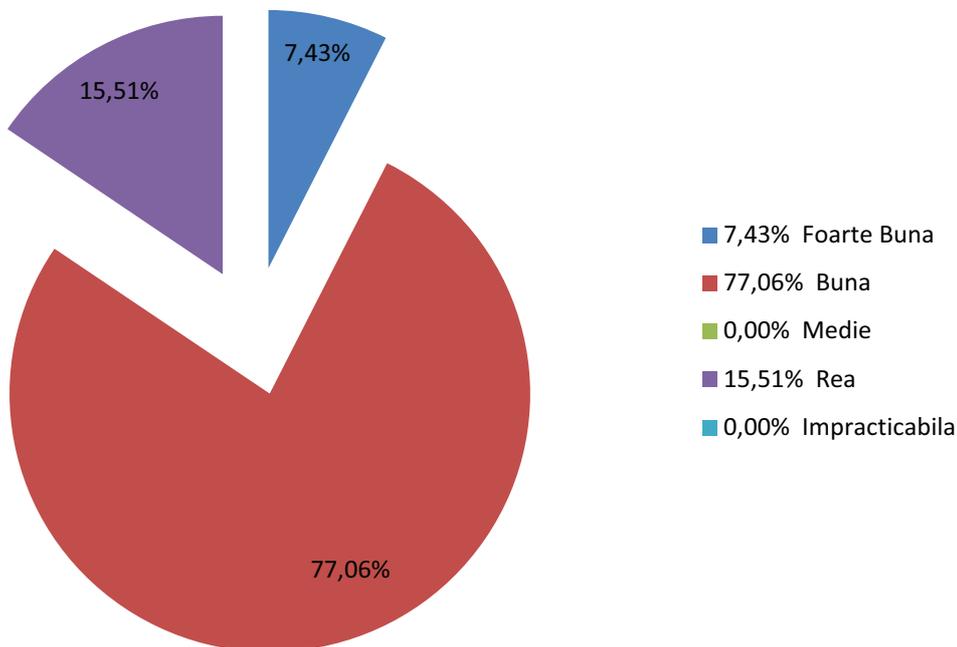
DRUMUL JUDEȚEAN 612

Limita județului Giurgiu – Mereni – Botoroaga – Băbăița – Orbeasca – Călinești – Rădoiști – Sfințești – Săcești – Ciolănești
Lungime Totală 78,450 km

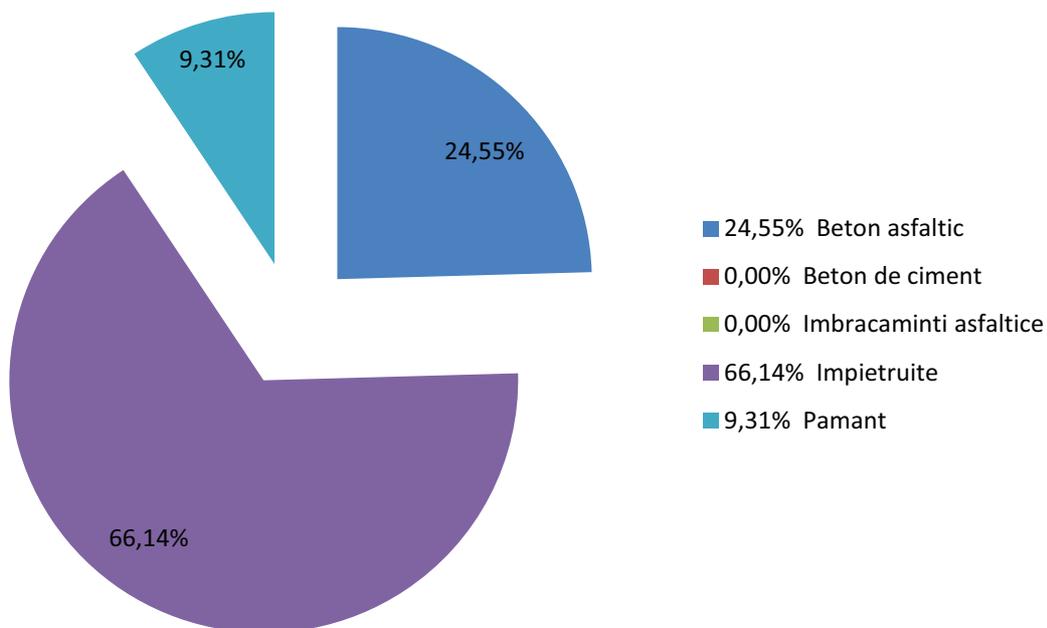
Nr. Crt.	Pozitii kilometrice		Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime (km)	Benzi circulatie	Imbracaminte	Starea de viabilitate a drumului	Poduri		
								Pozitie kilometrica	Lungime (m)	Stare viabilitate
1	2	3		4	5	6	7	8	9	10
1	1+112	6+940	Lim. Jud. Giurgiu - Mereni (DJ 601D)	5,828	1	Beton asfáltic	FB	5+894	34,00	B
2	6+940	8+240	Se scade suprapunere cu DJ 601D	-1,300						
3	8+240	15+542	Mereni - Valea Ciuresului	7,302	1	Pamant	R	8+721	Demolat 200 p. Glavacioc	
4	15+542	18+682	Valea Ciuresului - Botoroaga (DJ 503)	3,100	1	Beton asfáltic	B	17+313	40,00	
5	18+372	18+412	Se scade suprapunerea cu CF Videle - Giurgiu	-0,040						
6	18+682	19+504	Se scade suprapunerea cu DJ 503	-0,822						
7	19+504	32+872	Botoroaga (DJ 503) - Babaita (DJ 506)	13,368	1	Impietruit	B	19+854	29,40	B
8	32+872	33+862	Se scade suprapunerea cu DJ 506	-0,990						
9	33+862	40+063	Babaita (DJ 506) - Orbeasca (DJ 504)	6,201	1	Impietruit	B	34+400	53,00	B

10	40+063	40+467	Se scade suprapunerea cu DJ 504	-0,404									
11	40+467	42+243	Orbeasca (DJ 504) - Calinesti - Radoiesti (DC 54)	1,776	1	Beton asfaltic	B	49+508	25,00				M
12	42+243	58+580	Orbeasca (DJ 504) - Calinesti - Radoiesti (DC 54)	17,323	1	Impietruit	B	52+300	10,00				B
13	48+454	48+494	Se scade suprapunerea cu DJ 703	-0,014									
14	59+580	63+773	Radoiesti (DC 54) - Radoiesti (DJ 601 C)	4,153	1	Impietruit	B	62+850	8,50				
15	62+952	62+992	Se scade suprapunerea cu CF Bucuresti Radoiesti	-0,040									
16	63+773	64+371	Se scade suprapunerea cu DJ 601C	-0,598									
17	64+371	69+234	Radoiesti (DJ 601C) - Sfantesti	4,863	1	Impietruit	R						
18	69+234	70+361	Se scade suprapunerea cu DJ 504B	-1,127									
19	70+361	76+339	Sfantesti - Saceni	5,978	1	Impietruit	B	70+830 74+343	8,00 21,50				R R
20	76+339	84+897	Saceni - Ciolanesti (DJ 701)	8,558	1	Beton asfaltic	B	76+915 82+999	18,10 7,00				B M
TOTAL				78,450									

Starea Drumului (DJ 612)



Îmbrăcămintă rutieră (DJ 612)



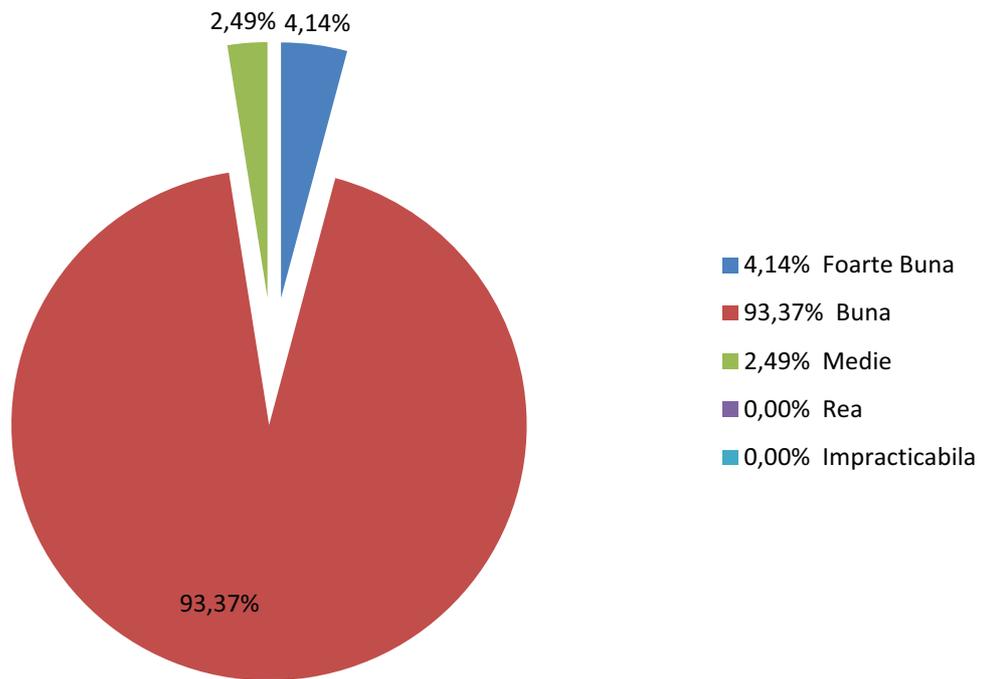
DRUMUL JUDEȚEAN 612A (DJ 612A)
Săceni (DJ 612) – Roșiori de Vede – Crîngeni – Plopii Slăvițești
Lungime Totală 48,282 km

Nr. Crt.	Pozitii kilometrice	Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime (km)	Benzii circulat ie	Imbracaminte	Starea de viabilitate a drumului	Poduri		
							Pozitie kilometrica	Lungime (m)	Stare viabilitate
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	0+000 2+000	Saceni - Satul Vechi	2,000	1	Beton asfaltic	FB			
2	2+000 14+154	Satul Vechi - Pod peste raul Vede la Rosiorii de Vede	12,154	1	Beton asfaltic	B	5+729 11+679 12+464 13+054	39,00 25,00 20,50 79,40	B B M B
3	14+154 14+554	De la Pod peste raul Vede pana la CF Rosiorii de Vede - Alexandria	0,400	1	Beton asfaltic	M			
4	14+554 14+774	B-dul Comercial in Rosiorii, de la CF Rosiorii de Vede - Alexandria pana la Str. Mihai Bravu	0,220	1	Beton asfaltic	B			
5	14+774 15+574	Str. Mihai Bravu in Rosiorii de Vede de la B-dul Comercial pana la str. Dunarii	0,800	1	Beton asfaltic	M			
6	15+574 17+146	Str. Sf. Teodor in Rosiorii de Vede de la str Dunarii la DN 6	1,572	1	Beton asfaltic	B			
7	17+146 19+460	De la DN 6 pana la Spital TBC	2,314	1	Beton asfaltic	B	17+790	23,80	B
8	19+460 33+649	Rosiorii de Vede - Balta Sarata	14,189	1	Impietruit	B			
9	33+649 36+317	Se scade suprapunerea cu DJ 653	-2,668						
10	36+317 50+050	De la Crîngeni la Plopii Slavitesti	13,733	1	Impietruit	B			
11	50+050 50+950	Plopii Slavitesti	0,900	1	Impietruit	B			

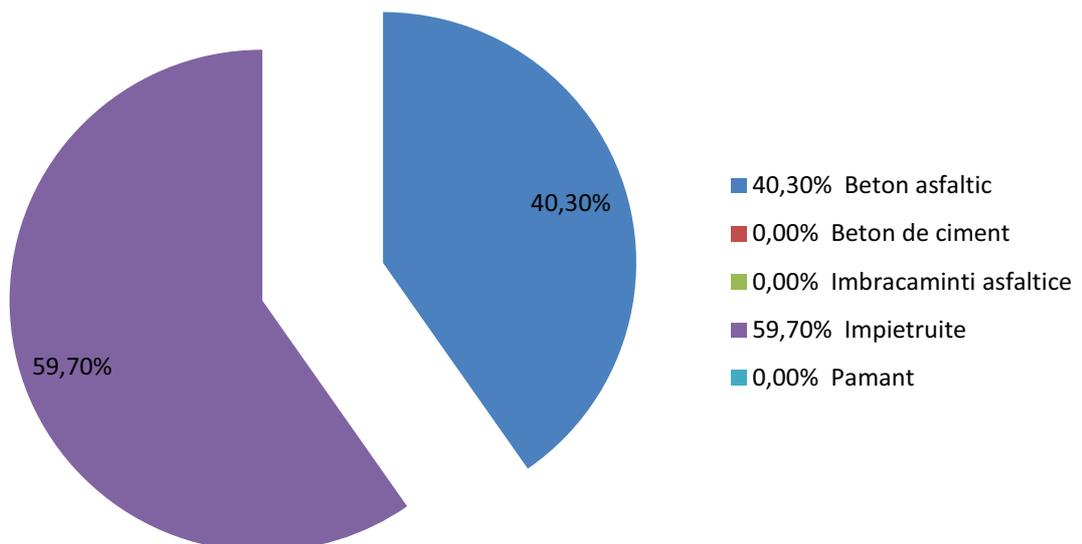
TOTAL	48,282
--------------	---------------

SECRET

Starea Drumului (DJ 612A)



Îmbrăcăminte rutieră (DJ 612A)



DRUMUL JUDEȚEAN 612B
Satul Vechi (DJ 612A) – Drăcșenei – Beuca – Dobrotești (DN 65A)
Lungime Totală 15,525 km

Nr. Crt.	Pozitii kilometrice	Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime (km)	Benzi circulatie	Imbracaminte	Starea de viabilitate a drumului	Poduri		
							Pozitie kilometrica	Lungime (m)	Stare viabilitate
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
							0+699	7,50	M
1	0+000	15+525	De la intersecția cu DJ 612A - Satul Vechi pana la intersecție cu DN 65A - Dobrotești	1	Beton asfaltic	FB	8+314	9,00	B
							8+814	22,00	B
							9+368	10,00	B
								12,00	M
TOTAL			15,525						

DRUMUL JUDEȚEAN 612C (DJ 612C)
Strada Dunării – Bulevardul comercial – Strada 1 Decembrie – Strada Izbiceanu – Strada Oltului
Lungime Totală 6,805 km

Nr. Crt.	Pozitii kilometrice	Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime (km)	Benzi circulatie	Imbracaminte	Starea de viabilitate a drumului	Poduri		
							Pozitie kilometrica	Lungime (m)	Stare viabilitate
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	0+000	(DN 6) Str. Dunarii	1,225	1	Beton asfaltic	B			
2	1+225	B-dul Comercial	3,420	1	Beton asfaltic	B			
3	4+645	Str. 1 Decembrie	0,635	1	Beton asfaltic	B			
4	5+280	Str. Izbiceanu	0,550	1	Beton asfaltic	B			
5	5+830	Str. Oltului	0,975	1	Beton asfaltic	B			
TOTAL			6,805						

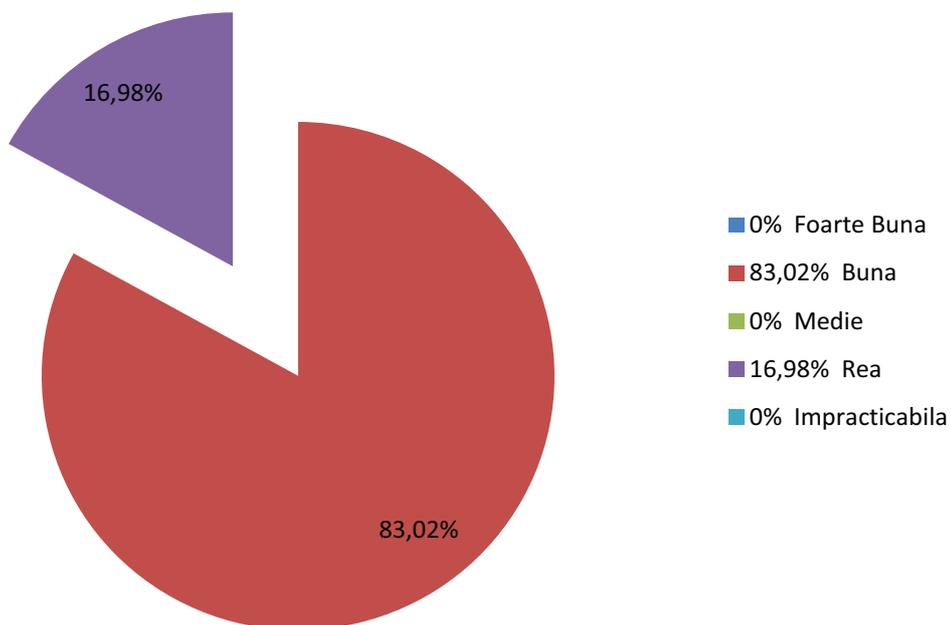
DRUMUL JUDEȚEAN 642 (DJ 642)
Limita județului Olt – Moldoveni – Islaz
Lungime Totală 9,550 km

Nr. Crt.	Pozitii kilometrice	Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime (km)	Benzi circulatie	Imbracaminte	Starea de viabilitate a drumului	Poduri		
							Pozitie kilometrica	Lungime (m)	Stare viabilitate
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	60+000 65+550	Lim. Jud. Olt - Islaz	5,550	1	Beton asfaltic	B			
2	65+550 69+550	Islaz	4,000	1	Beton asfaltic	B			
TOTAL			9,550						

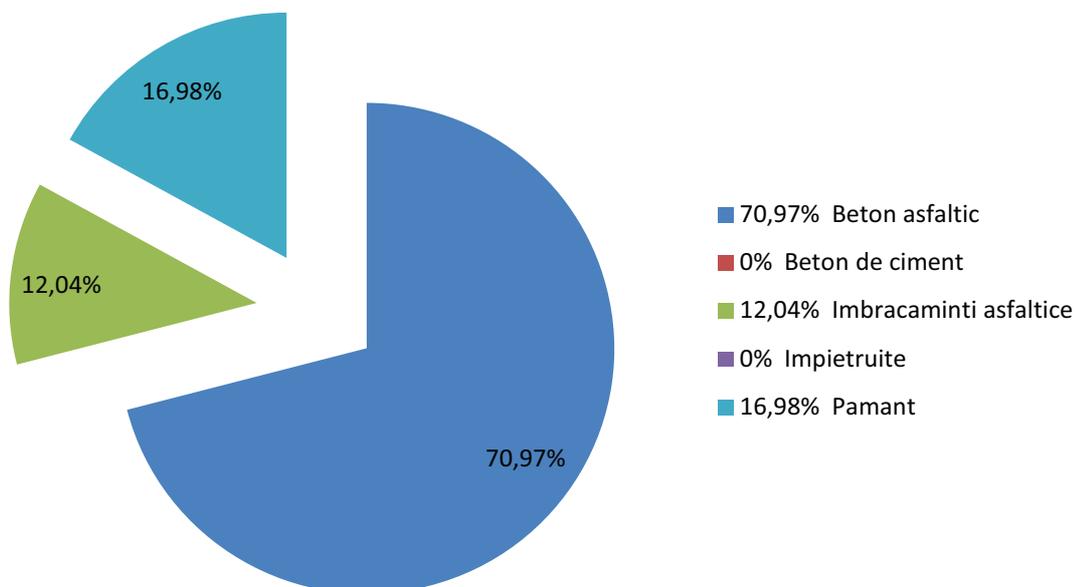
DRUMUL JUDEȚEAN 653 (DJ 653)
Limita județului Olt – Crîngeni – Călmățui – Salcia Crîngu
Lungime Totală 47,249 km

Nr. Crt.	Pozitii kilometrice	Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime (km)	Benzi circulație	Imbracaminte	Starea de viabilitate a drumului	Poduri		
							Pozitie kilometrica	Lungime (m)	Stare viabilitate
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	66+120 74+145	Lim. Jud. Olt - Crîngeni	8,025	1	Pamant	R	74+070	15,00	R
2	74+145 99+515	Crîngeni - Baneasa	25,370	1	Beton asfaltic	B	74+423 76+946 79+800	15,00 27,10 28,10	R B B
3	99+515 100+430	Se scade suprapunerea cu DN 65A	-0,915				89+086 109+937	15,00 15,00	R R
4	100+430 106+120	Baneasa - Florica	5,690	1	Imbracaminti asfaltice	B			
5	106+120 114+284	Florica - Crîngu	8,164	1	Beton asfaltic	B	112+831	7,00	B
TOTAL			47,249						

Starea Drumului (DJ 653)



Îmbrăcămintă rutieră (DJ 653)



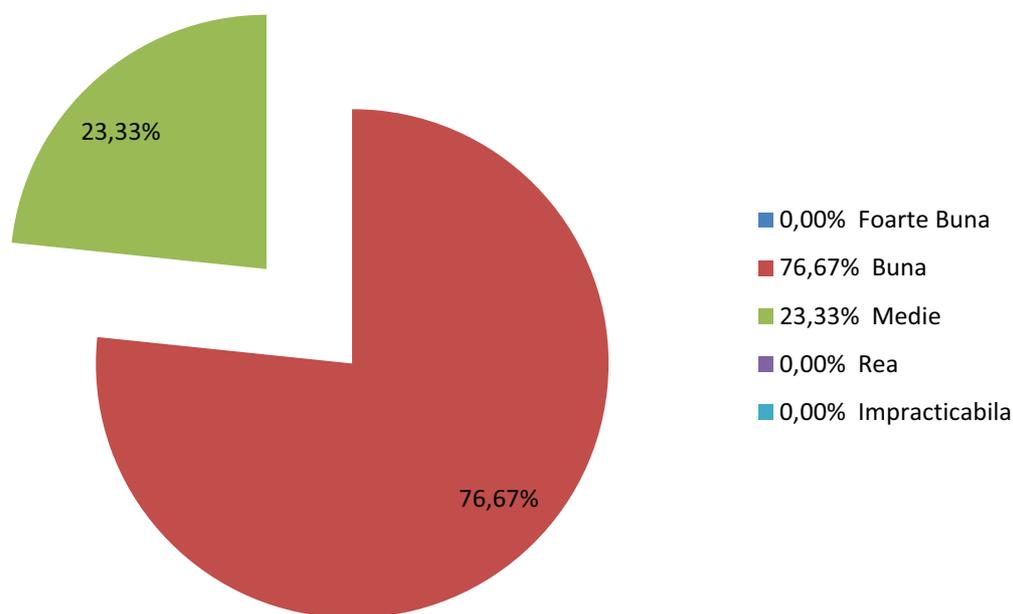
DRUMUL JUDEȚEAN 679 (DJ 679)
Limita județului Olt – Băcălești – Balta Sărată (DJ 612A)
Lungime Totală 7,367 km

Nr. Crt.	Pozitii kilometrice	Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime (km)	Benzi circulatie	Imbracaminte	Starea de viabilitate a drumului	Poduri		
							Pozitie kilometrica	Lungime (m)	Stare viabilitate
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	86+500 93+867	Lim. Jud. Olt - Balta Sarata	7,367	1	Imbracaminti asfaltice	B	88+065 88+650 90+937	8,00 7,00 8,00	B M B
TOTAL							92+162	9,50	B

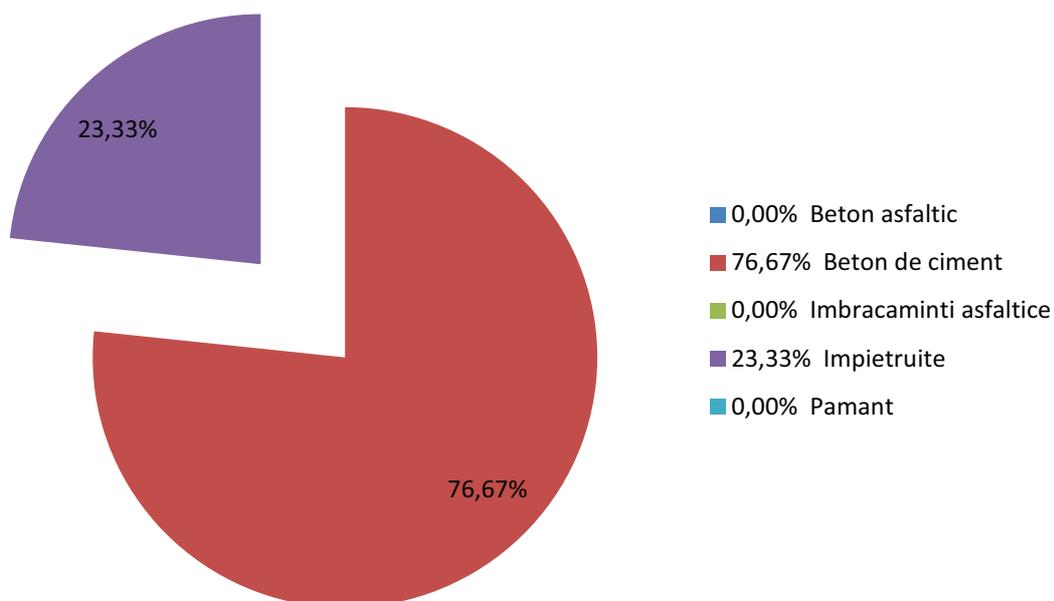
DRUMUL JUDEȚEAN 679B (DJ 679B)
Scrioaștea (DN 65A) – Stejaru – Limita județului Olt
Lungime Totală 13,500 km

Nr. Crt.	Pozitii kilometrice	Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime (km)	Benzi circulatie	Imbracaminte	Starea de viabilitate a drumului	Poduri		
							Pozitie kilometrica	Lungime (m)	Stare viabilitate
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	0+000 4+600	Scrioaștea - Gresia	4,600	1	Beton de ciment	B			
2	4+600 10+350	Gresia - Socetu	5,750	1	Beton de ciment	B			
3	10+350 13+500	Socetu - Lim. Jud. Olt	3,150	1	Impietruit	M			
TOTAL			13,500						

Starea Drumului (DJ 679B)



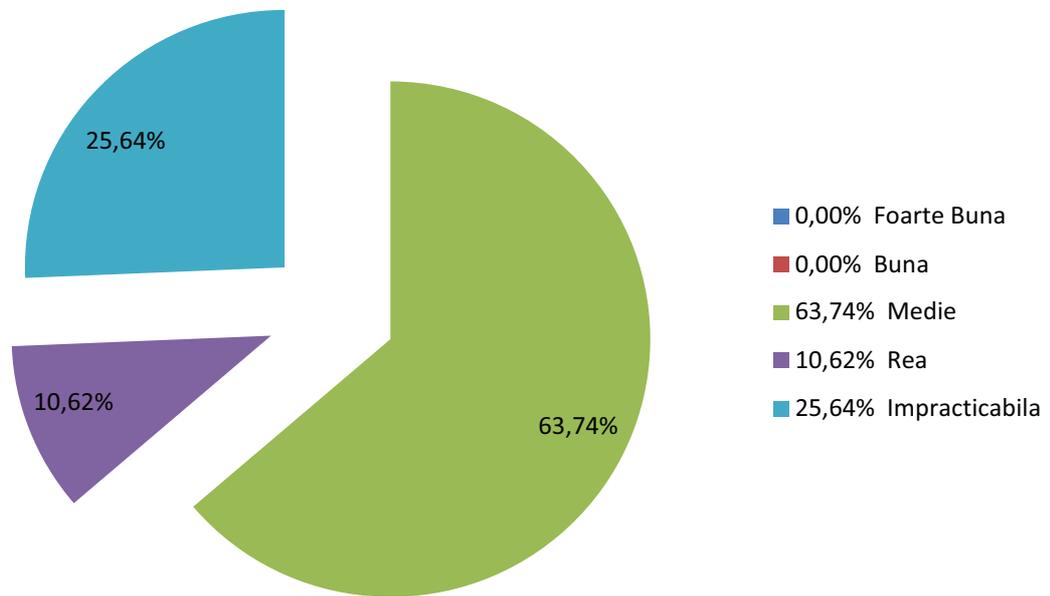
Îmbrăcămintă rutieră (DJ 679B)



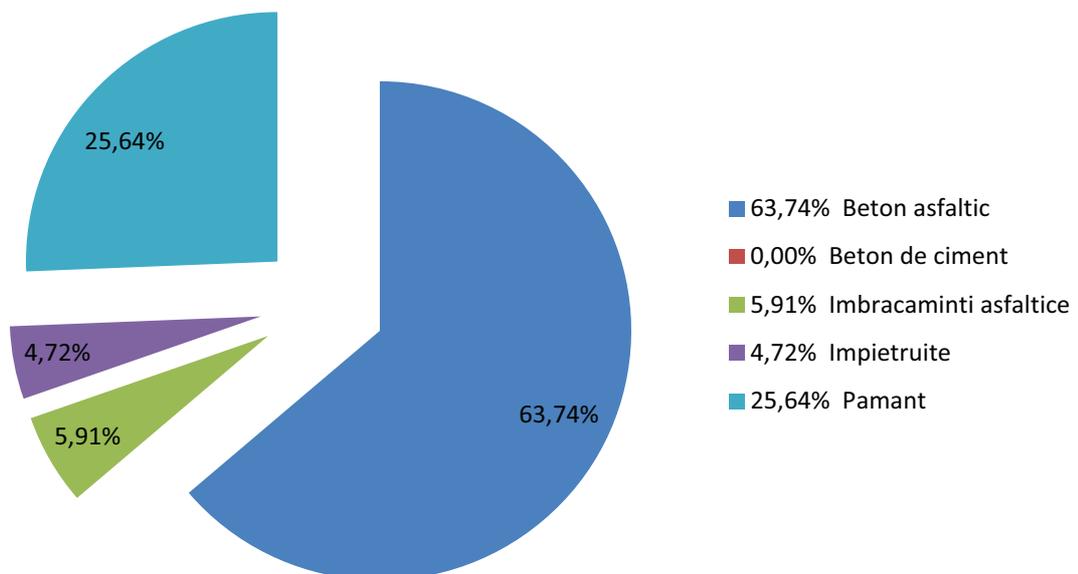
DRUMUL JUDEȚEAN 679E (DJ 679E)
Limita județului Argeș - Siliștea Gumești – Tătărașii de Sus (DJ 504)
Lungime Totală 14,120 km

Nr. Crt.	Pozitii kilometrice	Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime (km)	Benzi circulație	Imbracaminte	Starea de viabilitate a drumului	Poduri		
							Pozitie kilometrica	Lungime (m)	Stare viabilitate
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	7+144 10+764	Lim. Jud. Argeș - Siliștea Gumești	3,620	1	Pământ	I			
2	10+764 11+430	Siliștea Gumești	0,666	1	Impietruit	R			
3	11+430 12+264	In intravilan - Siliștea Gumești	0,834	1	Imbracaminti asfaltice	R			
4	12+264 21+264	De la intravilan Siliștea Gumești pana la Tata	9,000	1	Beton asfaltic	M	21+124	58,70	
TOTAL			14,120						

Starea Drumului (DJ 679E)



Îmbrăcăminte rutieră (DJ 679E)



DRUMUL JUDEȚEAN 701 (DJ 701)

**Limita județului Dâmbovița – Gratia – Poeni – Siliștea – Scurtu – Slăvești – Ciolănești – Zîmbreasca – Dobrotești (DN 65A)
Lungime Totală 60,445**

Nr. Crt.	Poziții kilometrice	Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime (km)	Benzii circulatie	Imbracaminte	Starea de viabilitate a drumului	Poduri		
							Pozitie kilometrica	Lungime (m)	Stare viabilitate
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	44+240 49+300	Lim. Jud. Dimbovita - Gratia	5,060	1	Beton asfaltic	FB	48+975	49,25	FB
2	49+300 57+380	Gratia - Poeni	8,080	1	Beton asfaltic	FB			
3	57+380 58+380	Poeni	1,000	1	Beton asfaltic	FB			
4	58+380 59+480	Se scade suprapunere cu Dj 503	-1,100						
5	59+480 59+800	Poeni	0,320	1	Beton asfaltic	FB	59+560	26,30	FB
6	59+800 62+250	Poeni - Siliștea	2,450	1	Beton asfaltic	FB			
7	62+250 68+310	Siliștea - Siliștea Mica	6,060	1	Beton asfaltic	FB	62+850	18,40	FB
8	68+310 77+753	Siliștea Mica - Slavesti	9,443	1	Beton asfaltic	FB	73+380	47,50	FB
9	77+753 81+253	Se scade suprapunere cu Dj 504	-3,500						
10	81+253 91+518	Slavesti - Ciolanesti	10,265	1	Beton asfaltic	FB	81+770 83+805 84+775 87+555	27,92 12,00 30,30 10,76	FB FB FB FB
11	91+518 92+118	Se scade suprapunere cu DJ 703	-0,600						
12	92+118 93+161	Ciolanesti	1,043	1	Beton asfaltic	FB			
13	93+161 101+556	Ciolanesti - Zimbreasca	8,395	1	Beton asfaltic	FB	94+365 95+930	8,48 8,00	FB FB
14	101+556 109+885	Dobrotesti - DN 65	8,329	1	Beton asfaltic	FB	102+280	22,80	FB
TOTAL			60,445						

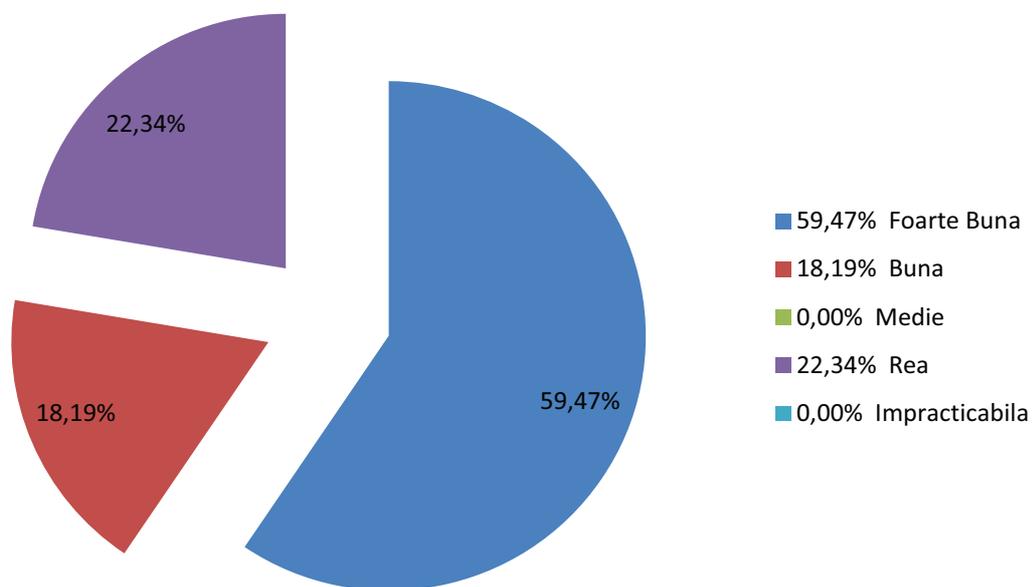
DRUMUL JUDEȚEAN 703
Limita județului Olt – Balaci – Siliștea Gumești – Călinești – Mavrodin – Buzescu (DN 6)
Lungime Totală 67,605 km

Nr. Crt.	Poziții kilometrice	Localități sau repere între care este cuprins sectorul	Lungime (km)	Benzi circulatie	Imbracaminte	Starea de viabilitate a drumului	Poduri		
							Pozitie kilometrica	Lungime (m)	Stare viabilitate
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	92+076 101+496	Lim. Jud. Olt - Balaci	9,420	1	Beton asfaltic	FB	98+642 101+351	16,50 6,00	FB R
2	101+496 104+896	Balaci	3,400	1	Beton asfaltic	FB			
3	104+896 106+396	Balaci - Gara Balaci	1,500	1	Beton asfaltic	FB			
4	106+396 112+021	Gara Balaci - Siliștea Gumești	5,625	1	Beton asfaltic	FB	109+896	16,50	M
5	112+021 119+896	Siliștea Gumești - Ciolanesti	7,875	1	Beton asfaltic	FB			
6	119+896 121+396	Ciolanesti Deal	1,500	1	Beton asfaltic	B	123+246	28,10	R
7	121+396 136+500	Ciolanesti Deal - Garagau	15,104	1	Beton asfaltic	R	125+776 128+119 129+112	25,10 13,20 21,10	R B B
8	136+500 139+080	Garagau - Vartoape	2,580	1	Beton asfaltic	B	138+642	24,20	B
9	139+080 140+680	Se scade suprapunere cu DJ 601C	-1,600						
10	140+680 148+896	Virtoape - Calinesti	8,216	1	Beton asfaltic	B	140+746	6,00	B
11	148+896 154+896	Calinesti	6,000	1	Beton asfaltic	FB			
12	154+896 158+896	Calinesti - Mavrodin	4,000	1	Beton asfaltic	FB	158+720	48,00	M

13	158+896	161+281	Mavrodin Buzescu	2,385	1	Beton asfaltic	FB	159+337	122,85	FB
TOTAL				67,605						

PROIECT

Starea Drumului (DJ 703)



DRAFT

5.4.3 Capacitatea portanta a tronsoanelor de drum, pentru fiecare drum judetean;

Capacitatea portantă a complexului rutier este o caracteristică structurală a drumului exprimată prin valorile deformației elastice (deflexiunea) caracteristică.

Deflexiunea se măsoară cu deflectometrele cu sarcină dinamică în conformitate cu instrucțiunile proprii de utilizare sau cu deflectometrele cu pârghie tip Benckelman, în conformitate cu prevederile și instrucțiunile tehnice departamentale.

Se ține cont de faptul că măsurătorile de deformabilitate cu deflectometrul cu sarcină dinamică se efectuează pe întreaga lungime a tronsonului omogen de drum pe o bandă de circulație, în firul de măsurare situat la distanțe de 1,00 m de marginea părții carosabile în puncte de măsurate situate la distanțe de max. 200 m.

Totodată se ține cont și de faptul că în cazul în care drumurile sunt situate în profil mixt, banda măsurată să fie pe partea în debleu.

Măsurătorile de deformabilitate se vor efectua pe sectoare omogen de drum care sunt caracterizate de aceleași date refetiroare la:

- Tipul profilului transversal predominant (rambleu, debleu, la nivelul terenului, mixt);
- Modul de amenajare al acostamentelor;
- Starea de degradare a îmbrăcăminții rutiere (B-bună, M-mediocră, R-rea).

Lungimea aleasă pentru un sector de măsurare este stabilită ținând cont de următoarele aspecte dar nu va depăși 500 m:

- c) Pe traseele de dealuri înalte lungimea sectoarelor de măsurare poate fi mai mică drumul fiind caracterizat printr-o variație frecventă a profilului transversal;
- d) Sectoarele de măsurare vor fi amplasate pe cât posibil cât mai uniform pe lungimea unui tronson omogen de drum.

Stabilirea sectoarelor de drum omogene se realizează după inspecția vizuală a stării de degradare a îmbrăcăminții rutiere.

Numărul sectoarelor de măsurare pe un tronson omogen de drum va fi de minim 3 iar lungimea totală a sectoarelor de măsurare nu va fi mai mică de 1/10 din lungimea tronsonului de drum.

Pentru fiecare sector de măsurare, în cazul în care se va măsura deflexiunea cu deflectometru cu pârghie Benckelman, măsurarea se va efectua în min. 10 profiluri transversale pe firul de măsurare situat la 1,0 m de marginea părții carosabile la distanțe de max. 50 m între ele pe o singură bandă de circulație.

Masuratorile de capacitate portanta au fost efectuate cu echipamentul PRI 2100, deflectometru cu masa cazatoare (FWD). Principiul de masurare consta in coborarea unui set de greutate pe o platforma cu arcuri (amortizoare de cauciuc), iar sarcina de soc este transferata suprafetei drumului printr-o placa de incarcare. Cand este supusa unei sarcini, suprafata drumului se deformeaza si se produce o deflexiune. Deflexiunile inregistrate de geofonii amplasati la distante diferite fata de centrul de sarcina sunt inregistrate si stocate intr-un fisier de date.



Stabilirea calificativului capacitatii portante

Rezultatele masuratorilor de capacitate portanta au fost prelucrate pentru intervale de 500m, iar interpretarea rezultatelor s-a realizat in conformitate cu tabelul 7 din normativul „*Instructiuni tehnice privind determinarea starii tehnice a drumurilor moderne - CD155-2001*”.

Tabelul 7 din CD 155-2001

Clasa de trafic	Trafic calcul m.o.s.	Capacitate portanta			
		REA	MEDIOCRA	BUNA	FOARTE BUNA
		Deflexiune caracteristica, 0.01mm			
FOARTE USOR	Sub 0.03	>180	160...180	140...160	<140
USOR	0.03...0.10	>150	120...150	100...120	<100
MEDIU	0.10...0.30	>110	85...110	70...85	<70
GREU	0.30...1.00	>80	60...80	50...60	<50
FOARTE GREU	1.00...3.00	>65	50...65	45...50	<45
EXCEPTIONAL	3.00...10.00	>55	45...55	35...45	<35

Calificativul capacitatii portante a drumului s-a stabilit in functie de deflexiunea dinamica si clasa de trafic existenta pe drumul respectiv.

In tabelul 1 sunt prezentate sectoarele de drum analizate si incadrarea acestora in clasa de trafic corespunzatoare .

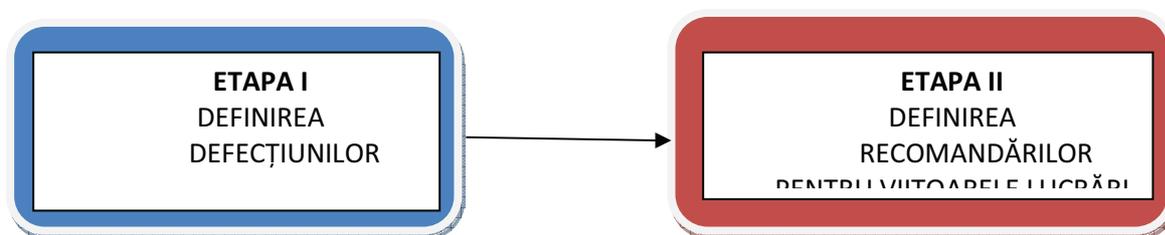
Tabelul 1

Nr. drum	Sector		Tip drum	Tip trafic
DJ 506	0+000	23+985	Judetean	USOR
DJ 506B	0+000	1+904	Judetean	USOR
DJ 504	30+000	53+925	Judetean	USOR
DJ 546	0+000	40+000	Judetean	USOR

Masuratorile de capacitate portanta efectuate pe drumurile județene din județul Teleorman precum si interpretarea rezultatelor acestor măsurători sunt centralizate in **Anexa 1** a acestui document.

5.4.5 Recomandari pentru viitoarele lucrari pe tronsoanele de drum judetean si comunal

Pentru formularea recomandărilor pentru viitoarele lucrări pe tronsoanele de drum județean, într-o prima etapă se stabilesc **tipurile de defecțiuni** prezente pe sectoarele de drum județean din îmbrăcăminți bituminoase, beton de ciment și pavaje urmând ca după identificarea acestora în cea de-a doua etapă să definească **viitoarele lucrări** pe tronsoanele de drum județean.



Pe baza prevederilor *Normativului pentru prevenirea și remedierea defecțiunilor la îmbrăcămințile rutiere moderne* Indicativ AND 547/1998 cu modificările și completările ulterioare, se definesc defecțiunile întâlnite pe sectoarele de drum județean și se formulează recomandări pentru viitoarele lucrări.

În rândurile de mai jos se prezintă cu titlu informativ o serie de lucrări necesare pentru remedierea defecțiunilor în funcție de tipul îmbrăcăminții rutiere întâlnite pe sectoarele de drum județean și în funcție de tipul defecțiunilor existente.

ÎMBRĂCĂMINȚI RUTIERE BITUMINOASE

Suprafață șlefuită

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Executarea de tratamente bituminoase rugose cu 0,5 ... 0,8 kg/mp bitum și 10...13 kg/mp criblură sort 8...16 mm în conformitate cu STAS-urile în vigoare;
- Executarea de covoare asfaltice din betoane asfaltice rugoase;
- Executarea unui covor asfaltic rugos prin clutaj.

Suprafață exudată

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Saturarea cu criblură 3...8 mm, nisip de concasaj sau nisip grăunțos de râu, în cantitate care depinde de situația locală.

Suprafață șiroită

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Stropirea suprafeței cu bitum cu ajutorul lancei autostropitorului pe zona fără liant și acoperirea acestei suprafețe cu criblură și realizarea unei cilindrări ușoare;

În cazul în care suprafața afectată de acest tip de defecțiune este semnificativă se poate recomanda aplicarea unui tratament sau șlam bituminos pentru estetizare.

Peladă

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune și în funcție de mărimea suprafeței afectate se poate proceda astfel:

- Plombarea cu mixtură asfaltică cu agregat mărunț, dacă defecțiunea este izolată;
- Realizarea unui covor asfaltic, cu decaparea stratului de uzură afectat sau direct peste acesta, în cazul în care suprafețele afectate sunt mari cu obligativitatea realizării plombărilor înainte de executarea covorului asfaltic.
- În cazul apariției peladei la tratamentele bituminoase, remedierea constă în refacerea tratamenului pe aceste suprafețe după curățarea lor sau prin badijonarea cu bitum tăiat realizat cu petrosin sau emulsie bituminoasă cationică și acoperirea cu criblură.

Văluriri și refulări

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Decaparea sau frezarea stratului vălurit și înlocuirea acestuia cu un nou strat realizat dintr-o mixtură asfaltică de calitate corespunzătoare. Materialul decapat poate fi reutilizat folosind tehnologia adecvată.

Suprafață poroasă

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Executarea unui tratament de etanșare cu bitum cald și criblură 3...8 mm;
- Executarea unui tratament cu emulsie bituminoasă cationică în cantitate de 1,1 kg/mp bitum rezidual și 8...10 kg/mp criblură sort 3..8mm;

- Badijonarea cu emulsie cationică cu rupere rapidă, diluată cu apă curată nealcalină, în proporție de 1:1 și răspândirea de nisip de natural curat (0...3mm) în cantitate de 4 kg/mp;
- Realizarea unui șlam bitum;
- Realizarea de covoare asfaltice peste suprafețele poroase extinse pe sectoarele largi.

În cazul în care dacă suprafețele poroase afectează suprafețe mari pe drumurile județene cu *trafic intens*, pentru remedierea lor se pot recomanda tratamentele bituminoase și șlamurile bituminoase.

Badijonarea se recomandă a fi utilizată pentru tratarea unor suprafețe poroase izolate, pe drumurile județene cu *trafic redus*.

Suprafață cu ciupituri

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Realizarea de tratamente bituminoase sau șlamuri bituminoase

În cazul apariției acestui tip de defecțiune pe suprafețe izolate într-o primă etapă aceste suprafețe nu necesită măsuri speciale de remediere urmând ca acestea să fie ținute sub observație.

Suprafață încrêțită

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Decaparea sau frezarea îmbrăcăminții bituminoase afectate și refacerea suprafeței utilizând o mixtură asfaltică de calitate corespunzătoare.

Praguri

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Decaparea pragului pe o lungime suficientă și refacerea îmbrăcăminții bituminoase utilizând o mixtură asfaltică de calitate corespunzătoare.

Rupturi de margine

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Completarea porțiunilor dislocate cu mixturi asfaltice pe un suport corespunzător și realizarea încadrării îmbrăcăminții cu pene de ranfort concomitent cu asigurarea scurgerii apelor.

Fisuri și crăpături transversale

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Colmatarea cu mastic bituminos sau mortar asfaltic (în cazul crăpăturilor);
- Regenerarea îmbrăcăminților cu liant îmbătrinit prin executarea unor tratamente bituminoase;
- Acoperirea suprafeței fisurate cu covoare asfaltice iar în cazul în care este întâlnită o rețea de fisuri se va utiliza o țesătură din fibră de sticlă înainte de aplicarea covorului asfaltic.

Fisuri și crăpături longitudinale

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Realizarea unui strat de uzură utilizând și geosinteticele precum și mixturile asfaltice armate cu fibre.

Fisuri și crăpături multiple pe direcții diferite

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Aplicarea de covoare asfaltice a căror grosime să fie stabilită în funcție de trafic, zona climaterică și modul de prezentare a suprafeței de rurale.

În cazul în care îmbrăcămintea prezintă foarte multe fisuri și crăpături este recomandabil introducerea între îmbrăcămintea veche și noul strat de uzură a unui strat antifisură.

- Ranforsarea complexului rutier în cazul în care capacitatea portantă efectivă a acestuia este depășită;
- Frezarea stratului de uzură afectat și refacerea acestuia.

Fisuri și crăpături unidireționale multiple

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Frezarea suprafeței degradate și refacerea stratului de uzură.

Faianțări

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Frezarea și decaparea întregii structuri rutiere și a pământului din patul drumului pe o adâncime egală cu adâncimea de îngheț, înlocuirea pământului geliv cu un material necoeziv și refacerea sistemului rutier, după ce în prealabil se realizează asanarea corpului drumului.

Făgașe longitudinale

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- În cazul în care făgașul apare numai datorită îmbrăcămînții bituminoase, care nu a fost realizată dintr-o mixtură asfaltică cu o mare stabilitate, atunci soluția de remediere constă în frezarea stratului, re folosirea materialului rezultat și executarea unui nou strat dintr-o mixtură asfaltică antifăgaș;
- În cazul în care făgașul apare ca urmare a unei tasări locale pe lungimi scurte ale întregului complex rutier, soluția de remediere poate consta în demolarea întregii structuri rutiere, drenarea apelor la nivelul stratului de formă și refacerea în condiții bune de calitate a întregului complex rutier;
- În cazul în care apariția acestui tip de defecțiune, respectiv făgașul, pe zone cu defecțiuni din dezgheț - îngheț se va proceda la refacerea sectorului de drum județean cu sublinierea fermă a faptului că la nivelul terasamentului este neapărat necesară drenarea apelor ce eventual s-ar putea infiltra în corpul drumului.

Gropi

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Realizarea de plombări cu mixtură asfaltică și utilizarea pe cât posibil a celuiși tip de mixtură asfaltică ca cea din care a fost realizată îmbrăcămintea bituminoasă.

Degradări din îngheț - dezgheț

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- În general trebuie decapată și refăcută întreaga structură rutieră, precum și înlocuirea pământului geliv din patul drumului cu material granular și asigurarea evacuării apelor.

- În cazul în care nu se poate acționa în mod eficient asupra factorilor care intervin în producerea acestui tip de degradare se poate îngrosă structura rutieră existentă dar cu mențiunea că asanarea corpului drumului este absolut necesară.

Tasări locale

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Se realizează completarea cu mixtură asfaltică, după ce în prealabil îmbrăcămintea existentă a fost decapată, lundându-se măsurile necesare pentru asigurarea legăturii între straturi sau prin decaparea întregii structuri rutiere și refacerea acesteia folosind materiale corespunzătoare.

ÎMBRĂCĂMINȚI RUTIERE DIN BETON DE CIMENT

Suprafață șlefuită

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- În cazul în care suprafața afectată de acest tip de defecțiune este mare, remedierea se poate realiza prin executarea periodică de tratamente bituminoase duble inverse sau șlamuri bituminoase adecvate scopului, la care tehnologia de execuție constă în realizarea primului tratament, de amorsare, cu criblură de 3...8 mm, iar celui de al doilea tratament cu criblură 8...16 mm;
- În cazul în care suprafața afectată este mică, remedierea se poate realiza prin executarea de strieri transversale cu ajutorul unei mașini cu discuri diamantate, realizându-se striuri de 3 mm adâncime și 5...7 mm lățime, la o distanță de 50 ... 100 mm între ele;

Suprafață alunecoasă

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Curățarea noroiului cu mătura mecanică și spălarea cu apă a suprafeței;
- Saturarea suprafeței având exces de bitum cu criblură 3...8 mm sau nisip, în funcție de situația locală în cazul suprafețelor mici, sau refacerea corespunzătoare a tratamentelor bituminoase în cazul suprafețelor mari.

Suprafață exfoliată

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Pe suprafațe mari exfoliate se poate aplica un tratament bituminos dublu invers precum și șlamuri bituminoase;
- Pe suprafețe mici exfoliate se pot folosi reparații cu mortar pe bază de rășini epoxidice, reparații cu beton de ciment armat cu fibre de oțel, tratamente bituminoase succesive aplicate manual folosind emulsia bituminoasă cu rupere rapidă sau badijonarea preventivă în faza incipientă cu lianți bituminoși.

Peladă

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda ca în cazul suprafețelor exfoliate și anume:

- Pe suprafațe mari se poate aplica un tratament bituminos dublu invers precum și șlamuri bituminoase;
- Pe suprafețe mici se pot folosi reparații cu mortar pe bază de rășini epoxidice, reparații cu beton de ciment armat cu fibre de oțel, tratamente bituminoase succesive aplicate manual folosind emulsia bituminoasă cu rupere rapidă sau badijonarea preventivă în faza incipientă cu lianți bituminoși.

Decolmatarea rosturilor

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Scoaterea materialului necorespunzător din rosturi, curățarea, uscarea, amorsarea și umplerea lor cu mastic bituminos la cald sau cu alte tipuri de masticuri similare, preparate la cald sau la rece;
- În cazul rosturilor cu deschiderea mai mică de 3 cm, acestea se vor colmata cu mastic bituminos la cald sau alte tipuri de masticuri similare, preparate la cald sau la rece;
- În cazul rosturilor cu deschiderea mai mare de 3 cm, acestea se vor colmata cu mortar asfaltic.

Deschiderea rosturilor longitudinale

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Colmatarea periodică a acestora cu mortar asfaltic.

Rosturi cu mastic în exces

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Îndepărtarea masticului în exces, folosindu-se fie o lopată încălzită fie o spatulă sau un răzuitor cu lamă metalică.

Rupturi

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- În cazul unor rupturi mici locale se pot executa lucrări de reparație cu mortar pe bază de rășini epoxidice;
- În cazul unor rupturi care afectează întreaga grosime a dalei, repararea se realizează prin demolarea în adâncime a betonului din zona afectată, după un contur dreptunghiular cu 10 cm mai mult decât dimensiunile zonei degradare și completarea golului rezultat cu beton fluidifiat cu aditivi.

Fisuri și crăpături

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- La fisurile fine cu deschidere de 1 mm sau mai mică, se toarnă direct peste ele emulsie bituminoasă cu rupere rapidă după realizarea unei lărgiri în prealabil;
- La fisurile având deschideri mai mari de 1 mm, acestea vor fi curățate și se vor umple parțial cu filer de calcar apoi se toarnă peste acestea emulsie bituminoasă cu rupere rapidă;
- Colmatarea cu mortar pe bază de rășini epoxidice.

Procedeele mai sus menționate se pot aplica pentru fisurile pasive.

Pentru fisurile și crăpăturile active acestea se tratează ca în cazul rosturilor prin colmatarea cu mastic bituminos la cald sau la rece, folosind dozajele recomandate.

Gropi

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Plombarea acestora cu mixtură asfaltică sau cu mortar de ciment pe bază de rășini epoxidice, conform tehnologiilor prevăzute în normative.

Tasarea dalelor

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Ridicarea dalelor tasate prin diverse procedee și umplerea golurilor de sub dală cu mortar slăd de var și ciment ce se introduc prin găurile practicate în acest scop în dala de beton;
- Preluarea denivelărilor prin acoperirea suprafeței tasate cu mixturi asfaltice după o prealabilă curățare și amosare;
- Acoperirea suprafeței tasate cu beton armat cu fibre de oțel;
- Înlocuirea dalei tasate, în cazul în care aceasta prezintă și alte tipuri de defecțiuni (crăpături și faianțări) cu o dală nouă din beton rutier cu aditivi.

Faianțări

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- În cazul suprafețelor reduse se poate proceda la colmatarea provizorie a fisurilor și crăpăturilor, iar în cazul în care faianțarea afectează întreaga dală se poate proceda la înlocuirea dalei, după ce terenul de fundare și straturile de fundație au fost asanate;
- În cazul suprafețelor mari, când îmbrăcămintea de beton s-a faianțat datorită fenomenului de oboseală, iar fundația și terasamentele sunt corespunzătoare se poate proceda la ranforsarea sectorului de drum cu îmbrăcăminți bituminoase sau îmbrăcăminți din beton de ciment.
- În cazul în care sectorul de drum afectat de faianțări nu prezintă o fundație uniformă sau pământul folosit în fundație nu este corespunzător se poate proceda la asanarea corpului drumului și apoi la execuția lucrărilor de ranforsare.

Distrușgerea totală a dalelor

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Înlocuirea dalelor afectate de acest gen de defecțiune cu dale noi turnate sau dimensionarea unui alt tip de sistem rutier.

ÎMBRĂCĂMINȚI RUTIERE - PAVAJE DIN PIATRĂ CIOPLITĂ

Decolmatarea rosturilor

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Prin curățarea rosturilor și colmatarea lor la cald cu mastic bituminos sau la rece cu mortar.
- Înainte de colmatarea rosturilor se procedează la revizia pavajului, eliminând denivelările și înlocuind pavelele sparte sau degradate.

Înfundarea sau spargerea unor pavele izolate

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Înlocuirea imediată a pavelelor afectate.

Rotunjirea pavelelor prin uzură

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Executarea periodică a lucrărilor de colmatare în exces a rosturilor;
- Refacerea cu pavele noi;
- Acoperirea pavajelor existente cu îmbrăcămînți bituminoase conform tehnologiilor specifice;

Suprafață șlefuită

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

- Desfacerea îmbrăcămînții existente și executarea unui alt pavaj cu pavele sau calupuri noi;
- Acoperirea pavajului cu straturi bituminoase pentru a se obține o suprafață de rulare netedă și confortabilă;

Denivelarea unor porțiuni din pavaj

Pentru remedierea suprafețelor afectate de acest gen de defecțiune se poate proceda astfel:

Desfacerea pavajului pe suprafața denivelată și reconstruirea la cotă a acestuia conform tehnologiei de execuție.

5.4.8 Creșterea fluenței circulației și a siguranței rutiere pe drumurile publice județene și comunale

Dupa 1989, circulatia rutiera pe drumurile publice din Romania a cunoscut o dezvoltare continua, in contextual dublarii parcului de autovehicule si remorci, care insumeaza peste 4,2 milioane unitati si al numarului posesorilor permisului de conducere, ce depaseste 4,5 milioane.

Si la nivelul judetului Teleorman, evolutia parcului de autovehicule si remorci inmatriculate este ascendenta.

Pe fondul activitatilor preventive efectuate de politia rutiera si celelalte institutii cu atributii in domeniul sigurantei circulatiei, s-a reusit imprimarea unei evolutii descendente dinamicii accidentelor de circulatie, numarul persoanelor decedate reducandu-se cu peste 40% comparativ cu anul 1990.

Din analiza cauzelor generatoare de accidente rutiere soldate cu victime omenesti, produse pe drumurile judetene din judetul Teleorman, s-a constatat ca aceste accidente pot fi incadrate in categoria accidentelor cauzate de neadaptarea vitezei de circulatie la starea carosabilului. Astfel, numarul evenimentelor rutiere de acest tip, care au legatura cu starea carosabilului, configuratia acestuia, semnalizarea rutiera sau gradul de iluminare din zona, a avut o evolutie prezentata mai jos:

Anu l	Nr. total de accidente cu viteza neadaptata	Starea drumului	Nr. de accident e	Nr. de victime	Sectorul de drum
200 5	28	Denivelari generalizate	1	3 - ranite usor	Videle – DJ 601 D
		Denivelari rare	1	1 - ranita usor	Alexandria – DJ 504
		Gropi	2	1 - ranita usor 3 - ranite usor	Virtoape – DJ 703 Salcia – DJ 653
200 6	28	Denivelari generalizate	5	1 - ranita grav 6 - ranite usor	Copaceanca – DJ 653
					Mavrodin – DJ 601 F, km 22+500
					Babaita – DJ 506
					Plopii Slavitesti DJ 546
		Denivelari rare	-	-	-
		Gropi	-	-	-
				1 – mort	Talpa – DJ 506 Trivalea Mosteni –

200 7	37	Denivelari generalizate	4	1 – ranita grav 4 – ranite grav	DJ 504 Copaceanca – DJ 703 Virtoape – DJ 703
		Denivelari rare	4	6 – ranite usor	Olteni – DJ 504 Botoroaga – DJ 503 Segarcea Vale – DJ 546
					Segarcea Vale – DJ 546
		Gropi	-	-	-
200 8	41	Denivelari generalizate	1	1 – ranita usor	DJ 601 F, km 6
		Denivelari rare	1	1 – ranita usor	Dracsenei – DJ 612 B
		Gropi	-	-	-

Analizand accidentele produse pe drumurile judetene din judetul Teleorman in perioada 2003 – 2009, din punct de vedere al zonelor de producere a acestora si din punct de vedere al cauzelor generatoare, s-au identificat urmatoarele localitati cu puncte concentratoare de accidente:

Nr. crt.	Localitatea	Drumul judetean	Nr. total de accidente	Din care accidente legate de starea drumului	Procent din nr.total de accidente	Locul accidentului
1.	Blejesti	DJ 503	26	5	19 %	Km 66 + 380
						Km 66 + 775
						Km 67 + 120
						Km 67 + 965
2.	Botoroaga	DJ 503	15	9	60 %	Km 68 + 340
						Km 43 + 320
						Km 44 + 200
						Km 45 + 012
						Km 45 + 300
						Km 45 + 425
						Km 45 + 500
						Km 45 + 760
3.	Draganesti Vlasca	DJ 503	9	2	22 %	Km 45 + 800
						Km 46 + 050
						Km 38 + 890
						Km 39 + 150

4.	Bragadiru	DJ 506	12	1	8 %	Km 5 + 500
5.	Contesti	DJ 506	15	2	13 %	Km 8 + 450
						Km 9 + 200
6.	Frasinet	DJ 506	10	2	20 %	Km 60 + 050
						Km 61 + 100
7.	Islaz - Moldoveni	DJ 642	17	2	12 %	Km 62 + 250
						Km 68 + 900
8.	Laceni	DJ 504	12	4	33 %	Km 65 + 800
						Km 66 + 200
						Km 66 + 450
						Km 67 + 100
9.	Olteni	DJ 504	11	2	18 %	Km 79 + 050
						Km 79 + 500
10.	Orbeasca de Sus	DJ 504	17	4	24 %	Km 73 + 200
						Km 73 + 550
						Km 73 + 600
						Km 74 + 000
11.	Orbeasca de Jos	DJ 504	10	1	10 %	Km 70 + 900
12.	Trivalea Mosteni	DJ 504	13	3	23 %	Km 86 + 800
						Km 87 + 200
						Km 91 + 150
13.	Tatarastii de Jos	DJ 504	16	4	25 %	Km 102 + 550
						Km 103 + 100
						Km 103 + 600
						Km 104 + 200
14.	Lunca	DJ 546	11	3	27 %	Km 12 + 300
						Km 12 + 550
						Km 12 + 900
						Km 13 + 100
15.	Segarcea Vale	DJ 546	13	4	31 %	Km 9 + 100
						Km 10 + 200
						Km 10 + 350
						Km 11 + 000
16.	Slobozia Mindra	DJ 546	11	3	27 %	Km 26 + 300
						Km 27 + 500
						Km 27 + 850

Siguranta Rutieră

Asa cum este definita prin Legea nr. 102 / 2006 pentru aprobarea O.U.G. nr. 109 / 2005 privind transporturile rutiere, **siguranta rutiera** se defineste prin totalitatea reglementarilor privind circulatia rutiera, precum si conditiile pe care trebuie sa le

indeplineasca infrastructura rutiera, mijloacele de transport, persoanele cu atributii care concura la siguranta circulatiei si ceilalti participanti la trafic pentru a se asigura desfasurarea transportului rutier in conditii de siguranta si de protectie a mediului. Accidentele de circulatie, prin efectele pe care le produc, constituie o problema sociala de sanatate la nivel global. In timp ce in tarile dezvoltate situatia in acest domeniu tinde sa se imbunatateasca, in tarile in curs de dezvoltare, precum si in cele cu economii aflate in tranzitie se manifesta tendinte negative.

In acest sens, pentru perioada 2010 – 2013, strategia in domeniul sigurantei rutiere are ca scop reducerea cu 50 % a numarului persoanelor decedate in accidente rutiere si se va realiza prin:

1. tratarea sigurantei circulatiei rutiere ca pe o problema de sanatate publica;
2. crearea unei strategii larg acceptate asupra viitorului sigurantei transportului rutier;
3. identificarea si centralizarea intregii problematici din domeniul sigurantei circulatiei rutiere;
4. stabilirea obiectivelor generale la nivel local, regional, national si multistatal;
5. defalcarea obiectivelor generale in sarcini specific fiecarei problematici;
6. transferarea responsabilitatilor cu privire la asigurarea sigurantei rutiere, de la nivel national la nivel regional sau local;
7. elaborarea unor strategii de fluidizare a traficului si asigurare a sigurantei circulatiei rutiere;
8. stabilirea responsabilitatilor, a rolurilor institutionale si organizationale ce revin fiecarui factor implicat in realizarea acestui program;
9. stabilirea bugetului necesar sigurantei circulatiei;
10. corelarea fondurilor alocate de la buget pentru acoperirea cheltuielilor determinate de accidentele auto, cu sumele necesare aplicarii masurilor de asigurare a sigurantei circulatiei rutiere;
11. educarea publicului si a factorilor de decizie in domeniul circulatiei rutiere;
12. analiza traficului rutier si, daca este necesar, luarea masurilor ce se impun pentru asigurarea sigurantei acestuia;
13. asigurarea sigurantei traficului pe drumurile publice printr-un management cu obiective specifice pentru fiecare zona de risc si stabilirea unor sisteme de monitorizare in scopul masurarii permanente a indicatorilor de siguranta.

Consiliul Judetean Teleorman are urmatoarele atributii in acest domeniu:

- a) Ia masuri pentru mentinerea in stare tehnica buna, a drumurilor pe care le administreaza, conform legii;

- b) Ia masuri pentru instalarea, aplicarea si intretinerea mijloacelor de semnalizare rutiera si a echipamentelor destinate sigurantei circulatiei, conform standardelor in vigoare, tinand evidenta acestora;
- c) Ia masuri pentru realizarea lucrarilor ce se impun in vederea asigurarii fluentei si sigurantei traficului, cu avizul politiei rutiere;
- d) Stabileste reglementarile referitoare la regimul de acces si circulatie, stationare si parcare pe drumurile publice pe care le administreaza, pentru diferite categorii de vehicule, cu avizul politiei rutiere;
- e) Ia masuri pentru ridicarea si depozitarea, in spatii special amenajate, a autovehiculelor, remorcilor, caroseriilor sau subansamblurilor acestora, devenite improprii din punct de vedere tehnic pentru a circula pe drumurile publice, abandonate sau parasite pe domeniul public judetean;
- f) Sprijina activitatile organizate de Ministerul Educatiei si Cercetarii si de Ministerul Administratiei si Internelor pentru educatia rutiera a elevilor.

MASURI SI MODALITATI DE REALIZARE a creșterii fluentei circulatiei și a sigurantei rutiere pe drumurile publice judetene

Eliminarea punctelor concentratoare de accidente grave de circulatie si a zonelor cu risc ridicat de victimizare, prin aplicarea unor solutii de amenajari rutiere la standard europene dupa cum urmeaza:

- Montare parapeti directionali;
- Montare indicatoare si panouri avertizoare CF;
- Reamenajarea intersectiilor prin imbunatatirea elementelor geometrice;
- Modificarea elementelor geometrice ale curbelor deosebit de periculoase;
- Imbunatatirea semnalizarii orizontale si verticale prin folosirea unor materiale performante cu caracteristici superioare de calitate;
- Facilitati pietonale in zona trecerilor pentru pietoni prin insule centrale de protectie, iluminat, montarea de parapeti directionali, etc;
- Lucrari de imbunatatire a vizibilitatii drumului prin taierea unor boturi de deal, defrisarea vegetatiei, amplasarea de oglinzi parabolice, etc;

SEMNALIZAREA RUTIERA

Semnificatia, precum si dimensiunile mijloacelor de semnalizare rutiera, forma, simbolul, culoarea si conditiile de executie, amplasarea, instalarea si aplicarea acestora se vor stabili in conformitate cu standardele in domeniu.

Semnalele luminoase

Semnalele luminoase pentru dirijarea circulației vehiculelor sunt lumini albe sau colorate diferit, emise succesiv, continuu sau intermitent, de unul sau mai multe corpuri de iluminat care compun un semafor.

Semafoarele se montează în axul vertical al stalpului sau pe consola, pe portal ori suspendate pe cabluri, succesiunea culorilor lentilelor, de sus în jos, fiind următoarea:

- a) La semaforul cu trei culori, ordinea semnalelor este; roșu, galben, verde;
- b) La semaforul cu două culori, ordinea semnalelor este; roșu, verde;
- c) La semaforul pentru tramvaie sunt dispuse trei pe orizontală la partea superioară și unul la partea inferioară, toate cu lumina albă.

Alte semnale luminoase

În cazul semaforizării corelate, în lungul unui traseu pot fi instalate dispozitive de cronometrare a timpului aferent culorii, precum și dispozitive luminoase care să arate participanților la trafic timpii stabiliți prin programul de semaforizare, iar pentru conducătorii de autovehicule, și viteza de deplasare.

Semaforul de avertizare se instalează la ieșirea din intersecție și este constituit dintr-un corp de iluminat cu lumina galbenă intermitentă. Aceasta poate avea în câmpul sau imaginea unui pieton în mișcare, de culoare galbenă pe fond negru.

Prin semnalizarea și dirijarea circulației pe sectoarele de drumuri unde se execută lucrări pe partea carosabilă, cu excepția autostrăzilor, se pot instala temporar semafoare mobile, cu obligația presemnalizării acestora.

Indicatoarele

Indicatoarele instalate pe drumurile publice sunt:

- a) *De avertizare*
- b) *De reglementare*, care pot fi:
 1. De prioritate
 2. De interzicere sau restricție
 3. De obligare
- c) *De orientare și informare*, care pot fi:
 1. De orientare
 2. De informare
 3. De informare turistică
 4. Panouri adiționale
 5. Indicatoare kilometrice și hectometrice
- d) *Mijloace de semnalizare a lucrărilor*, care cuprind:
 1. Indicatoare rutiere temporare

2. Mijloace auxiliare de semnalizare a lucrarilor.

Semnalizarea trecerilor la nivel de cale ferata

Apropierea de o trecere la nivel de cale ferata se semnalizeaza cu indicatoare de avertizare corespunzatoare si/sau cu panouri suplimentare pentru trecerea la nivel cu calea ferata.

Portile de gabarit instalate inaintea unei treceri la nivel cu o cale ferata electrificata, destinate sa interzica accesul vehiculelor a caror incarcatura depaseste in inaltime limita de siguranta admisa, sunt marcate cu benzi alternante de culoare galbena si neagra. Pe stalpii de sustinere ai portilor de gabarit se instaleaza indicatoare rutiere prin care se precizeaza inaltimea maxima de trecere admisa.

MARCAJELE

Marcajele servesc la organizarea circulatiei, avertizarea sau indrumarea participantilor la trafic. Acestea pot fi folosite singure sau impreuna cu alte mijloace de semnalizare rutiera pe care le completeaza sau le precizeaza semnificatia.

Marcajele se aplica pe suprafata partii carosabile a drumurilor modernizate, pe borduri, pe lucrari de arta, pe accesorii ale drumurilor, precum si pe alte elemente si constructii din zona drumurilor. Marcajele aplicate pe drumurile publice trebuie sa fie reflectorizante sau insotite de dispozitive reflectorizante care trebuie sa-si pastreze proprietatile de reflexie si pe timp de ploaie sau ceata.

Marcajele nu trebuie sa incomodeze in nici un fel desfasurarea circulatiei, iar suprafata acestora nu trebuie sa fie lunecoasa. Marcajele pe partea carosabila se executa cu microbule de sticla si pot fi insotite de butoni cu elemente retroreflectorizante.

Marcajele aplicate pe drumurile publice sunt:

a) Longitudinale

1. De separare a sensurilor de circulatie
2. De separare a benzilor pe acelasi sens

b) De delimitare a partii carosabile

c) Transversale

1. De oprire
2. De cedare a trecerii
3. De traversare pentru pietoni
4. De traversare pentru biciclisti

d) Diverse

1. De ghidare
2. Pentru spatii interzise
3. Pentru interzicerea stationarii

4. Pentru statii de autobuze, troleibuze, taximetre
 5. Pentru locuri de parcare
 6. Sargeti sau inscriptii
- e) *Laterale* aplicate pe:
1. Lucrari de arta (poduri, pasaje denivelate, ziduri de sprijin)
 2. Parapete
 3. Stalpi si copaci situati pe platformadrumului
 4. Borduri

SEMNALIZAREA LIMITELOR LATERALE ALE PLATFORMEI DRUMULUI SI A LUCRARILOR

In afara localitatilor, limitele laterale ale platformei drumului se semnalizeaza cu stalpi de ghidare lamelari, de culoare alba, omologati, instalati la intervale de 50m intre ei, sau prin parapete. Pe stalpii de ghidare lamelari si pe parapete se aplica dispozitive reflectorizante de culoare rosie si alba sau galbena. Dispozitivele reflectorizante de culoare rosie trebuie sa fie vizibile numai pe partea dreapta a drumului in sensul de mers. Materialele din care sunt confectionati stalpii de ghidare lamelari nu trebuie sa fie dure.

Semnalizarea lucrarilor executate pe drumurile publice este obligatorie si se realizeaza in scopul asigurarii desfasurarii in conditii corespunzatoare a circulatiei pe sectorul de drum ramas neafectat sau, dupa caz, in scopul devierii acesteia pe variante ocolitoare si are semnificatia interzicerii circulatiei in zona afectata de lucrari.

Sectoarele de drum afectate de lucrari trebuie semnalizate vizibil prin indicatoare si mijloace auxiliare de semnalizare rutiera, precum semafoare, balize directionale, panouri, conuri de dirijare, bariere, garduri, parapete din material plastic lestable si carucioare portsemnalizare, prevazute cu elemente fluorescent-reflectorizante. Acestea nu trebuie confectionate din materiale dure, iar pe timp de noapte trebuie insotite de lampi cu lumina galbena intermitenta.

Pentru organizarea circulatiei pe sectoarele de drum public aflate in lucru se instaleaza indicatoare si balize reflectorizante sau, dupa caz, amenajari rutiere tip „limitatoare de viteza” si se aplica marcaje, corespunzator situatiei create. Daca este cazul, dirijarea circulatiei se realizeaza prin semnale luminoase ori semnale ale lucratorului de drumuri desemnat si special instruit.

Nici o lucrare care afecteaza drumul public nu poate fi inceputa sau, dupa caz, continuata daca executantul acesteia nu are autorizarea administratorului drumului si acordul politiei, daca nu a realizat semnalizarea temporara corespunzatoare, iar termenul aprobat a fost depasit ori lucrarea se executa in alte conditii decat cele stabilite in autorizatie sau acord.

AMENAJAREA INTERSECTIILOR DRUMURILOR JUDETENE CU DRUMURILE NATIONALE

O alta preocupare a Consiliului Judetean Teleorman privind strategia in domeniul sigurantei rutiere o constituie amenajarea intersectiilor drumurilor judetene cu drumurile nationale.

Intersectii de drumuri judetene cu drumuri nationale

Nr. Crt.	DRUM JUDETEAN	POZITIA KILOMETRICA	DRUM NATIONAL INTERSECTAT
0.	1.	2.	3.
1.	DJ 503, Draganesti Vlasca	38+890	E 70
2.	DJ 504, Alexandria	53+834	E 70
3.	DJ 506, Bujoru	0+000	DN 5C
4.	DJ 506, Vitanesti	39+640	E 70
5.	DJ 506B, Beiu	1+904	DN 51
6.	DJ 506B, Smirdioasa	3+904	DN 51
7.	DJ 601D, Bujoreni	0+000	E 70
8.	DJ 612A, Rosiorii de Vede	17+146	E 70
9.	DJ 612B, Dobrotesti	15+525	DN 65A
10.	DJ 642, Islaz	66+000	DN 54
11.	DJ 653, Baneasa	99+515	DN 56A
12.	DJ 653, Baduleasa	100+430	DN 65A
13.	DJ 653, Crangu	114+284	DN 52
14.	DJ 679, Scarioastea	0+000	DN 65A
15.	DJ 701, Dobrotesti	104+890	DN 65A
16.	DJ 703, Balaci	101+492	DN 65A
17.	DJ 703, Buzescu	161+281	E 70

Drumuri judetene-trasee principale

Nr. Crt	Denumire traseu	Denumire drum judetean	Lungime (km)
1.	Lim. Jud. Giurgiu-Poeni	DJ 503	46.17
2.	Alexandria- Tatarastii de Sus	DJ 504	56.70
3.	Bujoru- Scurtu Mare	DJ 506	85.50
4.	Lim.Jud. Olt –Turnu Magurele	DJ 546	40.00
5.	Lim. Jud. Giurgiu - Videle	DJ 601 D- DJ 612	16.472
6.	Plopii Slavitesti –Ciolanesti	DJ 612A-DJ 612	57.282
7.	Lim.Jud.Dimbovita – Dobrotesti	DJ 701	55.450

8.	Silistea Gumesti – Buzescu	DJ 703	47.660
9.	Lim.Jud. Olt- Tatarastii de Sus	DJ703- DJ 679 E	28.945

ORGANIZAREA INTERVENTIILOR PENTRU ASIGURAREA CIRCULATIEI RUTIERE IN PERIOADA DE IARNA

Pentru asigurarea circulatiei rutiere in timpul iernii , se vor stabili urmatoarele masuri:

- masuri pregatitoare
- masuri de prevenire a inzapezirii si de deszapezire
- masuri de prevenire si combatere a poleiului

Serviciul de specialitate din cadrul Consiliului Judetean Teleorman va stabili in fiecare an masurile de organizare a interventiilor pe timp de iarna , care constau in:

- Stabilirea nivelurilor de viabilitate a drumurilor, de interventie si dotare a bazelor de deszapezire pe timp de iarna
- Organizarea unitatilor operative de actiune
- Intocmirea planului operativ
- Elaborarea programului pregatirilor pentru iarna

In functie de nivelul de viabilitate si de interventie pe timp de iarna se va organiza unitatile operative de actiune (bazele de deszapezire, punctele de sprijin si de informare).

5.4.10 Modernizarea si dezvoltarea infrastructurii trans-europene si a retelelor de legatura

Acest element strategic va genera coeziunea teritoriala intre Romania si statele membre ale UE, prin reducerea timpilor de calatorie catre principalele destinatii, atat interne cat si externe, prin modernizarea si dezvoltarea infrastructurilor rutiere (in special autostrazi, drumuri nationale, judetene, comunale, etc.), a facilitatilor feroviare, navale si aeriene, pentru a satisface traficul intensiv de marfuri si pasageri.

Această prioritate are ca scop întărirea coeziunii teritoriale între România și statele membre ale UE prin reducerea semnificativă a timpilor de deplasare cu îmbunătățirea siguranței și calității serviciilor spre destinațiile principale, la nivel național și European, atât pentru pasageri cât și pentru bunuri, de-a lungul axelor prioritare TEN-T nr. 7,18 și 22.

Dezvoltarea rețelei de transport trans-european (TEN-T) reprezintă un obiectiv principal al Politicii Europene de Transport și al Politicii Europene de Coeziune, dar în aceeași măsură și al politicii naționale de transport. Un interes major se acorda în special axelor prioritare TEN-T și proiectelor prioritare de pe rețeaua TEN-T.

România este traversată de 3 axe prioritare TEN-T și anume:

- Axa TEN-T nr.7 (infrastructură rutieră) cu două ramuri:
 - Ramura nordică: Nădlac – Lugoj – Sibiu – București – Constanța,
 - Ramura sudică: Lugoj – Drobeta Turnu Severin – Craiova – Calafat cu varianta Simian – Maglavit
- Axa TEN-T nr.22 (infrastructură feroviară) cu două ramuri:
 - Ramura nordică: Curtici – Arad – Brașov – București – Constanța,
 - Ramura sudică: Arad – Drobeta Turnu Severin – Craiova – Calafat
- Axa TEN-T nr.18 (infrastructură navală):
 - Fluviul Dunărea

Aceste axe prioritare se focalizeaza pe construcția de autostrăzi (Axa TEN-T nr.7), pe modernizarea infrastructurii feroviare și introducerea sistemului ERTMS nivelul II (Axa TEN-T nr. 22), precum și pe îmbunătățirea condițiilor de navigație în transportul fluvial (Axa TEN-T nr. 18).

Ținând cont de scopul acestor axe prioritare, sunt avute în vedere următoarele obiective:

- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere de-a lungul Axei Prioritare TEN-T 7
- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare de-a lungul Axei Prioritare TEN-T 22
- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport naval de-a lungul Axei Prioritare TEN-T 18

Finanțările aferente dezvoltării infrastructurii specifice pe aceste axe prioritare sunt asigurate în principal de către Comisia Europeană prin fondurile nerambursabile alocate României pentru sectorul transporturi și incluse în Programul Operational Sectorial Transport.

5.4.11 Modernizarea și construcția rețelelor de legatură la TEN – T și a infrastructurii rutiere de interes național

Conectarea rețelei de transport locale-județene-naționale la rețeaua de transport trans-europeană va conduce la îmbunătățirea accesibilității, având ca rezultat accesul mai rapid la rețeaua TEN–T și creșterea volumului de marfuri și numărului de persoane ce tranzitează țara.

O importanță deosebită se va acorda legăturilor între punctele de creștere a fluxurilor de călători, asigurând astfel o legătură rapidă și confortabilă între acestea și creșterea accesibilității zonelor adiacente rețelei TEN-T.

Această prioritate are ca obiectiv general modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale rutiere și feroviare naționale situată în afara axelor prioritare TEN-T 7 și 22, precum și modernizarea și dezvoltarea infrastructurii portuare și aeroportuare.

Obiectivul general este foarte larg și ca urmare, intervențiile urmărite prin intermediul acestei axe prioritare se axează pe următoarele obiective specifice principale:

- *sprijinirea României în vederea respectării angajamentelor asumate în cadrul Tratatului de aderare cu privire la deschiderea traficului pe întreaga rețea rutieră conform Directivei 96/53 referitoare la sarcini și dimensiuni,*
- *facilitarea traficului de tranzit prin variantele ocolitoare.*

Alt obiectiv în cadrul acestei priorități de intervenție îl reprezintă pregătirea suficientă a viitorului portofoliu de proiecte.

Reabilitarea rețelei infrastructurii de transport naționale, ca acțiune prioritară, are o însemnată relevanță strategică, fiind totodată, complementară cu obiectivul axei prioritare nr. 1 a POST, domeniul major de intervenție 1.1. În acest sens, au fost identificate următoarele priorități privind lucrările ce se au în vedere:

- întărirea secțiunilor rutiere nereabilitate la standardele cerute privind dimensiunile și greutatea;
- construcția variantelor ocolitoare pe rețeaua rutieră națională;
- creșterea atractivității transportului feroviar de pasageri prin reabilitarea stațiilor de cale ferată și reînnoirea materialului rulant;
- îmbunătățirea statutului rețelei feroviare prin reabilitarea punctelor periculoase reprezentate de poduri și tuneluri;
- îmbunătățirea infrastructurii portuare și eficientizarea operațiunilor portuare prin sporirea atractivității față de utilizatori și creșterea traficului de nave în porturile dunărene și portul Constanța;
- modernizarea și dezvoltarea aeroporturilor, în vederea creșterii eficienței și atractivității pentru utilizatori însoțită de creșterea capacității de operare, precum și conectarea eficientă la punctele aeroportuare de trafic comunitare și internaționale;
- pregătirea viitorului portofoliu de proiecte.

În colaborare cu autoritățile administrației centrale de specialitate și cu cele locale, va fi modernizată și dezvoltată infrastructura rutieră de interes național care permite accesul spre regiunile mai puțin dezvoltate, precum și spre zonele cu potențial economic ridicat. În acest scop, vor fi luate în considerare fluxurile comerciale existente și prognozate pentru perioada de programare 2011-2020 și, nu în ultimul rând, necesitatea de aprovizionare cu materii prime a ramurilor industriale a căror dezvoltare este încurajată pe plan național și/sau local. Se va

avea în vedere și gradul de acces al persoanelor în aceste zone, pentru a asigura forța de muncă necesară bunei desfășurări a activității.

5.4.13 Reducerea impactului lucrărilor și activităților de transport asupra mediului înconjurător

Măsurile privind reducerea impactului lucrărilor și activităților de transport asupra mediului înconjurător vizează dezvoltarea infrastructurilor eficiente și nepoluante/”prietenoase cu mediul”, respectând cerințele europene și mondiale de compatibilitate.

5.4.14 Punerea în siguranță a infrastructurii de transport

Ținând cont de schimbările climatice la nivel regional și național, este necesară punerea în siguranță a infrastructurii de transport prin acțiuni ce vizează sistematizarea torențelor, eliminarea punctelor periculoase, a restricțiilor și a limitărilor de viteză generate de inundații, alunecări de teren, căderi de stânci și a altor riscuri naturale, cu respectarea protecției mediului. Se vor urmări acele acțiuni care vor completa acțiunile întreprinse prin programele specifice de mediu.

5.4.15 Dezvoltarea durabilă

Dezvoltarea durabilă se va concretiza în diminuarea impactului transport-mediu și stabilizarea la un nivel scăzut a emisiilor și agenților poluanți rezultați din activitățile de transport. Vor fi avute în vedere angajamentele asumate în cursul negocierilor Capitolului 9 „Politica în domeniul transporturilor”, precum și în tratatele și acordurile internaționale la care România și/sau UE sunt parte (Convenția Cadru a ONU asupra schimbărilor climatice din 1992, Protocolul de la Kyoto din 1997, Convenția de la Geneva asupra poluării transfrontaliere a aerului etc.) și va fi urmărită o colaborare permanentă cu autoritățile din domeniul protecției mediului înconjurător. Va fi avut în vedere obiectivul României de reducere a emisiilor cu efect de seră cu 8% față de nivelul din 1989, în prima perioadă de angajament 2008-2012, ca parte componentă a obiectivului de reducere a emisiilor globale cu efect de seră cu cel puțin 5% față de nivelul din 1990 în perioada 2008-20126.

Atingerea acestui obiectiv se va realiza prin extinderea transporturilor combinate și intermodale împreună cu dotările aferente și prin folosirea unui material rulant specializat, cu performanțe ridicate privind consumul de energie și protejarea mediului, introducerea gestiunii centralizate a traficului de marfă (platforme intermodale), utilizarea de mijloace de transport performante din punct de vedere tehnic și operational, crearea condițiilor de izolare acustică (perdele forestiere de protecție).

O atenție deosebită va fi acordată prevederilor „Cartii Verzi asupra acțiunii împotriva zgomotului”, prin utilizarea unor sisteme moderne de monitorizare a zgomotului în domeniul transportului rutier și feroviar, prin eliminarea emisiilor de zgomot de la sursă și protejarea sănătății publice împotriva acestuia.

5.4.15-1 Reabilitarea drumurilor si podurilor judetene

Avand in vedere ca in perioada actuala structurile rutiere nerigide au fost proiectate pentru durate de exploatare cuprinse intre 7-10 ani si datorita faptului ca intensitatea traficului rutier cat si greutatea pe osie a autovehiculelor au crescut intr-un ritm superior celui prognozat, in ultima perioada se simte tot mai pregnant nevoia refacerii retelei rutiere prin sporirea de capacitate portanta a complexelor rutiere existente si imbunatatirea parametrilor geometrici ai drumului.

In aceste conditii trebuie create toate conditiile ca drumurile judetene existente sa poata prelua traficul destinat transporturilor de marfuri (traficul greu) si calatori, in acelasi timp, sa asigure conditii in desfasurarea unui trafic fluent si civilizat.

Liniile directoare care se impun pentru aducerea drumurilor judetene la o stare normala de exploatare sunt urmatoarele:

- Organizarea activitatii de investigare rutiera necesara pentru a cunoaste starea concreta a retelei, in vederea transformarii strategiei in tactica, adica intr-o activitate practica de planificare si executie a lucrarilor de reabilitare;
- Studiarea conditiilor de exploatare a fiecarui sector de drum in parte, inclusive la nivelul unei prognoze cu grad inalt de probabilitate. Acest lucru permite o dezvoltare corespunzatoare a metodologiei de analiza functionala in corelatie directa cu cerintele dezvoltarii economico-sociale generale si locale;
- Adoptarea de noi tehnologii de executie calitativa a lucrarilor; cunoasterea exacta a parametrilor tehnici pentru fiecare faza de executie;
- Elaborarea de studii, cercetari, experiente asupra intregii retele judetene si elaborarea documentatiilor de proiectare de inalta performanta, care sa rezolve toate problemele retelei rutiere aflata in studiu;
- Asigurarea fondurilor pentru sustinerea programelor privind dezvoltarea si modernizarea infrastructurii rutiere, inclusive prin accesarea de fonduri nerambursabile cu aceasta destinatie.

Pe termen mediu starea tehnica a drumurilor judetene se inrautateste, iar daca starea existenta privind finantarea se va mentine, atunci nivelul de viabilitate a drumurilor va scadea simtitor.

Daca se doreste o viabilizare a retelei rutiere ,politica finantarii activitatii de reabilitare sau investitiilor noi pentru drumuri trebuie schimbata.

Exista toate premisele si avem toate atuurile de partea noastra: tehnologie, forta de munca calificata si personal tehnic pregatit, echipamente tehnice.

Daca comparam sub aspectul infatisarii drumurile pe care s-a construit cu fonduri SAPARD, cu drumurile pe care judetul le are in administrare si ne dam seama ca cele aratate mai sus nu sunt doar afirmatii fara acoperire.

Situatia privind finantarea drumurilor,si mentinerea acestora intr-o stare tehnica la nivelul de acceptabilitate, trebuie in scurt timp schimbata, solutiile adoptate presupunand atingerea unor obiective cum ar fi:

- elaborarea unor programe privind intretinerea, repararea si reabilitarea drumurilor judetene si sprijinirea acestora prin cresterea fondurilor alocate;
- fondurile trebuiesc alocate functie de lungimea retelei de drumuri, configuratiei retelei de drumuri : de munte sau deal, intensitatea traficului, gradul de uzura al retelei, nevoile locale.
- atragerea de fonduri prin fondarea de parteneriate public-privat prin obtinerea de credite comerciale;

Drumurile fiind construite sub forma unor structuri stratificate prezinta caracteristici specifice proprii in comparative cu alte genuri de constructii, atat in ceea ce priveste variabilitatea solicitarilor cat si contactul permanent cu factorii climaterici ; indiferent de categoria de lucrari aplicata sistemului rutier, activitatea se desfasoara pe tot parcursul anului, influentata deseori negative datorita fenomenelor meteorologice nefavorabile.

Evolutia degradarii straturilor rutiere este generate in principal de urmatoarele cauze:

1. **Solicitari din traficul rutier:** sunt solicitari mecanice cu caracter dinamic, avand frecvente si marimi aleatorii. Acestea prezinta in general o tendinta de crestere in timp, atat sub aspectul marimii sarcinilor dinamice, cat si al frecventei acestora ca urmare a evolutiei transporturilor rutiere in conformitate cu dezvoltarea societatii.
2. **Solicitarile generate de actiunea factorilor climaterici:** datorita conditiilor specifice de exploatare a drumurilor, acesti factori actioneaza permanent in timp si cu intensitati variabile, modificand caracteristicile fizico-mecanice si chimice ale straturilor rutiere.
3. **Proiectarea deficitara a drumului** prin elaborarea unor variante reduse , evitandu-se din lipsa de fonduri o serie de elemente tehnice ale drumului, inclusive problemele de mediu.
4. **Executia necorespunzatoare a lucrarilor :** degradarea drumului poate fi amplificata si datorita unor cauze generate de conceptia gresita in alcatuirea complexelor rutiere; de calitate necorespunzatoare a executiei lucrarilor sau a materialelor puse in opera precum si de nivelul tehnic scazut al lucrarilor de intetinare si reparatii;

Reabilitarea drumurilor presupune concomitant cu marirea capacitatii portante a structurilor rutiere si executia unor lucrari conexe in functie de cerintele ce deriva din clasa tehnica a drumului si anume:

Sporire de capacitate, prin executarea de benzi suplimentare pentru traficul lent;

Aducerea podurilor la clasa tenica corespunzatoare traficului pentru care se face reabilitarea – in aceasta situatie se regasesc 90 % din podurile existente;

Colectarea si evacuarea apelor de suprafata;

Corectarea locala a unor elemente geometrice;

Consolidarea si repararea podurilor;

Amenajarea intersectiilor de nivel, a locurilor de stationare si altor lucrari anexe drumului (semnalizare rutiera, estetica rutiera);

Daca este cazul : consolidarea terasamentelor, protejarea taluzurilor , lucrari de aparare.

Pentru studiul necesitatii si utilitatii principiului de reabilitare este importanta acceptarea la nivel general a problemei degradarii evolutive a drumurilor pe parcursul duratei de exploatare proiectata.

Evaluarea calitatilor functionale ale unei retele de drumuri cat si descrierea fenomenului evolutiei caracteristicilor tehnice relevante ale drumurilor nu pot fi apreciate in mod efectiv decat printr-o descriere statistica adevarata.

Valoarea unui indicator de calitate sau a unei caracteristici tehnice se modifica in timp, in sensul inrautatirii acestora ajungand la valori limita sau critice, care de fapt semnalizeaza o situatie de atentionare si respectiv de inacceptare a conditiilor de exploatare a drumurilor.

In aceste conditii, pentru a aplica actiunile prezentate anterior, este nevoie sa se intervina pentru "salvarea drumului", primul instinct fiind de actiune, prin ranforsarea sistemului rutier, actiune care poate avea si caracter preventiv.

Interventia corecta, in asemenea situatii este insa de reabilitare a drumului. Acest lucru presupune pe langa ranforsarea propriu-zisa si lucrarile conexe enumerate mai sus.

Aceasta interventie se face in conditiile de alocare a resurselor necesare (in special cele financiare), urmarind o strategie de reabilitare a sectorului rutier.

In prezent, reabilitarea drumurilor a devenit o problema locala majora chiar nationala foarte importanta, tanand cont de cresterea continua si rapida a sarcinii pe osie la autovehiculele pentru transport marfuri.

Avand in vedere limitarea volumului de resurse materiale, energetice si financiare alocate acestei activitati, cred ca principiul de reabilitare a drumurilor necesita o aplicare diferentiata care trebuie sa tina seama de urmatoarele considerente:

1. Reabilitarea drumurilor judetene prin:
 - a. reciclarea sistemului rutier;
 - b. realizarea covoarelor asfaltice
2. Reabilitarea podurilor din b.a. si metalice
3. Imbunatatirea capacitatii portante a drumurilor judetene, avand in vedere cresterea continua a intensitatii traficului auto si a greutatii pe osie;
4. Asigurarea unei semnalizari rutiere;
5. Aplicarea unui program selectiv de masuri care sa vizeze respectarea sistemului de calitate.

Reciclarea sistemului rutier :

La ora actuala, se mentioneaza ca, nivelul scazut de fonduri pentru reabilitarea drumurilor duce la imposibilitatea realizarii a covoarelor sfaltice pe sectoarele de drum cu durata de serviciu expirata intr-un timp rezonabil.

Rezultatele si experienta altor judete ne permit sa apreciem ca aplicabila o metoda care are urmatoarele avantaje majore:

reciclarea in totalitate a asfaltului vechi;

obtinerea unei mixture asfaltice cu caracteristici similare uneia noi (pe o retea optima) datorita, in principal, faptului ca din analizele de laborator se intervine atat asupra compozitiei materialului cat si asupra procentului de bitum. Un amanunt deloc de neglijat este imbunatatirea substantiala a proprietatilor fizico-chimice a bitumului din asfaltul vechi prin regenerare;

pretul mixturii obtinute prin reciclare la cald este de cel mult 75 % din pretul mixturii noi, cu o influenta asupra costurilor prin eliminarea in buna parte a transportului dar si asupra calitatii : eliminarea pierderilor de temperature la asternere.

Realizarea covoarelor asfaltice:

Datorita cresterii traficului rutier precum si a tonajului pe osie, in mod firesc, s-a ivit necesitatea de crestere a capacitatii portante a drumurilor.

Astfel in scurt timp trebuiesc eliminate drumurile de ballast si pamant si realizarea pe acestea a covoarelor asfaltice.

Pentru cresterea productivitatii si a calitatii, este necesar aplicarea de noi tehnologii dar si utilizarea unor echipamente de fabricare si punere in opera a mixturilor, de inalta performanta si fiabilitate.

Imbunatatirea capacitatii portante a drumurilor judete, avand in vedere cresterea continua a intensitatii traficului auto si a greutatii pe osie prin aplicarea de tehnologii noi.

La modernizarea si reabilitarea drumurilor judetene se aplica sistemul rutier cu imbracaminte bituminoasa asfaltica – sistemul elastic

In general sistemul rutier are in componenta urmatoarele straturi:

- stratul de uzura din beton asfaltic de 4 cm. grosime;
- stratul de baza din mixtura asfaltica de 6 cm grosime;
- fundatie din piatra sparta de 15-20 cm grosime sau strat de balast de 25 cm grosime;
- strat de forma de 15 cm grosime.

Reabilitarea podurilor judetene din beton armat si metalice

Datorita fenomenelor meteorologice nefavorabile (inundatii, inghet-dezghet etc.) care in ultimii ani au capatat un caracter de permanenta, toate suprastructurile podurilor din beton armat au suferit degradari majore. Fapt care impune alocarea cu prioritate de fonduri financiare in vederea repararii sau consolidarii podurilor.

La repararea sau consolidarea podurilor existente care au suferit degradari ale suprastructurii, interventiile care se fac trebuie sa duca la cel putin unul din urmatoarele rezultate:

- Sporirea clasei de incarcare;
- Marirea elementelor geometrice de gabarit (parte carosabila, spatii de siguranta, trotuare);
- Montarea parapetilor directionali si pentru pietoni;
- Reducerea numarului de rosturi la strictul necesar si acoperirea lor cu dispozitive sigure si confortabile ;
- Realizarea unei hiroizolatii sigure, a unei suprafete de rulare confortabile, concomitant cu asigurarea scurgerii apelor pluviale.

5.4.15-2 Siguranta rutiera – directii pentru viitor

Aspectele principale ce definesc strategia de urmat pentru cresterea securitatii participantilor la traficul rutier de pe drumurile publice se refera la amenajarile rutiere, coordonarea si dirijarea traficului precum si a semnalizarii rutiere.

Alături de programele de semnalizare rutieră, pentru îmbunătățirea condițiilor de securitate a traficului se vor întocmi programe referitoare la tratarea punctelor negre de pe rețeaua de drumuri județene, amenajarea intersecțiilor la nivel ale drumurilor, instalarea de parapete de siguranță etc.

În programele de semnalizare rutieră se va pune accentul pe următoarele aspecte:

1. Îmbunătățirea semnalizării orizontale și verticale (indicatoarele și marcajele pe partea carosabilă) pe drumurile publice.
2. Asigurarea cu prioritate a mijloacelor financiare pentru realizarea programelor privind siguranța circulației.
3. Armonizarea și integrarea reglementărilor proprii privind siguranța circulației la legislația în vigoare.

Semnalizarea rutieră modernă ține cont de anumite obiective, pe care le considerăm prioritare, obiective care se referă la:

- actualizarea cărților indicatoarelor rutiere și ale marcajelor rutiere cu introducerea informațiilor într-o Bancă de date rutieră gestionată pe calculator;
- utilizarea noilor standarde privind semnalizarea rutieră ce sunt elaborate în concordanță cu documentele CEE-ONU pentru Europa și cu legislația în vigoare;
- generalizarea semnalizării rutiere verticale cu indicatoare reflectorizante de format mare pe întreaga rețea de drumuri județene de importanță deosebită.

Acest deziderat va putea fi atins odata cu promovarea drumurilor județene în vederea accesării fondurilor structurale .

5.4.15-3 Abordarea în termeni moderni a conceptului de management al calității totale

Procesul de planificare și organizare în cazul managementului calității totale va implica:

- dezvoltarea unei strategii clare, pe termen lung, referitoare la managementul calității totale, integrată cu alte strategii referitoare la managementul producției și/sau la cel al resurselor umane, toate acestea înglobate în strategia de ansamblu a unității;
- dezvoltarea de politici (tactici) la toate nivelele ierarhice ale unității vizând obiective țintă a căror atingere devine posibilă prin proiecte și utilizând resursele disponibile;
- dezvoltarea continuă a activităților de prevenire și detectare primară a deficiențelor constatate în întreaga activitate a unității;
- cererea de “lanțuri corective” pe fluxurile de fabricație;
- planificarea utilizării procedurilor și tehnicilor de asigurare a calității în contextul strategiei de ansamblu;
- dezvoltarea unității și a infrastructurii acesteia în scopul sprijinirii efortului de implementare, inclusiv a alocării resurselor necesare pentru a le sprijini;
- urmărirea continuă a standardizării, sistematizării și simplificării sistemelor, procedurilor și instrucțiunilor de lucru;
- educarea și formarea personalului.

5.4.15-4 Directii de actiune

În concluzie, pentru salvarea rețelei rutiere județene și pentru dezvoltarea ei, se consideră că este necesară analiza temeinică în vederea realizării următoarelor propuneri:

1. Elaborarea unui program pentru rețeaua rutieră din județ care să aibă două componente:

Salvarea rețelei rutiere existente prin:

- ranforsarea drumurilor județene principale, cu aducerea lor la capacitatea portantă corespunzătoare;
- rezolvarea lucrărilor la lucrările de artă;
- asigurarea scurgerii și evacuării apelor din zona drumurilor;
- realizarea semnalizării rutiere la nivelul cerut de standardele europene;
- asigurarea ecologizării drumurilor;
- asigurarea capacității portante și a planeității pentru drumurile județene principale;
- asigurarea rugozității și impermeabilității părții carosabile prin executarea de covoare subșiri sau tratamente bituminoase acolo unde planeitatea este asigurată;

Modernizarea și dezvoltarea rețelei rutiere în special a acelor drumuri care asigură accesul la zonele economice importante, monumentele istorice; în acest sens este necesar un studiu aprofundat care să ia în considerare tendința actuală a creșterii traficului rutier, dezvoltarea turismului la nivelul județului, necesitatea asigurării unui trafic interjudețean fluent.

Ambele componente ale programului se vor baza, pentru faza de inițiere, pe propunerile de lucrări cuprinse în programele întocmite de administrația drumurilor județene, pentru anul următor. Este necesar ca din propunerile înaintate, administrația locală să selecteze acele lucrări considerate importante, dar să țină cont și de prioritățile menționate în prezenta lucrare.

2. Introducerea tehnologiilor moderne pentru pregătirea și punerea în operă a materialelor și semifabricatelor

tehnologii moderne și eficiente de punere în operă a mixturilor;

tehnologii moderne de refolosire la cald a îmbrăcămintei bituminoase uzate (avantaje: în comparație cu tehnologiile de regenerare în instalații fixe a mixturilor asfaltice provenite din îmbrăcăminte bituminoasă uzată, tehnologia de folosire “în situ” creează o economie de energie între 37 - 46%)

îmbrăcăminte bituminoasă modernă (condițiile de calitate impuse prin preluarea normelor europene privind încercarea materialelor);

utilizarea de materiale compozite, a lianților, aditivilor, și a semifabricatelor ușoare;

dotarea cu echipamente tehnice performante pentru punerea în opera a semifabricatelor, prioritar fiind achiziționarea mai multor echipamente tehnologice precum: repartizator de mixtură asfaltică, mașina de frezat mixtura asfaltică, cilindru compactor pentru terasamente, mijloace de transport de mare capacitate și utilaje care să asigure mecanizarea tuturor lucrărilor de drumuri;

utilizarea unor soluții moderne privind reciclarea materialelor (inclusiv a mixturii recuperate);

introducerea tehnologiilor de utilizare a geocompozitului pentru ramforsarea și armarea îmbrăcămintei de drumuri;
conlucrarea plăcilor de suprabetonare la reparațiile și consolidările podurilor din beton armat.

3. Administrarea drumurilor județene într-o formă optimizată

Urmând tendința actuală la nivel de țară, se poate lansa idea înființării unei direcții de administrare care va urmări:

activitatea de reparare, reabilitare și întreținere a drumurilor să fie făcută într-un mod cât mai eficient

întocmirea programelor privind modernizarea și dezvoltarea rețelei de drumuri județene;

elaborarea de strategii privind creșterea stării tehnice a rețelei de drumuri ca parte integrată din strategia de dezvoltare a județului;

5.4.15-5 Programul de acțiune în vederea dezvoltării, reabilitării, modernizării și extinderii rețelei de drumuri și poduri a județului Teleorman pentru perioada 2012 – 2020

1. Elaborarea unui studiu privind reîncadrarea în categorii functionale a drumurilor județene și comunale, ținând cont de prevederile art 6, 7 și 8 din Ordonanța Guvernului României nr. 43/1997 privind regimul drumurilor și de Normativele tehnice în vigoare, respectiv STAS 863-85 privind elementele geometrice ale soselelor – Lucrări de drumuri și Normele tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor aprobate prin ordinal Ministrului transporturilor nr. 45/1998.
2. Promovarea în domeniul lucrărilor de drumuri de interes local, clasate, de procedee, materiale și tehnologii noi argumentate tehnic, în scopul creșterii eficienței în realizarea investițiilor finanțate din fonduri publice. În acest sens, se propune promovarea unui program pilot privind realizarea experimentală a unor sectoare de drumuri de interes local, clasate în scopul reabilitării prin utilizarea de materiale și tehnologii noi.
3. Elaborarea în conformitate cu prevederile Legii nr.7/1996 Legea cadastrului și a publicității imobiliare, a cadastrului drumurilor județene și pe această bază înscrierea lor în cartea funciara.
4. Efectuarea unui studiu privind investigarea și expertizarea întregii rețele de drumuri județene cât și a podurilor și a celorlalte lucrări de artă, studiu care va sta la baza elaborării Programului anual al lucrărilor de întreținere și reparații drumuri și poduri județene.
5. Asigurarea din fonduri proprii Consiliului Județean Teleorman a achiziționării utilajelor specifice activității de drumuri și poduri, a mijloacelor de transport cât și a celorlalte dotări, astfel încât să se asigure îndeplinirea în condiții de eficiență a funcției de administrator, al întregii rețele de drumuri și poduri județene.
6. În colaborare cu autoritățile administrației centrale de specialitate și cu cele locale, va fi modernizată și dezvoltată infrastructura rutieră de interes județean care permite accesul spre regiunile mai puțin dezvoltate, precum și spre zonele cu potențial ridicat.

In acest scop vor fi luate in considerare fluxurile comerciale existente si prognozate pentru perioada 2012-2020 si nu in ultimul rand, necesitatea de aprovizionare cu materii prime a ramurilor industriale a caror dezvoltare este incurajata pe plan national si/sau local. Se va avea in vedere si gradul de acces al perosanelor in aceste zone, pentru a asigura forta de munca necesara bunei desfasurari a activitatii.

7. Inventarierea tuturor lucrarilor de drumuri si poduri judetene, afectate de calamitatile naturale - ploi abundente cazute, in special incepand cu anul 1985 si stabilirea unor prioritati in elaborarea documentatiilor tehnico-economice si in realizarea, in functii de fondurile economice si in realizarea, in functii de fondurile banesti ce vor fi asigurate annual a lucrarilor de inlaturarea efectelor acestor calamitati.

8 Utilizarea unei grille minimale de evaluare (pe baza de punctaj redată in tabelul de mai jos) a drumurilor judetene prin care sa se poata stabili clasificatia drumurilor judetene care pot indeplini conform criteriilor de eligibilitate punctajul maxim in vederea accesarii atat fondurilor Uniunii Europene sau care pot face obiectul finantarilor interne (nationale/regionale/locale) si care sunt in concordanta cu obiectivele asumate de catre Romania in vederea integrarii in Uniunea Europeana. Conform acestei evaluari

GRILA DE EVALUARE

Nr crt	CRITERII GENERALE DE EVALUARE	PUNCTAJ EVALUARE
1	DJ asigură conexiunea la rețeaua TEN sau rețeaua națională,	30
2	DJ asigura conexiune cu judete invecinate	20
3	DJ cu trafic important;	10
4	DJ care deserve sc obiective economice sau turistice;	10
5	DJ asigură preluarea fluxurilor majore care tranzitează orașul/localitatile	5
6	DJ asigură preluarea fluxurilor majore ale orașului/localitatile pe direcția drumului național ce traversează orașul/localitatile sau pe direcția principală de legătură cu acest drum	5
7	DJ contribuie la reducerea timpului de călătorie prin fluidizarea traficului	5
8	Importanța DJ pentru regiune (raportul beneficii – costuri)	5
9	Contribuția DJ la realizarea strategiei/ planurilor de dezvoltare a(ale) regiunii;	5
10	Capacitatea DJ de a genera valoare adăugată prin complementaritatea și corelarea acestuia cu alte	5

	investiții	
TOTAL PUNCTAJ		100

5.4.14-6 Portofoliu de proiecte privind reabilitarea infrastructurii drumurilor

Extras din lista cu propuneri de proiecte pentru finantare din fonduri europene in perioada 2012 - 2016

<i>Reabilitare DJ 612, Mereni-Botoroaga-Babaita, km 8+240-34+150, L=24,058</i>	-Reabilitarea infrastructurii drumurilor județene; -Facilitarea deplasării între localitățile județului;
<i>Reabilitare DI 612, Orbeasca-Calinesti-Saceni, km 39+354-76+339, L=34,802 km</i>	-Integrarea drumurilor de interes local în rețeaua de infrastructura de transport rutier națională. -Economisirea de combustibil și lubrefianți;
<i>Reabilitare DJ 506B, Smirdioasa (DN51) - zvoarele, km 3+904 - 7+394, L=3,490 km</i>	-Reducerea timpului de tranzitare a județului Teleorman; -Creșterea economică a zonei prin creșterea accesibilității și prin creșterea volumului de mărfuri și călători.
<i>Reabilitare DJ 506, Scurtu Mare-Negreni, km 86+960-94+160, L=7,200 km</i>	-Reabilitarea infrastructurii drumurilor județene; -Crearea de legături între localitățile de pe raza județului;
<i>Reabilitare DJ 612A, Rosiorii de Vede-Balta Sarata, km 19+460-33+649, L=14,189 km</i>	-Creșterea economică a zonei prin creșterea accesibilității și prin creșterea volumului de mărfuri și călători
<i>Reabilitare DJ 653, Limita judet Olt-Cringeni, km 66+120-74+145, L=8,025 km</i>	Asigurarea unor standarde ridicate ale infrastructurii de transport rutier , crearea de legături între localitățile de pe raza județului , precum și între localitățile din județ și localitățile din județele limitrofe
<i>Reabilitare DJ 503A, limita judet Giurgiu-Draganesti Vlasca (DJ 503), km 30+100-32+600, L=2,500 km</i>	Asigurarea unor standarde ridicate ale infrastructurii de transport rutier , crearea de legături între localitățile de pe raza județului , precum și între localitățile din județ și localitățile din județele limitrofe
<i>Reabilitare DJ 503-Puranii de Sus-Poeni, km 76+870-81+370, L=4,500 km</i>	-Reabilitarea infrastructurii drumurilor județene; -Facilitarea deplasării între localitățile județului;
<i>Reabilitare DJ 601C, Cosmesti-Perii -Brosteni, km 1+300-18+350, L=17,050 km</i>	-Integrarea drumurilor de interes local în rețeaua de infrastructura de transport rutier națională. -Economisirea de combustibil și lubrefianți;
<i>Reabilitare DJ 601B, Blejesti-Cosmesti-Silistea, km 0+000-23+859, L=23,859 km</i>	-Reducerea timpului de tranzitare a județului Teleorman; -Creșterea economică a zonei prin creșterea accesibilității și prin creșterea volumului de mărfuri și călători.
<i>Reabilitare DJ 504, Limita judet Giurgiu-Cernetu, km 30+000-42+012, l=12,012 km</i>	Asigurarea unor standarde ridicate ale infrastructurii de transport rutier , crearea de legături între localitățile de pe raza județului , precum și între localitățile din județ și localitățile din județele limitrofe
<i>Reabilitare DJ504B, Sfintesti-Trivalea-Mosteni, km 9+905-22+892, L=12,987 km</i>	-Reabilitarea infrastructurii drumurilor județene; -Crearea de legături între localitățile de pe raza județului; -Creșterea economică a zonei prin creșterea accesibilității

		și prin creșterea volumului de mărfuri și călători.
	Reabilitare DJ 601D, Prunaru-lim. Jud. Giurgiu, km 0+000-4+000, L=4,000km ,	Asigurarea unor standarde ridicate ale infrastructurii de transport rutier , crearea de legături între localitățile de pe raza județului , precum și între localitățile din județ și localitățile din județele limitrofe
	Reabilitare DJ 601D Limita judet Giurgiu-Mereni, km 10+714-14+514, L=3,800 km	Asigurarea unor standarde ridicate ale infrastructurii de transport rutier , crearea de legături între localitățile de pe raza județului , precum și între localitățile din județ și localitățile din județele limitrofe
	Reabilitare DJ 679B, Scrioastea(DN65A)-Stejaru-lim. Jud. Olt, km 0+000-13+500, L=13,500 km	Asigurarea unor standarde ridicate ale infrastructurii de transport rutier , crearea de legături între localitățile de pe raza județului , precum și între localitățile din județ și localitățile din județele limitrofe
	Reabilitare DJ 679E, lim. Jud. Arges-Silistea Gumesti, km 7+144-11+430, L=4,286 km	Asigurarea unor standarde ridicate ale infrastructurii de transport rutier , crearea de legături între localitățile de pe raza județului , precum și între localitățile din județ și localitățile din județele limitrofe

Capitolul VI - Drumurile ce necesita a fi reabilitate in vederea creerii legaturii rapide cu municipalitatea Belene- Bulgaria

Drumurile judetene care au o influenta directa sau indirecta in facilitarea accesului inspre si dinspre zona transfrontaliera la granița cu Bulgaria sunt urmatoarele

DJ 506 (km 0+000 – km 23+985)

- Localitățile aflate pe acest sector de drum sunt Bujoru (DN 5C) – Cervenia – Beiu (DN 506B) – Cernetu (DJ 504)
- Asigură accesul către punctul de frontieră Giurgiu/Ruse pe ruta Pietroșani (prin DN 5C)
- Asigură accesul către punctul de frontieră Zimnicea pe ruta Năsturelu – Zimnicele (prin DN 5C)

DJ 504 (km 30+000 – 53+925)

- Asigură accesul catre punctul de frontier Giurgiu/Ruse pe ruta DJ 504 de pe teritoriul administrative al județului Giurgiu
- Asigură accesul către punctul de frontieră Giurgiu/Ruse pe ruta Beiu – Cervenia – Bujoru (prin DJ506), continuând pe ruta Pietroșani (prin DN 5C)

DJ 506 B (km 0+000 – km 1+904)

- Asigură legatura intre DN 51 și DJ 506 asigurând astfel accesul către punctul de frontieră Giurgiu/Ruse asa cum este dewscris mai sus

DJ 546 (km 0+000 – km 40+000)

- Localitățile aflate pe acest sector de drum sunt Turnu Magurele – Lunca – Slobozia Mîndra – Plopii Slăvitești – limita județului Olt
- Asigură legatura cu punctul de frontieră Turnu Măgurele, făcând astfel legatura cu partea de nord a județului Teleorman si cu județul Olt



DRAFT

ANEXA Nr. 1

Rezultatele măsurătorilor de capacitate portanta efectuate pe drumurile județene din județul Teleorman

DJ 506 – Bujoru – Cervenia – Beiu - Cernetu

Drum	Poz. km	Deflexiune dinamică [0,01mm]	Clasă trafic	Capacitate portantă
DJ506	23985	52.2	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	23500	40.5	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	23000	36.4	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	22500	44.3	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	22000	33.8	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	21500	41.5	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	21000	40.7	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	20500	42	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	20000	58.4	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	19500	35.1	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	19000	43.7	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	18500	39.3	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	18000	32	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	17500	58.9	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	17000	38.3	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	16500	43.7	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	16000	47.9	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	15500	38.6	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	15000	49.7	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	14500	46.2	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	14000	44.6	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	13500	37.1	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	13000	70.7	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	12500	41.4	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	12000	35.9	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	11500	50.7	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	11000	54.6	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	10500	51.5	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	10000	63.7	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	9500	52.9	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	9000	69.3	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	8500	34.5	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	8000	44.2	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	7500	50.5	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	7000	66.3	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	6500	53.1	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	6000	32	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	5500	44.6	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	5000	53.7	USOR	FOARTE BUNA

Drum	Poz. km	Deflexiune dinamică [0,01mm]	Clasă trafic	Capacitate portantă
DJ506	4500	65.5	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	4000	87.6	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	3500	65.8	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	3000	41	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	2500	58.6	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	2000	55.2	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	1500	38.3	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	1000	42.9	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	500	56.3	USOR	FOARTE BUNA
DJ506	0	42.4	USOR	FOARTE BUNA

DJ 506 B – Beiu – Smardioasa – DN 51

Drum	Poz. km	Deflexiune dinamică [0,01mm]	Clasă trafic	Capacitate portantă
DJ506B	0	55	USOR	FOARTE BUNA
DJ506B	300	70.5	USOR	FOARTE BUNA
DJ506B	500	59.2	USOR	FOARTE BUNA
DJ506B	1050	66.4	USOR	FOARTE BUNA
DJ506B	1200	62.3	USOR	FOARTE BUNA
DJ506B	1400	48.5	USOR	FOARTE BUNA
DJ506B	1900	43.1	USOR	FOARTE BUNA

DJ 504 – Limita Jud Giurgiu – Alexandria (DN6)

Drum	Poz. km	Deflexiune dinamică [0,01mm]	Clasă trafic	Capacitate portantă
DJ504	30000	159.8	USOR	REA
DJ504	30500	148.6	USOR	MEDIOCRA
DJ504	31000	249.9	USOR	REA
DJ504	31500	191.8	USOR	REA
DJ504	32000	150.4	USOR	REA
DJ504	32500	163.4	USOR	REA
DJ504	33000	145.9	USOR	MEDIOCRA
DJ504	33500	163.8	USOR	REA
DJ504	34000	158.1	USOR	REA
DJ504	34500	153.6	USOR	REA
DJ504	35000	175	USOR	REA
DJ504	35500	169	USOR	REA
DJ504	36000	115	USOR	BUNA
DJ504	36500	168.8	USOR	REA
DJ504	37000	125.6	USOR	MEDIOCRA
DJ504	37500	175.1	USOR	REA
DJ504	38000	188.8	USOR	REA
DJ504	38500	164.2	USOR	REA
DJ504	39000	152.9	USOR	REA

Drum	Poz. km	Deflexiune dinamică [0,01mm]	Clasă trafic	Capacitate portantă
DJ504	39500	104.9	USOR	BUNA
DJ504	40000	61	USOR	FOARTE BUNA
DJ504	40500	170.2	USOR	REA
DJ504	41000	101.2	USOR	BUNA
DJ504	41500	111.4	USOR	BUNA
DJ504	42000	152.3	USOR	REA
DJ504	42500	94.9	USOR	FOARTE BUNA
DJ504	43000	115.7	USOR	BUNA
DJ504	43500	120.6	USOR	MEDIOCRA
DJ504	44000	98.7	USOR	BUNA
DJ504	44500	96.7	USOR	BUNA
DJ504	45000	129.3	USOR	MEDIOCRA
DJ504	45500	126.4	USOR	MEDIOCRA
DJ504	46000	150.8	USOR	REA
DJ504	46500	73.6	USOR	FOARTE BUNA
DJ504	47000	167.8	USOR	REA
DJ504	47500	240.9	USOR	REA
DJ504	48000	88.5	USOR	FOARTE BUNA
DJ504	48500	115.4	USOR	BUNA
DJ504	49000	128.9	USOR	MEDIOCRA
DJ504	49500	177.1	USOR	REA
DJ504	50000	99.8	USOR	FOARTE BUNA
DJ504	50500	101.6	USOR	BUNA
DJ504	51000	162.6	USOR	REA
DJ504	51500	152.5	USOR	REA
DJ504	52000	139	USOR	MEDIOCRA
DJ504	52500	160.8	USOR	REA
DJ504	53000	104.5	USOR	BUNA
DJ504	53500	104.4	USOR	BUNA
DJ504	53920	59.3	USOR	FOARTE BUNA

DJ 546 – Tr Magurele – Lunca – Slobozia Mandra – Plopii Slavitesti – Limita Jud Olt

Drum	Poz. km	Deflexiune dinamică [0,01mm]	Clasă trafic	Capacitate portantă
DJ546	0	79.4	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	500	66.2	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	1000	73.4	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	1500	41	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	2000	64.7	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	2500	64.7	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	3000	41.6	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	3500	34.7	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	4000	77.2	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	4500	61.8	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	5000	56.4	USOR	FOARTE BUNA

Drum	Poz. km	Deflexiune dinamică [0,01mm]	Clasă trafic	Capacitate portantă
DJ546	5500	41.5	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	6000	52.7	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	6500	35.1	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	7000	35.4	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	7500	88	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	8000	58.9	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	8500	47.8	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	9000	50.5	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	9500	43.2	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	10000	42.7	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	10500	46.2	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	11000	51.7	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	11500	41.6	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	12000	60	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	12500	61.1	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	13000	64.3	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	13500	38.9	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	14000	63.3	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	14500	40	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	15000	56.3	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	15500	39.1	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	16000	47.7	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	16500	34	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	17000	53.2	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	17500	51.6	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	18000	49.3	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	18500	36.3	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	19000	54.4	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	19500	69.6	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	20000	60.8	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	20500	54.5	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	21000	57.1	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	21500	68.4	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	22000	39.6	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	22500	35	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	23000	54.1	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	23500	55.1	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	24000	64.1	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	24500	47.4	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	25000	54.1	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	25500	61.6	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	26000	61.1	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	26500	58.9	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	27000	53.9	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	27500	41.2	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	28000	61.1	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	28500	67.3	USOR	FOARTE BUNA

Drum	Poz. km	Deflexiune dinamică [0,01mm]	Clasă trafic	Capacitate portantă
DJ546	29000	62.8	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	29500	56.1	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	30000	43.4	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	30500	42.8	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	31000	48.4	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	31500	60.2	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	32000	53.8	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	32500	57.1	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	33000	72.4	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	33500	33.3	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	34000	44.4	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	34500	67.9	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	35000	34.9	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	35500	33.8	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	36000	36.8	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	36500	78.4	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	37000	79.1	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	37500	53.9	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	38000	75.5	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	38500	48.2	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	39000	47.8	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	39500	41.1	USOR	FOARTE BUNA
DJ546	40000	30.3	USOR	FOARTE BUNA