

# NORME TEHNICE privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice

## CAPITOLUL I: Generalități

**1.1.**Prezentele norme au fost elaborate în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 82/1998, cu modificările și completările ulterioare.

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

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

**1.3.**Prevederile prezentelor norme tehnice nu se aplică:

- străzilor;
- drumurilor închise circulației publice;
- drumurilor private.

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

## CAPITOLUL II: Clasificarea tehnică a drumurilor

**2.1.**Clasificarea tehnică după intensitatea traficului se realizează în cinci clase, conform prescripțiilor din tabelul nr. 1.

Clasificarea tehnică a rețelei actuale se realizează pe baza intensității traficului rezultate pe baza studiilor de trafic făcute prin prelucrarea anchetelor origine-destinație și/sau din datele ultimului recensământ de circulație.

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

**2.2.**Traficul de perspectivă pentru clasificarea tehnică a drumului public se estimează pe baza datelor de trafic obținute din recensămintele efectuate pe acel drum, completate, după caz, cu anchete tip origine-destinație, ținând cont de datele specifice de dezvoltare socioeconomică a țării și/sau a zonei traversate de drum. Pentru estimarea traficului de perspectivă fie se aplică coeficienții de evoluție a traficului, fie se utilizează un model de trafic.

Tabelul nr. 1

Caracteristicile traficului						
Clasa tehnică a drumului public	Denumirea intensității traficului	Intensitatea medie zilnică anuală		Intensitatea orară de calcul		Tipul drumului recomandat
		Exprimată în număr de vehicule				
		Etalon (autoturisme)	Elective (fizice)	Etalon (autoturisme)	Efective (fizice)	
0	1	2	3	4	5	6
I	Foarte intens	> 21.000	> 16.000	> 3.000	> 2.200	Autostrăzi sau drumuri expres
II	Intens	11.001-21.000	8.001-16.000	1.401-3.000	1.001-2.200	Drumuri expres sau drumuri cu patru benzi de circulație
III	Mediu	4.501-11.000	3.501-8.000	550-1.400	400-1.000	Drumuri cu două benzi de circulație
IV	Redus	1.000-4.500	750-3.500	100-550	75-400	
V	Foarte redus	< 1.000	< 750	< 100	< 75	Drumuri cu două benzi

						de circulație sau drumuri cu o bandă de circulație și platforme de încrucișare
--	--	--	--	--	--	--

#### Observații:

- intensitatea orară de calcul reprezintă debitul orar corespunzător celei de-a 50-a ore de vârf, determinat pe curba de debite orare clasate, rezultate din măsurătorile continue de debite orare pe durata unui an.
- Limitele din tabel pentru vehiculele efective sunt stabilite în ipoteza unui trafic de perspectivă, având vehicule grele până la 30%.
- Clasa tehnică se stabilește în funcție de încadrarea caracteristicilor traficului în coloanele 2-5. În cazul în care rezultă clase tehnice diferite, clasa tehnică a sectorului de drum/drumului se stabilește ca fiind clasa tehnică cea mai defavorabilă.
- Pentru clasele tehnice I și II se vor avea în vedere, în afara aspectelor strict tehnice, și aspectele privind protecția mediului, conservarea patrimoniului, politica de dezvoltare generală a teritoriului, eliminarea disfuncționalităților existente pentru realizarea unei interconectări și interoperabilități cu rețelele magistrale europene și rentabilitatea economică.
- Pentru drumurile care se încadrează în clasa tehnică V, având în vedere și categoria lor funcțională în cadrul rețelei de drumuri, se poate prevedea o singură bandă de circulație, cu condiția asigurării unor platforme de încrucișare la o distanță care să asigure vizibilitatea la întâlnirea cu vehiculele din sens opus, distanța recomandată fiind de 250-300 m.

**2.3.** Vehiculul de calcul al intensității traficului rutier este vehiculul-etalon autoturism.

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

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

Tabelul nr. 2: Vitezele de proiectare pentru diferite clase tehnice ale drumurilor publice

Clasa tehnică a drumurilor publice	Viteza de proiectare, în km/h, în regiunile de		
	Șes	Deal	Munte
I	140	120	100
II	120	100	80
III	100	80	60
IV	80	60	50
V	60	50	40

Tabelul nr. 3: Vitezele de proiectare reduse pentru diferite clase tehnice ale drumurilor publice

Clasa tehnică a drumurilor publice	Viteza de proiectare, în km/h, în regiunile de		
	Șes	Deal	Munte
I	120	100	80
II	100	80	60
III	80	60	50
IV	60	60	40
V	50	40	30

#### NOTE:

1.Viteza de proiectare este viteza care se alege la construcția unui drum nou, la modernizarea, consolidarea sau reabilitarea unui drum existent, în vederea determinării caracteristicilor geometrice care să permită fiecărui vehicul să poată circula cu viteza respectivă, în siguranță.

2.Viteza de proiectare redusă este viteza care poate fi redusă în cazuri excepționale pe sectoare de drum cu lungime limitată, în condiții grele de desfășurare a traseului și/sau, acolo unde condițiile de mediu adiacente drumului o impun, în vederea neafectării resurselor istorice și estetice și pentru evitarea unor lucrări costisitoare, pe baza unui calcul tehnico-economic.

3.Încadrarea drumurilor publice în clase tehnice se stabilește prin norme tehnice, aprobate prin ordin al ministrului transporturilor.

**2.5.**Vitezele de proiectare, atât pentru construcțiile noi, cât și pentru modernizarea, consolidarea sau reabilitarea drumurilor, se stabilesc cu aprobarea administratorului drumului, pe baza unui studiu tehnico-economic.

### **CAPITOLUL III: Dispoziții finale**

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

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

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

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

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

**3.3.**Pentru intrările în orașe, precum și alte sectoare scurte cu trafic intens sau foarte intens se va ține seama de caracteristicile traficului de perspectivă, propunându-se numărul de benzi de circulație suplimentare necesare și soluțiile de fluidizare a traficului pe baza unui studiu tehnico-economic.