

CONSILIUL JUDETEAN

Strategia de dezvoltare a infrastructurii de drumuri si poduri judetene in perioada 2007 – 2013



Intocmit,
SC ECOSYSTEM EXPERT SRL

Decembrie 2007



S.C. ECOSYSTEM EXPERT S.R.L.
Strada Uzinei nr. 4, Birou G14
240050 – Rm. Vâlcea, Județ Vâlcea, ROMÂNIA
CUI: 19229219
Număr de înmatriculare: R.C.J38/993/2006
Titlu lucrare:
„Strategia de dezvoltare a infrastructurii de drumuri si poduri judetene in perioada 2007 – 2013 „

Cuprins:

Capitolul I Prezentarea generala a infrastructurii judetene de drumuri si poduri

- 1.1 Date generale
- 1.2 Contextul actual
- 1.3 Infrastructura regionala si judeteana a drumurilor si podurilor in prezent
- 1.4 Aspecte de ordin metodologic al elaborarii strategiei

Capitolul II Diagnosticarea infrastructurii judetene a drumurilor si podurilor

- 2.1 **Diagnoza generala**
 - 2.1.1 Starea actuala a retelei de drumuri de interes judetean
 - 2.1.2 Factorii de influentare a starii tehnice a drumurilor de interes judetean
- 2.2 **Evolutia indicatorilor tehnico – economici in perioada 2003 – 2006**
 - 2.2.1 Evolutia bugetului alocat in perioada 2001 – 2006 din Fondul special al drumurilor publice
 - 2.2.2 Evolutia bugetului alocat Consiliul Jud. Valcea in perioada 2001 – 2006
 - 2.2.3 Evolutia investitiilor realizate in perioada 2001 – 2006 in retea de drumuri si poduri a judetului Valcea
- 2.3 **Caracterizarea traficului actual pe retea judeteana de drumuri si poduri precum si evolutia in viitor pe un orizont de timp de pana la 20 ani**

Capitolul III Analiza Swot

- 3.1 Evidentierea principalelor puncte forte si reliefarea principalelor puncte slabe
- 3.2 Identificarea principalelor oportunitati specifice la nivelul judetului Valcea
- 3.3 Sublinierea amenintarilor cu care s-ar putea confrunta dezvoltarea reabilitarii, modernizarii si extinderii retelei actuale a drumurilor si podurilor judetene

Capitolul IV Analiza problemelor strategice

- 4.1 Cadrul logic al arborelui problemelor
- 4.2 Cadrul logic al arborelui solutiilor

Capitolul V Strategia de dezvoltare a retelei de drumuri si poduri a judetului Valcea pentru perioada 2007-2013

- 5.1 Declaratia de viziune
- 5.2 Misiunea
- 5.3 Obiective specifice
- 5.4 **Directii strategice in dezvoltarea infrastructurii drumurilor si podurilor judetene (reabilitare, modernizare si siguranta rutiera) in contextul actual**
 - 5.4.1 Reabilitarea drumurilor judetene
 - 5.4.2 Reabilitarea podurilor judetene din b.a. si metalice
 - 5.4.3 Siguranta rutiera – directii pentru viitor
 - 5.4.4 Abordarea în termeni moderni a conceptului de management al calității totale
 - 5.4.5 Directii de actiune
- 5.5 **Programul de actiune in vederea dezvoltarii, reabilitarii, modernizarii si extinderii retelei de drumuri si poduri a judetului Valcea pentru perioada 2007-2013**

Capitolul I

Prezentarea generala a infrastructurii judetene de drumuri si poduri

1.1 Date generale

Poziție geografică. Regiunea Valcii este una dintre cele mai vechi ale țării. Într-un hrisov din 8 ianuarie 1392, Mircea cel Batran daruia, pe fiecare an, manastirii Cozia albinaritul din judetul Valcea.

Judetul Valcea este situat în sudul carpatilor Meridionali în partea central-sudica a țării fiind intersectat de paralela 45 grade latitudine Nordica și de meridianul de 24 grade longitudine estica și ocupa o suprafața de 5.765 kmp adică 2,4 la suta din suprafața țării.

Vecini :

Județele limitrofe:

- ❖ nord – județul Hunedoara, Sibiu și Alba
- ❖ sud – județele Olt și Dolj
- ❖ est – județele Argeș
- ❖ vest – județul Gorj



Acces. . Zona de nord a județului este traversată pe direcția est – vest de DN 67 (Rm. Vâlcea – Horezu – Tg. Jiu), importantă arteră rutieră de acces care leagă/intersectează trei drumuri europene de mare circulație turistică: E 81 - la Rm. Vâlcea, E 79 – la Târgu Jiu și E 70 la Drobeta Tr. Severin. Spre nord, la limita cu zona montană, este traversată pe aceeași direcție est – vest, de DJ 665 care se desprinde din DN 67 în orașul Horezu și leagă între ele toate așezările submontane (Vaideeni, Polovragi, Baia de Fier, Novaci, Crasna), după care accede în E 79, în apropierea localității

Curtișoara. Este un drum de mare atractivitate peisagistică, care pune în valoare patrimoniul cultural al satului oltenesc.

Nordul judetului Valcea este strabatut pe directia est –vest de DN 7A care face legatura intre localitatile Brezoi (judetul Valcea) si Petrosani (judetul Hunedoara) respectiv catre mun . Deva (in est acesta da in drumul european E79), o cale de acces importanta intrucat in viitor poate constitui un factor de decongestionare a traficului ce se deruleaza in est pe drumul european E 79 si in vest pe drumul european E 81, acestea intersectandu-se in vest in dreptul localitatii Brezoi.

De la nord la sud se prefigureaza trei rute principale :

- DN 64 care leaga mun. Rm Valcea cu mun. Dragasani si este o cale de acces in judetul Olt catre drumul european E 574 (intersectandu-se in dreptul loc.Slatioara din judetul Olt);
- DN 65C , un drum central care imparte judetul Valcea in aproximativ doua jumatați egale si face legatura intre orasele Horezu (jonctiune cu DN 67 si DJ 677) si Balcesti cu iesire directa catre mun. Craiova - judetul Dolj, distanta catre acesta fiind de doar 22 km;

Sudul judetului Valcea este strabatut pe directia est – sud –vest de catre DN 67B care face legatura intre localitatile Tg Carbunesti din judetul Gorj si cele din judetul Valcea respectiv : Gradistea - Zatrene – Tetoiu – Gusoieni – Prundeni – mun.Dragasani.

In jurul acestor importante cai de comunicatie exista o vasta retea de drumuri judetene, cu densitate ridicata in centrul catre sudul judetului datorita reliefului, in nord existand un relief preponderent montan.

Relieful armonios se desfasoara in trepte descrescatoare de la nord la sud si cuprinde inaltime care depasesc 2.200 m. Spre sud se intinde zona subcarpatica – dealurile subcarpatice si podisul piemontan, cu o altitudine de cativa zeci de metri in zona Dragasani.

Reteaua hidrografica este bogata si distribuita uniform : raurile Olt cu afluentii sai Lotru , Olanesti, Bistrita, Luncavat, Cerna , Oltet, Topolog face in asa fel ca aceste cursuri de apa sa intersecteze cu drumurile judetene dand nastere la o serie de poduri insiruite de-a lungul intregii retele.

Clima temperat – continentală, care pana de curand se caracteriza prin veri blande si ierni lungi si friguroase, mai umeda in zonele inalte, si cu precipitatii mai reduse in zonele mai joase a inceput sa se manifeste prin schimbari majore climatice cu o mare influenta si asupra infrastructurii de drumuri si poduri.

1.2 Contextul actual

Transportul in general, si cel rutier in special, impleteste interesele nationale cu cele internationale, fiind elementul determinant in procesul de import-export al unei tari. Transportul este elementul care conditioneaza schimburile comerciale interne si care influenteaza raporturile sociale intre diferite regiuni.

Drumurile, si mai ales autostrazile, ca parti componente ale sistemului de transport, sunt artere importante, destinate nu numai sa reduca distantele dintre regiunile si tarile

unui continent, ci si sa contribuie la reducerea costurilor transporturilor si la diminuarea impactului ambiental al sistemului de transport.

Drumul reprezinta elementul de infrastructura rutiera care constituie in acelasi timp suport tehnologic, vector de civilizatie si element al dezvoltarii economice. Se poate afirma ca retelele rutiere de transport sunt infrastructuri importante care sustin cresterea economica a unei regiuni si care creeaza conditii pentru progresul social al populatiei.

Teritoriul Romaniei constituie spatiul necesar procesului de dezvoltare durabila si este parte a avutiei nationale de care beneficiaza toti cetatenii tarii. Gestionarea spatiala a teritoriului tarii este o activitate obligatorie, continua si de perspectiva, desfasurata in interesul colectivitatilor care il folosesc, in concordanta cu valorile si aspiratiile societatii si cu cerintele integrarii in spatiul european.

Gestionarea spatiala a teritoriului asigura indivizilor si colectivitatilor dreptul la o folosire echitabila, precum si responsabilitatea pentru o utilizare eficienta a acestuia. Gestionarea se realizeaza prin intermediul amenajarii teritoriului si 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, de linii feroviare electrificate, de existenta unei degradari avansate a infrastructurii navale si a unei uzuri avansate a materialului rulant. In aceste conditii se impune modernizarea si dezvoltarea retelei nationale si regionale de transport in parametri 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, scopul strategiei pentru prioritatea „Dezvoltarea si modernizarea infrastructurii de transport” este de a genera o dezvoltare echilibrata a tuturor modurilor de transport prin asigurarea infrastructurilor de transport moderne si durabile impreuna cu o crestere a calitatii serviciilor si realizarea unui sistem functional de ”unitate in diversitate”.

Dezvoltarea infrastructurii de transport reprezinta o conditie necesara pentru implementarea cu succes si a celorlalte prioritati de dezvoltare ale Romaniei pentru perioada 2007–2013, 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 directoare 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 acestora 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 si calitatii serviciilor. Evolutia demografica, dezvoltarea sectorului turistic, reorganizarea proceselor de productie si a agriculturii, ocuparea dispersata a periferiilor urbane argumenteaza cresterea cererii. Aceasta crestere este insotita si de o cerere de calitate a serviciilor care trebuie satisfacuta in contextul deschiderii accesului Romaniei la fondurile europene post-aderare, care vor contribui la cresterea investitiei in infrastructura.

Cererea pentru transportul de marfa este strans legata de evolutia economica.

Cresterea cererii pentru transportul de marfa este intotdeauna mai mare decat cresterea PIB, asa cum rezulta din experienta altor state industrializate. In cazul de fata, se prevad rate ale cresterii pentru cererea de transport de marfa cu 2% mai mari decat ratele cresterii PIB. Aceasta este in concordanta cu experienta altor state devenite de curand membre UE (Ungaria, Polonia, Slovenia, Cehia). Cresterea in transportul de marfa este considerabil mai mare decat cresterea PIB datorita unei densitati valorice reduse a marfurilor (de exemplu, o mare parte a bunurilor reprezinta greutate mare cu valoare monetara redusa). In economiile vest – europene, densitatea valorica este mai ridicata, adica bunurile au greutate mai redusa si valoare monetara mai ridicata cu rezultatul ca pe fiecare unitate de PIB suplimentar este generat un volum mai scazut de transport de marfa. **Astfel, pe baza experientelor similare, se preconizeaza ca evolutia ascendenta a**

cresterii economice in Romania va avea un impact si mai mare in ceea ce priveste cererea de transport.

Dezvoltarea infrastructurii de transport va juca un rol important in integrarea pietei interne si va sprijini punerea in valoare a pozitiei geografice a Romaniei ca zona de tranzit, aflata la intersectia Coridorului de transport pan-european IV si a Coridorului de transport pan-european IX. Localizarea Romaniei la intersectia a numeroase drumuri care leaga Europa de Vest cu cea de Est, ca si Europa de Nord cu cea de Sud, precum si situarea tarii pe axele de tranzit intre Europa si Asia, constituie un element de referinta pentru determinarea optiunilor strategice privind dezvoltarea si modernizarea infrastructurii de transport, astfel oportunitatea creata de Canalul Dunare-Marea Neagra si fluviul Dunarea, poate ocupa o pozitie cheie pentru atragerea fluxurilor internationale de marfuri, in relatiile dintre Europa si celelalte continente.

Romania trebuie sa profite de pozitionarea sa geografica prin atragerea de investitii in infrastructura si in servicii din domeniul transporturilor. Dezvoltarea infrastructurii de transport va spori accesibilitatea regiunilor mai putin dezvoltate, atat la zone situate in interiorul, cat si in afara granitelor tarii, imbunatatind astfel flexibilitatea pietei fortei de munca si competitivitatea economica a regiunilor ce beneficiaza de proiecte de dezvoltare.

Un avantaj il reprezinta distribuirea relativ armonioasa a infrastructurii de transport pe teritoriul judetean, dar este necesara totusi demararea unor actiuni sustinute pentru a dezvolta si imbunatati transportul in interiorul judetului. Acest mod de transport permite transportul materiilor prime si al marfurilor la costuri scazute, avand in vedere si atingerea obiectivului de dezvoltare durabila. Ca urmare, este necesara stabilirea unui echilibru intre transportul feroviar si cel rutier

Dezvoltarea infrastructurii rutiere si alinierea la standardele europene este motivata de necesitatea racordarii coerente a retelei judetene la rețeaua nationala si europeana. De asemenea, este necesara si corelarea proiectelor de dezvoltare ale judetului Valcea cu cele din judetele invecinate.

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 in 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, fara a fi cazul judetului Valcea asa cum este de exemplu in cazul satelor din Delta Dunării, zona subcarpatică, podișul Mehedinți, Munții Apuseni.

1.3 Infrastructura **regionala si judeteana** a drumurilor si podurilor in prezent

Fac parte integranta din drum: podurile, viaductele, pasajele denivelate, tunelurile, constructiile de aparare si consolidare, trotuarele, pistele pentru ciclisti, locurile de parcare, oprire si stationare, indicatoarele de semnalizare rutiera si alte dotari pentru siguranta circulatiei, terenurile si plantatiile care fac parte din zona drumului, mai putin zonele de protectie. De asemenea, fac parte din drum cladirile de serviciu si orice alte constructii, amenajari sau instalatii destinate apararii sau exploatarii drumurilor, inclusiv terenurile necesare aferente.

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

a) drumuri publice, reprezentând drumuri de utilitate publica destinate circulatiei rutiere si pietonale, în scopul satisfacerii cerintelor generale de transport ale economiei nationale, ale populatiei si de aparare a tarii; ele sunt proprietate publica;

b) drumuri de utilitate privata, fiind drumuri destinate satisfacerii cerintelor proprii de transport rutier si pietonal spre obiective economice, forestiere, petroliere, miniere, agricole, energetice, industriale, de acces în incinte, ca si cele din interiorul acestora, precum si cele pentru organizariile de santier. Ele sunt administrate de persoanele fizice sau juridice care le au în proprietate sau în administrare.

Din punct de vedere al circulatiei, drumurile se clasifica în:

a) drumuri deschise circulatiei publice, care cuprind toate drumurile publice si acele drumuri de utilitate privata care asigura accesul nediscriminatoriu al vehiculelor si pietonilor;

b) drumuri închise circulației publice, care cuprind acele drumuri de utilitate private care servesc obiectivelor la care publicul nu are acces, precum și acele drumuri de utilitate publica închise temporar circulației publice.

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

- a) drumuri de interes national;
- b) drumuri de interes judetean;
- c) drumuri de interes local.

Drumurile de interes national apartin proprietatii publice a statului si cuprind drumurile nationale, care asigura legaturile cu capitala tarii, cu resedintele de judet, cu obiectivele de interes national, precum si cu tarile vecine, si pot fi:

- autostrazi;
- drumuri expres;
- drumuri nationale europene (E);
- drumuri nationale principale;
- drumuri nationale secundare.

Încadrarea în aceste categorii, prezentata în anexa 1, se face de catre Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului (MTCT), 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 MTCT.

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 îsi 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 MTCT.

Lungimea totală a rețelei de drumuri în România, la finele anului 2005, era de 79.904 km, din care 36.009 km sunt drumuri județene. Ponderea drumurilor județene 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 ($33,5 \text{ km}/100 \text{ km}^2$) continuă să fie foarte scăzută, comparativ cu media UE 25 ($110,1 \text{ km}/\text{km}^2$). Densitatea drumurilor județene este de $15,1 \text{ km}/100 \text{ km}^2$, valori mai ridicate fiind înregistrate în București-Ilfov ($24,6 \text{ km}/100 \text{ km}^2$), Sud ($16,6 \text{ km}/100 \text{ km}^2$), Sud-Vest ($16,1 \text{ km}/100 \text{ km}^2$) și Nord-Vest ($15,1 \text{ km}/100 \text{ km}^2$).

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. Exceptând regiunea București-Ilfov, regiunea Sud – Vest înregistrează cel mai ridicat procent de drumuri publice modernizate (32,4%), în timp ce

regiunea Sud - Est se situează pe ultimul loc în ceea ce privește media drumurilor publice modernizate (19,5%). 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.

Regiunea Sud-Vest are o infrastructură de transport relativ bine dezvoltată, teritoriul regiunii fiind traversat de trei drumuri europene: E70, E79 și E81 și două din cele trei axe prioritare ale Rețelei de transport Trans-European – TEN-T (formate din coridoarele Pan-europene) care intersectează România, și anume axa prioritară de transport 7 (format din coridorul IV – Berlin / Nurenberg - Praga - Budapesta – Constanța – Istanbul – Salonic) și axa prioritară de transport 18 – Dunărea (format din coridorul VII).

Regiunea Sud-Vest dispune de o rețea rutieră de 10.460 km (13,19% din totalul național), din care 2043 km sunt drumuri naționale (13% din total drumuri naționale) și 8.437 km drumuri județene și comunale (12,82% din totalul național). Județele Gorj și Olt au o infrastructură rutieră relativ bine dezvoltată, județul Olt aflându-se pe primul loc în România în ceea ce privește numărul și ponderea kilometrilor de drumuri județene și comunale modernizate (873 km ceea ce reprezintă 12,88% din totalul drumurilor publice județene modernizate). În privința densității drumurilor publice la 100 km² regiunea se situează ușor peste media națională (35,8 km/100 km²), cele mai mari densități înregistrând județele Gorj (39,3 km/100 km²), Mehedinți și Vâlcea, ambele cu 37,6 km/100 km².

Din analiza echipării tehnice a județului Valcea cu drumuri si poduri publice – județene - au rezultat următoarele:

- 57 trasee de drumuri județene ;
- 283 poduri judetene ;

- Lungimea drumurilor publice - judetene din județul Valcea este de 967,427 km, reprezentând 2,68 % din totalul drumurilor publice - judetene din România (36.009 km).

În anul 2007, județul Valcea din cei 967,427 km de drumuri judetene, 186,327 km au fost modernizați ceea ce reprezintă 19,26 % , iar restul sunt sunt drumuri judetene cu imbrăcăminți ușoare rutiere.

Drumurile județene sunt de clasă tehnică IV și V, având o stare tehnică considerată în general satisfăcătoare, iar drumurile comunale sunt de clasă tehnică V, având o stare tehnică considerată în general nesatisfăcătoare.

Drumurile judetene de pământ îngreunează accesul între centrele de comună și satele aparținătoare, cât și accesul la drumurile naționale și județene.

1.4 Aspecte de ordin metodologic al elaborarii strategiei

Metodologia utilizata in elaborarea strategiei este subordonata scopului propus, acela de a fundamenta dezvoltarea durabila a retelei judetene a drumurilor si podurilor valcene in perioada imediat urmatoare.

O parte din informatiile care stau la baza acestei strategii sunt preluate din publicatii oficiale, din evidente departamentale si alte surse disponibile , din care amintim Anuarul Statistic al Romaniei, Planul de dezvoltare al ADR Sud-Vest Oltenia, Planul Operational Regional, Planul de Amenajarea Teritoriului National, informari ale Institutului de Politici Publice, situatii ale retelei de drumuri si poduri judetene, raportari anuale ale starii drumurilor si podurilor, recensaminte de traffic etc .

Capitolul II **Diagnosticarea infrastructurii judetene a drumurilor si podurilor**

2.1 Diagnoza generala

2.1.1 Starea actuala a retelei de drumuri de interes judetean

Studiile actuale arata ca nevoile de transport rutier cresc intr-un ritm mai accelerat decat au fost estimate astfel ca imposibilitatea realizarii de programe pe termen lung si mediu privind reabilitarea retelei de drumuri judetene conduce la gasirea de solutii tehnice – fezabile economic ce trebuiesc aplicate in perioada imediat urmatoare in vederea atragerii de fonduri structurale specifice.

Drumurile publice, în cea mai mare parte, traversează localități, viteza de circulație fiind redusă pe aceste sectoare. De asemenea, lățimea platformei drumului nu este corespunzătoare, datorită frontului îngust al limitei de proprietate. Drumurile județene în mare parte nu asigură o suprafață de rulare corespunzătoare pentru desfășurarea unui trafic de călători și de marfă în condiții de siguranță și confort cât mai optime.

Între localitățile județului transportul este realizat de operatori privați și de regii locale de transport rutier.

Din analiza stării de viabilitate a drumurilor locale, județene și comunale, s-a observat că de regulă starea de viabilitate a podurilor este similară cu cea a drumurilor, necorespunzând cerințelor de capacitate portantă (clasa E de încărcare), și cerințelor traficului actual.

Structura drumurilor judetene la nivelul judetului Valcea (redata in tab. nr.1 si fig. nr. 1) arata ca din totalul de 967,427 km drum judetean, peste 33,56 sunt drumuri de pamant si pietruite sensibil egala cu structura drumurilor judetene la nivel de tara (redata in tab. nr.2 si si fig. nr. 2) unde ponderea acestora se situeaza la nivelul de 33 %.

Tab. nr.1

Categoria de drum	Lungimea totala a sectorului de drum judetean -km-	Lungimea sectoarelor pe tipuri de imbracaminti -km-					
		Asfalt tip beton	Beton ciment	Pavaj	Imbracaminte Asfaltica	Impietruire	Pamant
DRUMURI JUDETENE DIN J VALCEA	967,427	101.172	84.155	1.000	456.339	265.460	59.301

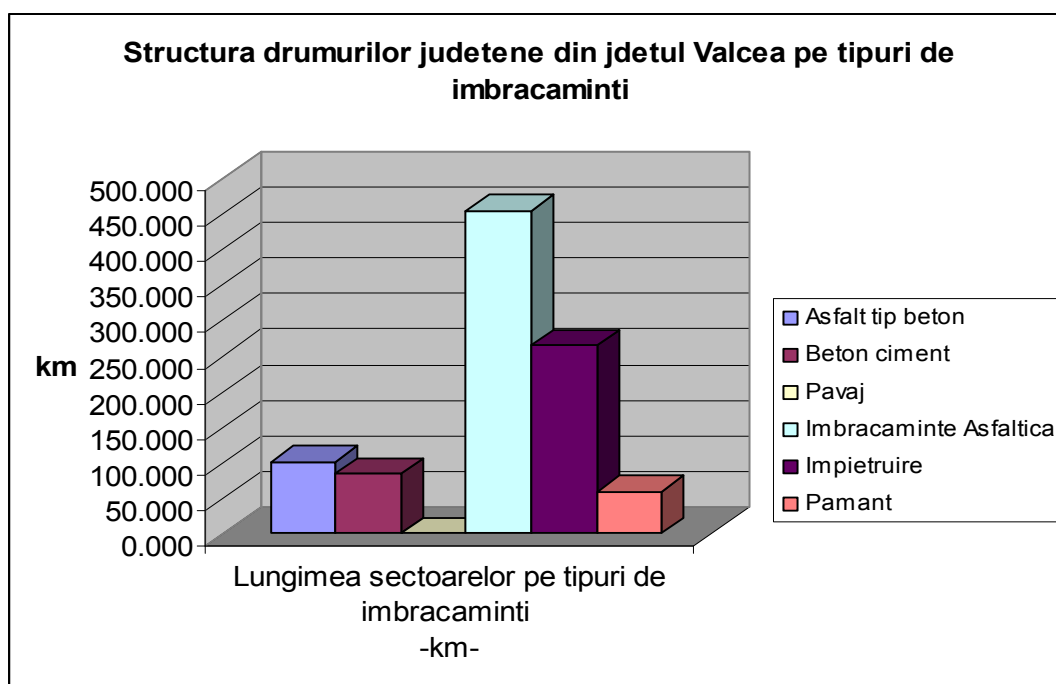


Fig. nr.1 Drumurile judetene aferente judetului Valcea in structura, pe tipuri de imbracaminti

Tab nr.2

Categoria de drum	Lungimea totala a drumurilor judetene din tara -km-	U.M.	Lungimea sectoarelor pe tipuri de imbracaminti -km-			
			Modernizate inclusiv drumurile din beton	Pietruite	Imbracaminte Asfaltica	Pamant
DRUMURI JUDETENE DIN ROMANIA	36,010	KM	4,611.00	10,010.00	19,661.00	1,728.00
		%	12.80	27.80	54.60	4.80

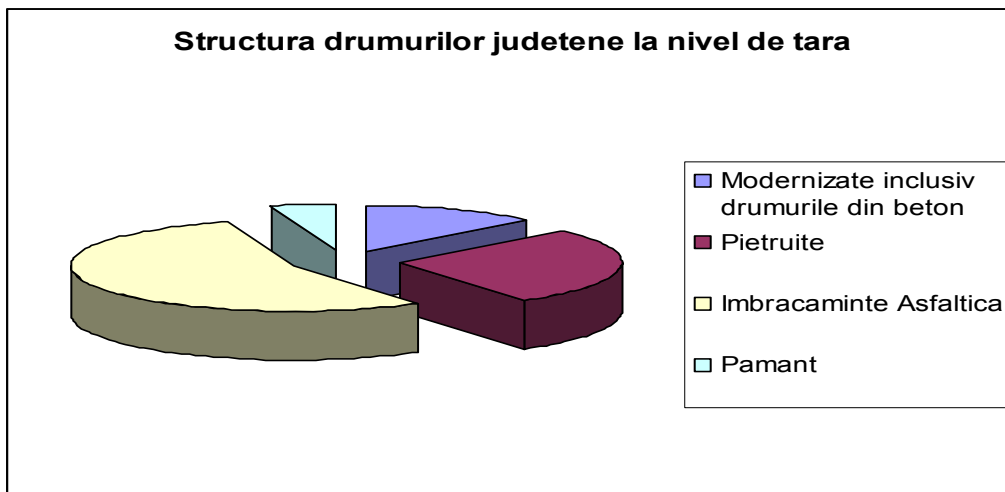


Fig. nr.2 Drumurile judetene la nivel de tara in structura, pe tipuri de imbracaminti

Situatia este mai buna daca s-ar face o comparatie cu structura drumurilor publice la nivel de tara (redata in tab. nr.3 si si fig. nr. 3) unde ponderea drumurilor de pamant, din totalul drumurilor este mai mare (9%) .

Tab nr.3

Categoria de drum	Lungimea totala a drumurilor publice din tara -km-	U.M.	Lungimea sectoarelor pe tipuri de imbracaminti -km-			
			Modernizate inclusiv drumurile din beton	Pietruite	Imbracaminte Asfaltica	Pamant
DRUMURI PUBLICE ROMANIA	78,615	KM	18,884.00	26,336.00	26,380.00	7,015.00
		%	24.00	33.50	33.60	8.90

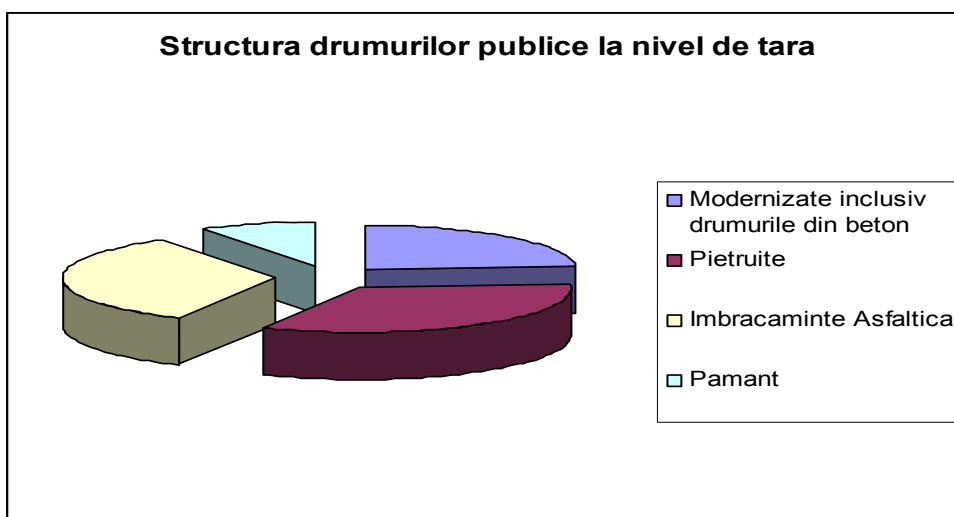


Fig. nr.3 Structura drumurilor publice la nivel de tara, pe tipuri de imbracaminti

Punctul de plecare in evaluarea si analiza starii tehnice a retelei de drumuri judetene il constituie determinarea duratei de serviciu al drumurilor, un rol important avandu-l drumurile cu durata de serviciu expirata.

Astfel din situatia prezentata redata in tab. nr. 4 si si fig. nr. 4 a starii tehnice a drumurilor in functie de tipuri de imbracaminte, scoate in evidenta urmatoarele:

- mai mult de 2/3 din reseaua de drumuri judetene (79,96%) este cu durata de serviciu expirata;
- valoarea procentului retelei de drumuri judetene modernizate inclusiv IAU care are durata de serviciu expirata este de 55,4%;
- comparative cu reseaua judeteana de drumuri la nivel national, starea tehnica a drumurilor judetene este asemanatoare, valorile evidentiate in tabele fiind apropiate.

Tab nr.4

Specificatia drumurilor	Total -km-	Cu durata de serviciu expirata	
		km	%
Modernizate inclusiv drumurile din beton	186.327	100.520	53.94
Imbracaminte Asfaltica	456.339	255.540	56.06
TOTAL	642.678	356.060	100.00

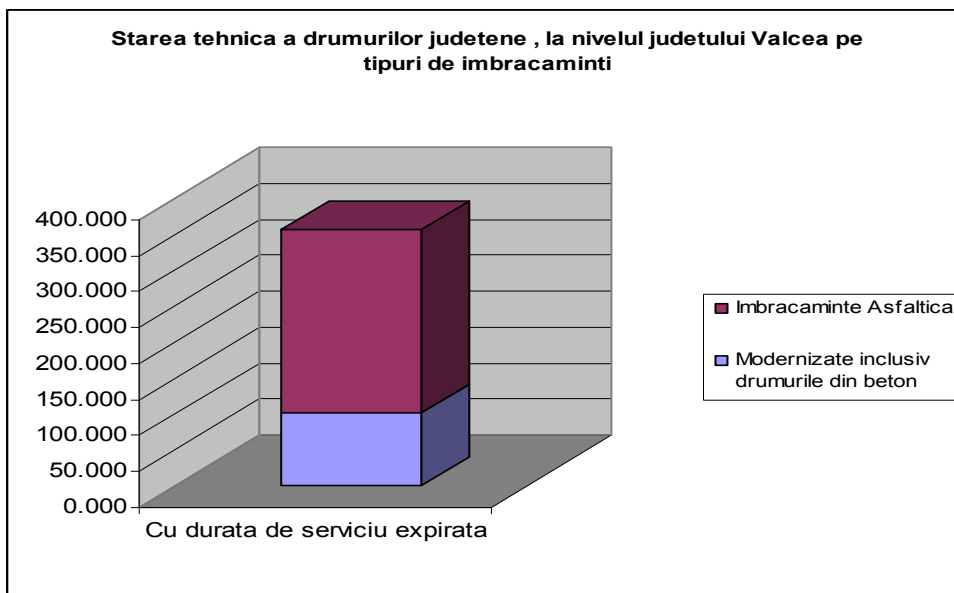


Fig. nr.4 Starea tehnica a drumurilor judetene pe tipuri de imbracaminti

In ceea ce priveste starea actuala de viabilitate a drumurilor judetene, urmare diagnosticarilor realizate (conform tab. nr.5 si fig. nr.5) constatam ca prin lucrarile

realizate s-a reusit pastrarea unei proportii acceptabile (cca.70%) a viabilitatii drumurilor judetene, aceasta datorandu-se faptului ca resursele financiare au fost indreptate cu precadere catre realizarea de lucrari specifice precum tratamente bituminoase, covoare asfaltice, reparatii asfaltice asa cum se va constata in continuare.

Tab nr.5

Categoria de drum	Lungimea totala a sectorului de drum judetean -km-	Starea de viabilitate a drumurilor judetene		
		Rea	Buna	Mediocra
TOTAL DJ	940.647	82.353	673.954	184.340

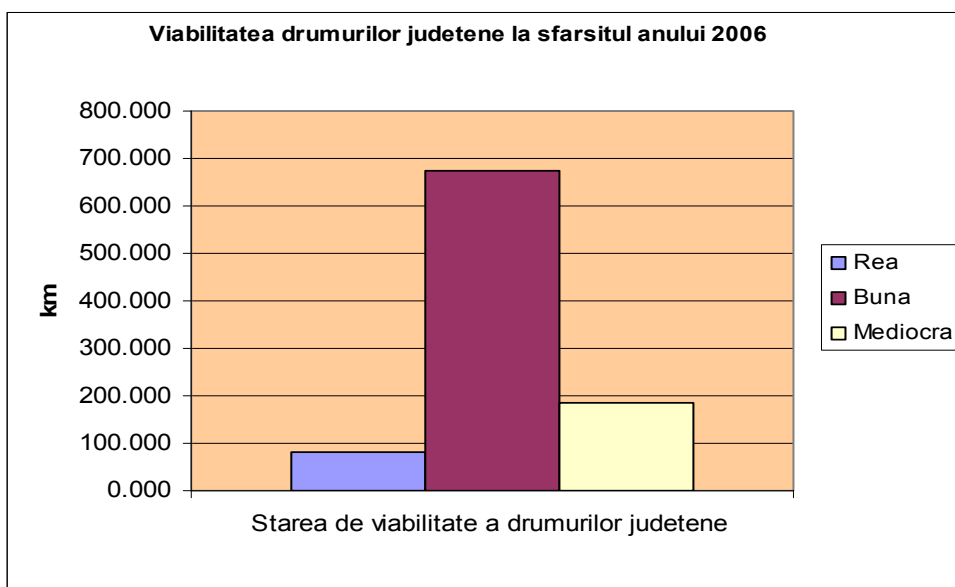


Fig. nr. 5 Viabilitatea drumurilor judetene la sfarsitul anului 2006

Viabilitatea podurilor judetene, urmare diagnosticarilor realizate ca si in cazul drumurilor (conform tab. nr.6 si fig. nr.6) constatam ca prin lucrarile de intretinere curenta si periodica dar si a investitiilor realizate s-a reusit pastrarea unei proportii mai mult decat acceptabile (cca. 98%) a viabilitatii podurilor judetene.

Tab. nr. 6

Categoria de structura	Nr. poduri	Starea de viabilitate a podurilor judetene		
		Rea	Buna	Mediocra
PODURI	283	2	279	2

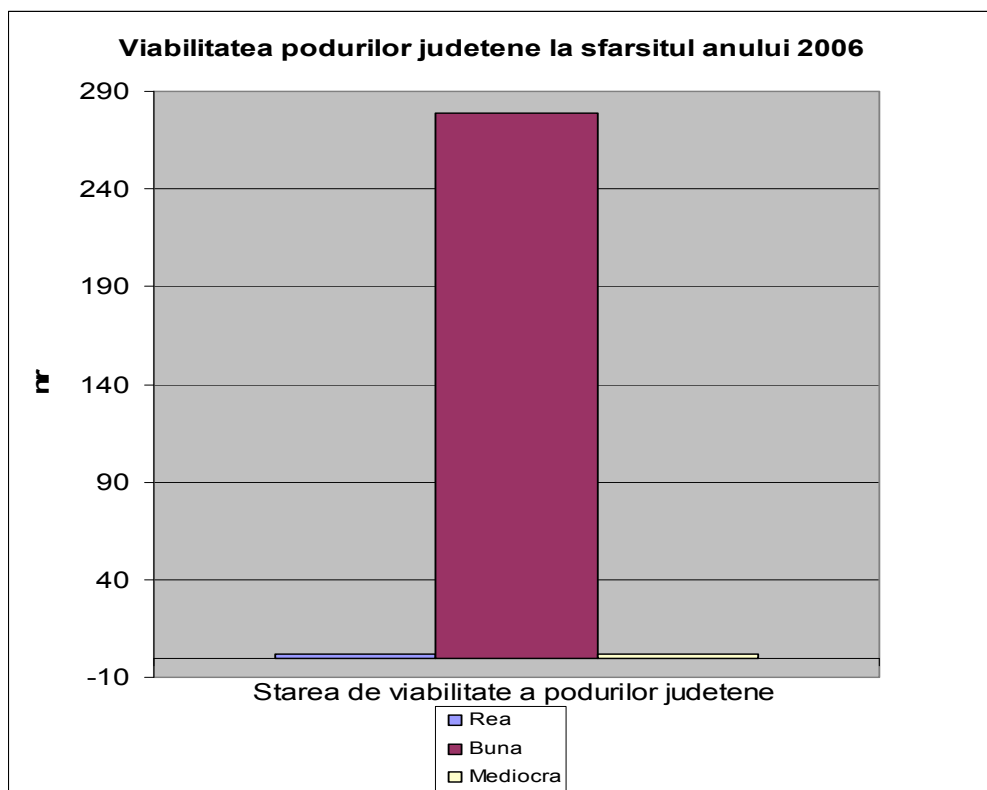


Fig. nr. 6 Viabilitatea podurilor judetene la sfarsitul anului 2006

Cu toate ca datorita fenomenelor meteorologice nefavorabile (in special inghet si inundatii) care s-au manifestat in perioada 2005–2006 toate suprastructurile podurilor din beton armat au suferit degradari importante prin resursele financiare alocate in aceasta perioada s-a reusit pastrarea viabilitatii acestora.

Tinand cont de starea actuala a retelei de drumuri publice din judetul Valcea, de potentialul economic al judetului, recomandabil ar fi ca masurile de viitor ce urmeaza a fi intreprinse in perioada viitoare sa se bazeze in principal pe reabilitarea si modernizarea retelei de drumuri existente, in special a drumurilor jnetene cu trafic important si cele care deservesc obiective economice si turistice.

2.1.2 Factorii de influentare a starii tehnice a drumurilor de interes judetean

Factorii care au influentat starea tehnica a drumurilor judetene:

- nerealizarea lucrarilor pentru conservarea si adaptarea retelei rutiere la actiunea agentilor atmosferici si atraficului;
- imposibilitatea realizarii de programme investitionale pe termen mediu si lung privind reabilitarea retelei de drumuri judetene;
- cresterea traficului rutier intr-un ritm care a deposit estimarile;
- pana in prezent existenta unui sistem legislativ insuficient care sa fi contribuit fundamental la gestionarea sistemului de transport, bazat pe

metodologii moderne si care sa conduca in final la o ‘‘ dezvoltare durabila’’;

- finantarea sub nivelul cerintelor, a programelor pentru mentionarea in stare corespunzatoare a retelei rutiere.

2.2 Evolutia indicatorilor tehnico – economici in perioada 2001 – 2006

Anual au fost alocati de la buget aproximativ 30-40 % din necesarul pentru mentinerea intr-o stare tehnica acceptabila drumurile judetene, in special in perioada 2000-2004, insa din anul 2005 si pana in prezent procentul respectiv a fost cu mult sub valoarea mentionata anterior, asa cum in continuare se va prezenta.

Mentinerea acestei stari are neindoielnic, implicatii nefavorabile majore asupra starii tehnice a drumurilor.

Sursele de finantare alocate programelor de lucrari specifice de drumuri si poduri pentru perioada 2001-2006 au fost:

A. Pentru lucrari de intretinere si reparare a drumurilor si podurilor:

- Fondul special al drumurilor publice constituit conform Legii nr.118/1996;
- Bugetul propriu al Consiliului Judetean Valcea.

B. Pentru lucrari de pietruire a drumurilor comunale gestionate de Ministerul Lucrarilor Publice, Transporturilor si Locuintei:

- H.G. nr. 577/1997 privind pietruirea, reabilitarea, modernizarea și/sau asfaltarea drumurilor de interes local clasate și alimentarea cu apă a satelor

2.2.1 Evolutia bugetului alocat in perioada 2001 – 2004 din Fondul special al drumurilor publice

In ceea ce priveste bugetul alocat din Fondul special al drumurilor publice, pentru perioada 2001-2004 (redat in tab. nr.7 si fig. nr.7), se prezinta astfel:

Tab. nr. 7 -mii lei-

DENUMIRE LUCRARE	2001		2002		2003		2004	
	valoare	%	valoare	%	valoare	%	valoare	%
Reparatii capitale	410.0	9.6	280.2	5.8	88.5	2.8	27.1	0.9
Reparatii curente	3,839.6	90.4	4,585.1	94.2	3,086.5	97.2	2,831.6	99.1
din care :		%		%		%		%
Reparati asfaltice	600.0	15.6	477.3	10.4	701.4	22.7	520.0	18.4
Intretinerea drumurilor pietruite	150.6	3.9	229.0	5.0	319.3	10.3	463.7	16.4
Intretinerea curenta pe timp de iarna	100.0	2.6	152.3	3.3	190.2	6.2	0.0	0.0
Tratamente bituminoase	1,105.0	28.8	1,000.0	21.8	227.0	7.4	727.9	25.7
Covoare bituminoase	1,323.1	34.5	1,325.0	28.9	945.5	30.6	700.0	24.7
Siguranta rutiera	160.0	4.2	182.4	4.0	113.6	3.7	80.3	2.8
Intretinere periodica poduri, podete	178.0	4.6	456.7	10.0	62.5	2.0	123.7	4.4

Lucrari aferente reparatiilor curente drum	180.0	4.7	100.0	2.2	14.2	0.5	0.0	0.0
TOTAL Cheltuieli lucrari de intretinere si rep drumuri si poduri judetene	4,249.6	100.0	4,865.3	100.0	3,175.0	100.0	2,858.7	100.0

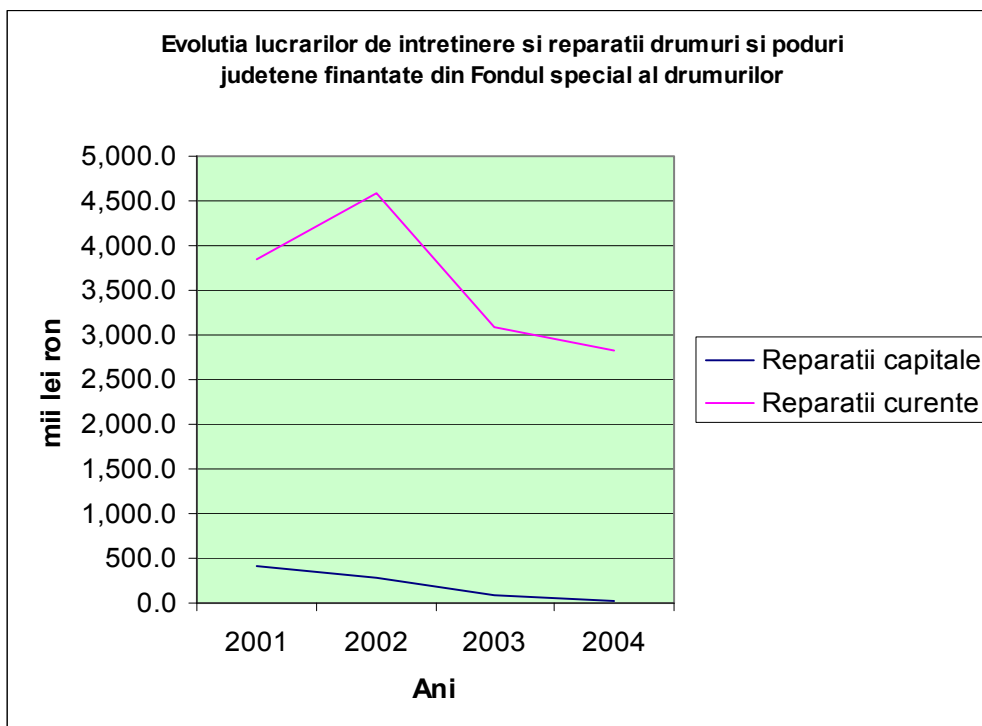


Fig. nr.7 Evolutia lucrarilor de intretinere si reparatii aferente drumurilor si podurilor finantate in perioada anilor 2001-2004 din bugetul Fondului special al drumurilor publice.

Dupa cum se observa din analiza datelor inscrise in tabelul de mai sus se poate constata ca din total buget anual peste 90 % (respectiv 90.4% in anul 2001 si 99.1% in anul 2004) au fost alocati reparatiilor curente destinate drumurilor si podurilor judetene si doar aprox. intre 1-10 % (respectiv 9.6 % in anul 2001 si 0.9 % in anul 2004) au fost alocati reparatiilor capitale. In fapt situatia sintetica a perioadei 2001-2004 este mai jos prezentata in tab. nr.8 si fig. nr.8:

Tab. nr.8

-mii lei ron-

DENUMIRE LUCRARE	2001-2004	2001-2004
	valoare	%
Reparatii capitale	805.8	5.3
Reparatii curente	14,342.8	94.7
TOTAL Cheltuieli lucrari de intretinere si rep drumuri si poduri judetene	15,148.6	100.0

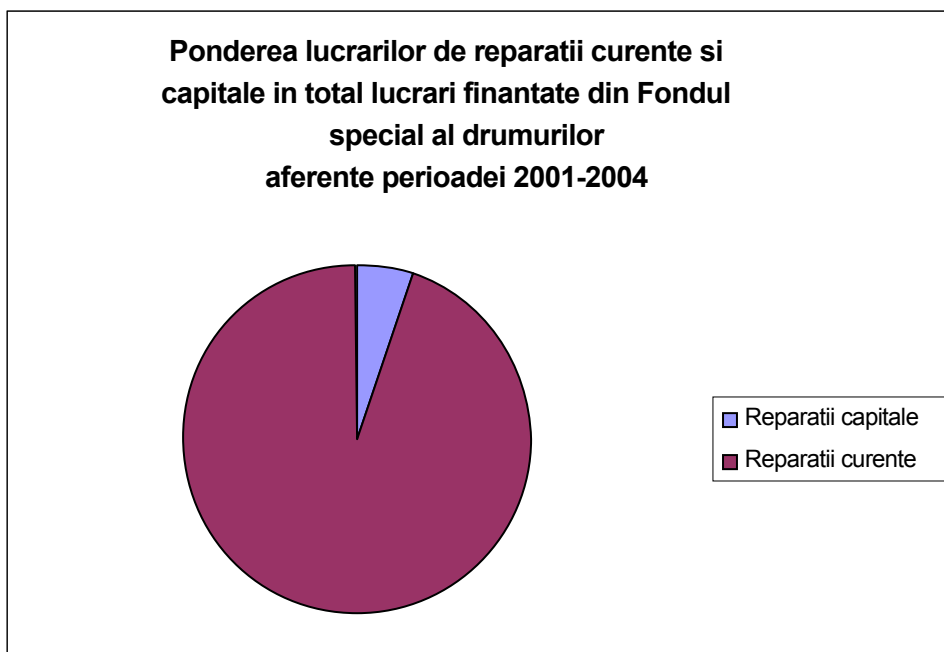


Fig. nr.8 Ponderea cheltuielilor destinate lucrarilor de reparatii curente si capitale in total cheltuieli aferente drumurilor si podurilor finantate in perioada anilor 2001-2004 din bugetul Fondului special al drumurilor publice.

Se observa astfel ca in principal resursele financiare au fost directionate catre intretinerea curenta a drumurilor si podurilor judetene (in medie 94.7%) aceasta datorandu-se faptului ca reseaua de drumuri publice cu imbracaminti moderne se afla intr-o stare necorespunzatoare astfel ca pentru mentinerea acestora la un grad minim de exploatare resursele au fost directionate cu preponderenta in intretinerea curenta. Cu toate acestea au fost alocati in medie in aceasta perioada 5.3% in vederea efectuarii de reparatii capitale, aceasta dupa o riguroasa analiza a starii tehnice a retelei de drumuri stabilindu-se in acest fel care sunt lucrarile ce trebuiesc efectuate cu prioritate.

Din totalul cheltuielilor cu reparatiile curente alocate drumurilor si podurilor judetene din bugetul Fondului special al drumurilor acestea au fost utilizate conform structurii datelor prezentate in tab. nr.9 si fig. nr.9.

Tab. nr.9

-mii lei ron-

DENUMIRE LUCRARE	2001	2002	2003	2004
	valoare	valoare	valoare	valoare
Reparati asfaltice	600.0	477.3	701.4	520.0
Intretinerea drumurilor pietruite	150.6	229.0	319.3	463.7
Intretinerea curenta pe timp de iarna	100.0	152.3	190.2	0.0
Tratamente bituminoase	1,105.0	1,000.0	227.0	727.9
Covoare bituminoase	1,323.1	1,325.0	945.5	700.0
Siguranta rutiera	160.0	182.4	113.6	80.3

Intretinere periodica poduri, podete	178.0	456.7	62.5	123.7
Lucrari aferente reparatiilor curente drum	180.0	100.0	14.2	0.0
Studii , cercetari, experimentari	42.9	64.0	16.0	9.7
Totalul principalelor cheltuieli de Reparatii Curente drumuri si poduri judetene	3,839.6	3,986.7	2,589.7	2,625.2

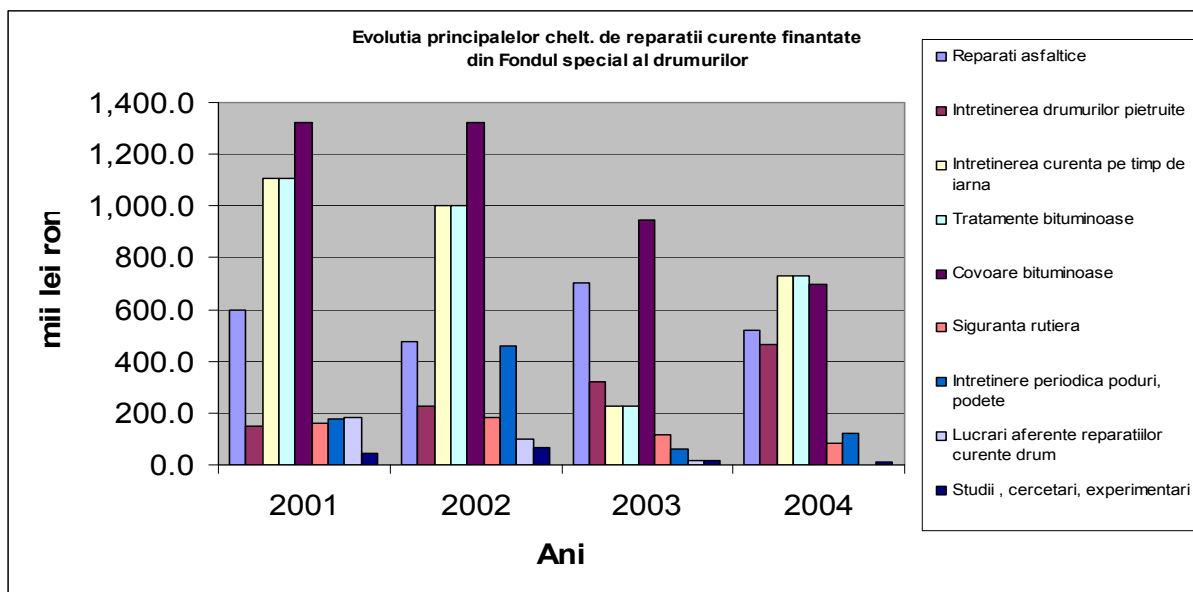


Fig. nr.9 Evolutia structurii principalelor cheltuieli de reparatii curente destinate drumurilor si podurilor finantate in perioada anilor 2001-2004 din bugetul Fondului special al drumurilor publice.

De altfel, conform datelor centralizate pentru perioada 2001-2004 din totalul reparatiilor curente suportate din bugetul Fondului special al drumurilor mai jos prezentate in tab. nr.10 si fig. nr.10 se constata ca o preponderenta covarsitoare (74%) o au reparatiile curente prin tratamente bituminoase (23.5%), covoare bituminoase (32.9%) si reparatii asfaltice (17.6), ceea ce ne face sa concluzionam faptul ca bugetul s-a axat cu preponderenta in mentinerea la cote cat mai ridicate de exploatare a retelei de drumuri judetene.

Tab. nr. 10 -mii lei ron-

DENUMIRE LUCRARE	2001-2004	2001-2004
	valoare	%
Reparati asfaltice	2,298.7	17.6
Intretinerea drumurilor pietruite	1,162.5	8.9
Intretinerea curenta pe timp de iarna	442.5	3.4
Tratamente bituminoase	3,059.9	23.5
Covoare bituminoase	4,293.6	32.9
Siguranta rutiera	536.3	4.1
Intretinere periodica poduri, podete	820.8	6.3

Lucrari aferente reparatiilor curente drum	294.2	2.3
Studii , cercetari, experimentari	132.6	1.0
Totalul principalelor cheltuieli de Reparatii Curente drumuri si poduri judetene	13,041.2	100.0

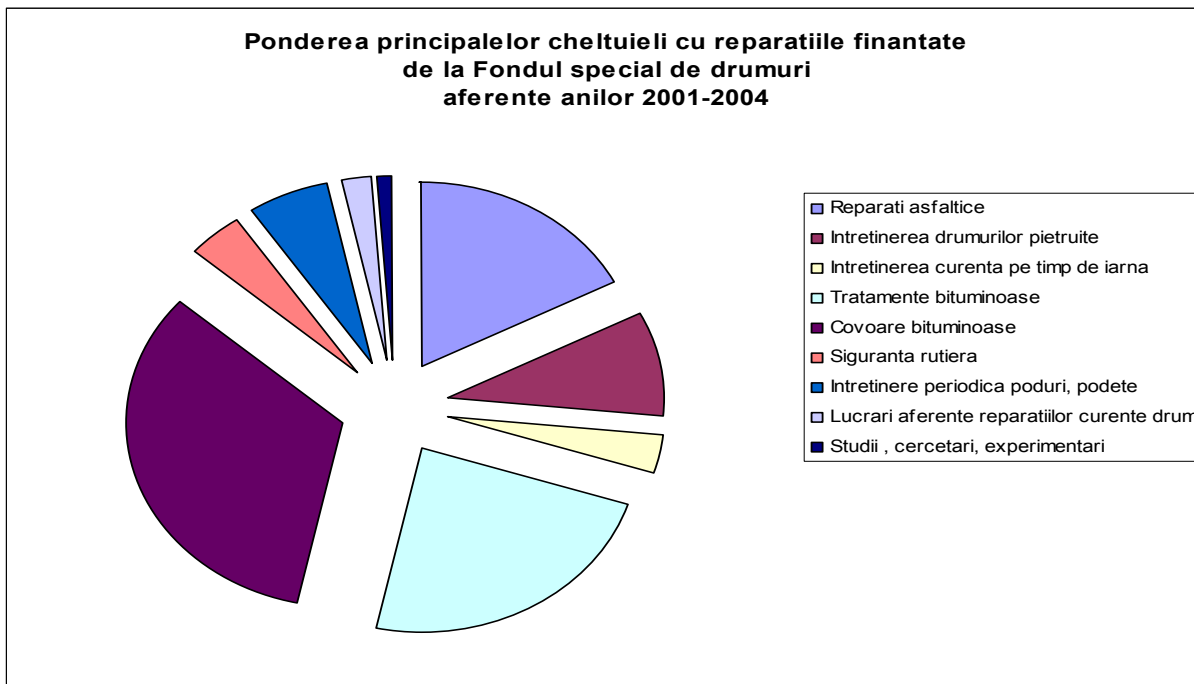


Fig. nr.10 Ponderele cheltuielilor destinate lucrarilor de reparatii curente in total cheltuieli aferente drumurilor si podurilor finantate in perioada anilor 2001-2004 din bugetul Fondului special al drumurilor publice.

2.2.1 Evolutia bugetului alocat Consiliului Judetean Valcea in perioada 2001 – 2006

Administrarea efectiva a drumurilor judetene la nivel de tara se realizeaza in general prin directii/servicii la nivelul Consiliului Judetean cu personal angajat de specialitate (ethnic, economic si juridic).

La nivelul judetului nostru inasa aceasta administrare se realizeaza prin regii autonome a carei activitate se desfasoara sub autoritatea Consiliului Judetean Valcea.

In ceea ce priveste bugetul alocat Consiliului Judetean Valcea, pentru perioada 2001-2006 (redat in tab. nr.11), se prezinta astfel:

Tab. nr. 11

-mii lei ron-

DENUMIRE LUCRARE	2001		2002		2003		2004		2005		2006	
	valoare	%	valoare	%	valoare	%	valoare	%	valoare	%	valoare	%
Intretinere curenta a drumurilor	765	79	1,076	79	2,059	81	2,043	67	2,516	64	3,291	53
din care:		%		%		%		%		%		%
Reparatii asfaltice	204	26.68	326	30.32	629	30.54	730	35.72	805	31.99	1,391	42.28
Intretinerea drumurilor pietruite	160	20.91	216	20.08	297	14.40	300	14.68	550	21.86	1,381	41.95
Intretinerea platformei drumurilor	3	0.40	82	7.66	127	6.15	150	7.34	129	5.11	74	2.25
Asigurarea scurgerii apelor	17	2.22	105	9.72	149	7.24	150	7.34	201	7.99	0	0.00
Intretinerea mijl pt siguranta circulatiei rutiere	20	2.61	41	3.79	47	2.28	22	1.07	17	0.67	0	0.00
Asigurarea esteticii rutiere	27	3.53	37	3.47	93	4.51	50	2.43	34	1.36	0	0.00
Intretinerea curenta a podurilor, pasajelor, podetelor		0.00		0.00		0.00		0.00	17	0.68	0	0.00
Intretinerea curenta pe timp de iarna	333	43.58	269	24.95	718	34.88	642	31.40	763	30.33	445	13.51
Intretinere periodica a drumurilor publice (tratamente,covoare bituminoase)	93	10	101	7	216	8	646	21	784	20	1,656	27
din care:		%		%		%		%		%		%
Intretinere periodica poduri, podete	0	0	0	0	0	0	28	4	75	10	56	3
Lucrari aferente reparatiilor curente la drumurile publice	65	7	94	7	145	6	181	6	284	7	1,243	20
din care:		%		%		%		%		%		%
Lucrari accidentale, refaceri dupa inundatii etc.	0		0		0		0		0		1,243	100
Administrare, investigare, expertizare, intertinere mijl pt siguranta circulatiei, lucrari accidentale etc	43	4	84	6	129	5	188	6	373	9	0	0
TOTAL GENERAL	967	100	1,356	100	2,549	100	3,058	100	3,957	100	6,190	100

Conform datelor de mai sus se poate constata faptul ca din totalul bugetului anual al Consiliului Judetean Valcea alocat drumurilor si podurilor in medie peste 70 % au fost destinati intretinerii curente a drumurilor si podurilor (respectiv 79 % in anii 2001-2002, 81 % in anul 2003 si 53 % in anul 2006) si restul intre 19 - 47 % (respectiv 21 % in anii 2001-2002, 19 % in anul 2003 si 47 % in anul 2006) au fost alocati intretinerii periodice, lucrari de reparatii curente inclusiv lucrarile accidentale, refaceri dupa inundatii asa cum a fost cazul in anul 2005 precum si administrarea, investigarea si expertizarea (intre 0 - 9 % in aceasta perioada) drumurilor si podurilor judetene.

Situatia centralizatoare aferenta perioadei 2001-2006 este mai jos prezentata in tab. nr.12 si fig. nr.12:

Tab. nr.12 -mii lei ron-

DENUMIRE LUCRARE	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	valoare	valoare	valoare	valoare	valoare	valoare
Intretinere curenta a drumurilor	765	1,076	2,059	2,043	2,516	3,291
Intretinere periodica a drumurilor publice (tratamente,covoare bituminoase)	93	101	216	646	784	1,656
Lucrari aferente reparatiilor curente la drumurile publice	65	94	145	181	284	1,243
Administrare, investigare, expertizare, intertinere mijl pt siguranta circulatiei, lucrari accidentale etc	43	84	129	188	373	0
TOTAL Cheltuieli lucrari de intretinere si reparatii drumuri si poduri judetene	967	1,356	2,549	3,058	3,957	6,190

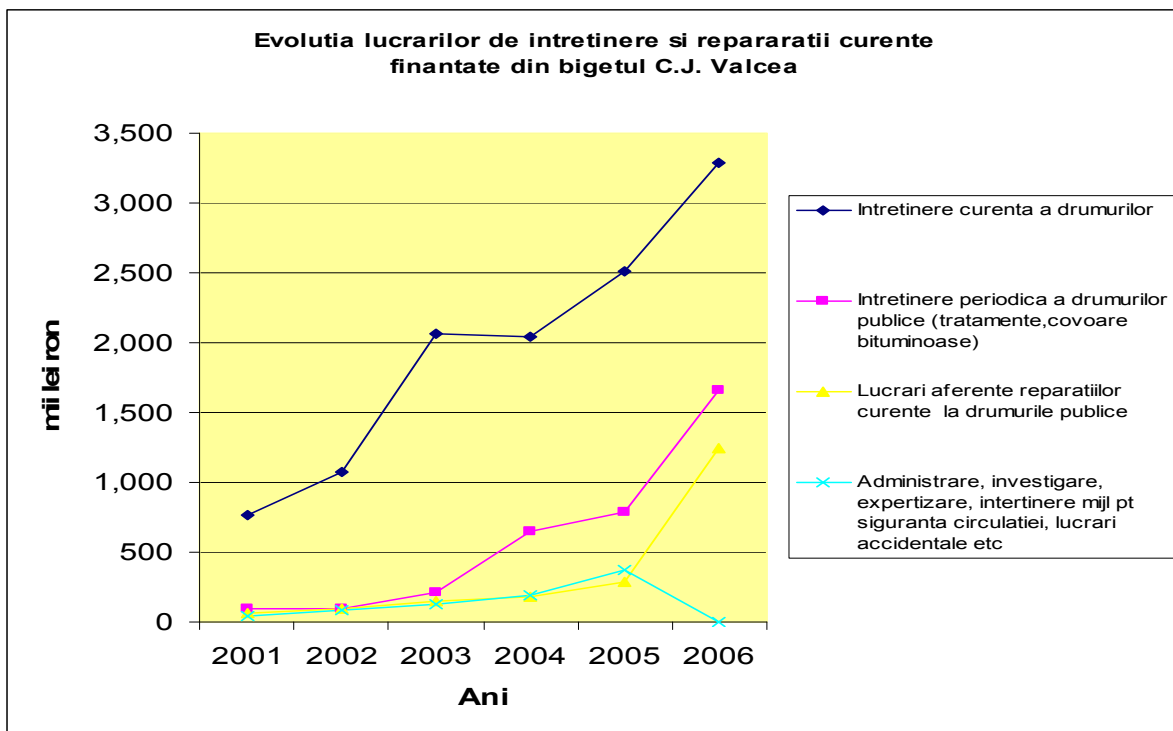


Fig. nr.12 Evolutia lucrarilor de intretinere si reparatii aferente drumurilor si podurilor finantate in perioada anilor 2001-2006 din bugetul propriu al Consiliului Judetean Valcea

In aceasta perioada asa cum se poate observa din graficul de mai sus cheltuielile suportate din bugetul Consiliului Judetean Valcea au avut un trend real crescator concentrandu-se in special asupra intretinerii curente si periodice a drumurilor si podurilor judetene apoi a lucrarilor aferente reparatiilor curente (respectiv lucrari accidentale si lucrari cladiri), chiar putem afirma ca in cazul cheltuielilor destinate administrarii,

investigarii si expertizarii acestea au fost reduse in totalitate (cazul anului 2006) eforturile fiind indreptate in totalitate celorlalte categorii de cheltuieli.

De altfel urmare centralizarii datelor din perioada 2001 - 2006 asa cum se poate observa in tabelul urmator nr. 13 si fig. nr.13 rezulta ca din total buget alocat de catre Consiliul Judetean Valcea, 65 % din resursele financiare au fost destinate intretinerii curente a drumurilor si podurilor.

Tab. nr.13 -mii lei ron-

DENUMIRE LUCRARE	2001-2006	2001-2006
	valoare	%
Intretinere curenta a drumurilor	11,750	65
Intretinere periodica a drumurilor publice (tratamente,covoare bituminoase)	3,497	19
Lucrari aferente reparatiilor curente la drumurile publice	2,013	11
Administrare, investigare, expertizare, intertinere mijl pt siguranta circulatiei, lucrari accidentale etc	817	5
TOTAL Cheltuieli lucrari de intretinere si reparatii drumuri si poduri judetene	18,076	100

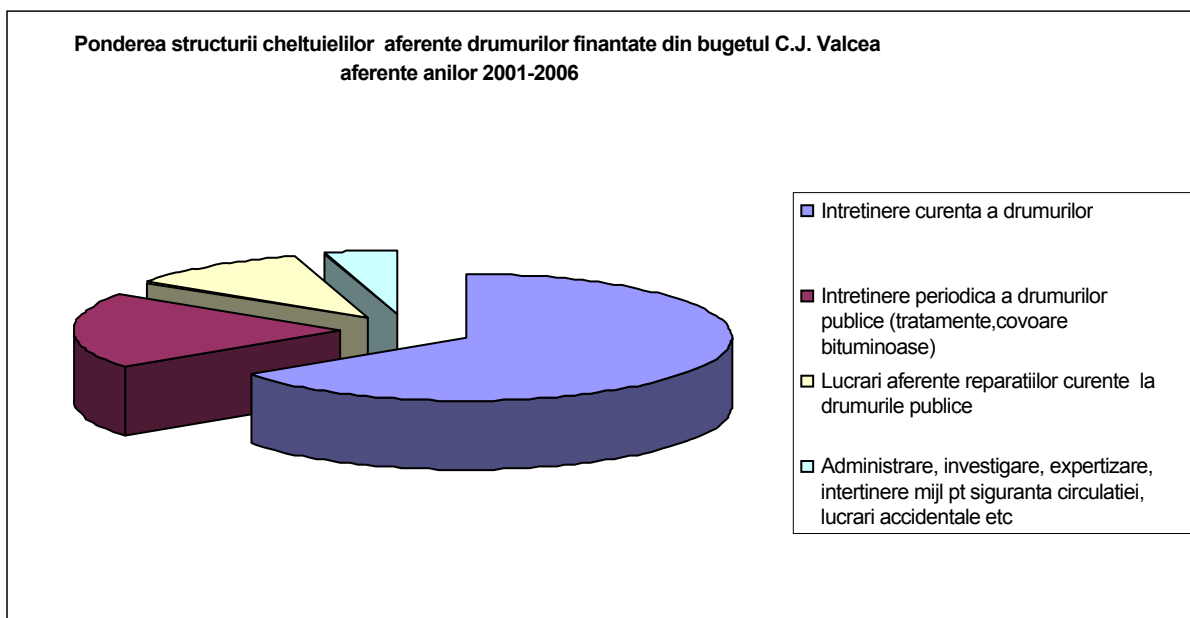


Fig. nr.13 Ponderea in structura a cheltuielilor destinate lucrarilor de intretinere si reparatie in total cheltuieli aferente drumurilor si podurilor finantate in perioada anilor 2001-2006 din bugetul propriu al Consiliului Judetean Valcea.

Intretinerea curenta a drumurilor (conform datelor din tab. nr.14 si fig.14) si podurilor finantate din bugetul propriu al Consiliului Judetean Valcea a presupus in principal efectuarea de lucrari cu reparatiile asfaltice, intretinerea drumurilor pietruite precum si intretinerea curenta pe timp de iarna.

Tab.nr.14 -mii lei ron-

DENUMIRE LUCRARE	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	valoare	valoare	valoare	valoare	valoare	valoare
Intretinere curenta a drumurilor	765	1,076	2,059	2,043	2,516	3,291
din care:						
Reparatii asfaltice	204	326	629	730	805	1,391
Intretinerea drumurilor pietruite	160	216	297	300	550	1,381
Intretinerea platformei drumurilor	3	82	127	150	129	74
Asigurarea scurgerii apelor	17	105	149	150	201	0
Intretinerea mijl pt siguranta circulatiei rutiere	20	41	47	22	17	0
Asigurarea esteticii rutiere	27	37	93	50	34	0
Intretinerea curenta a podurilor,pasajelor,podetelor	0	0	0	0	17	0
Intretinerea curenta pe timp de iarna	333	269	718	642	763	445

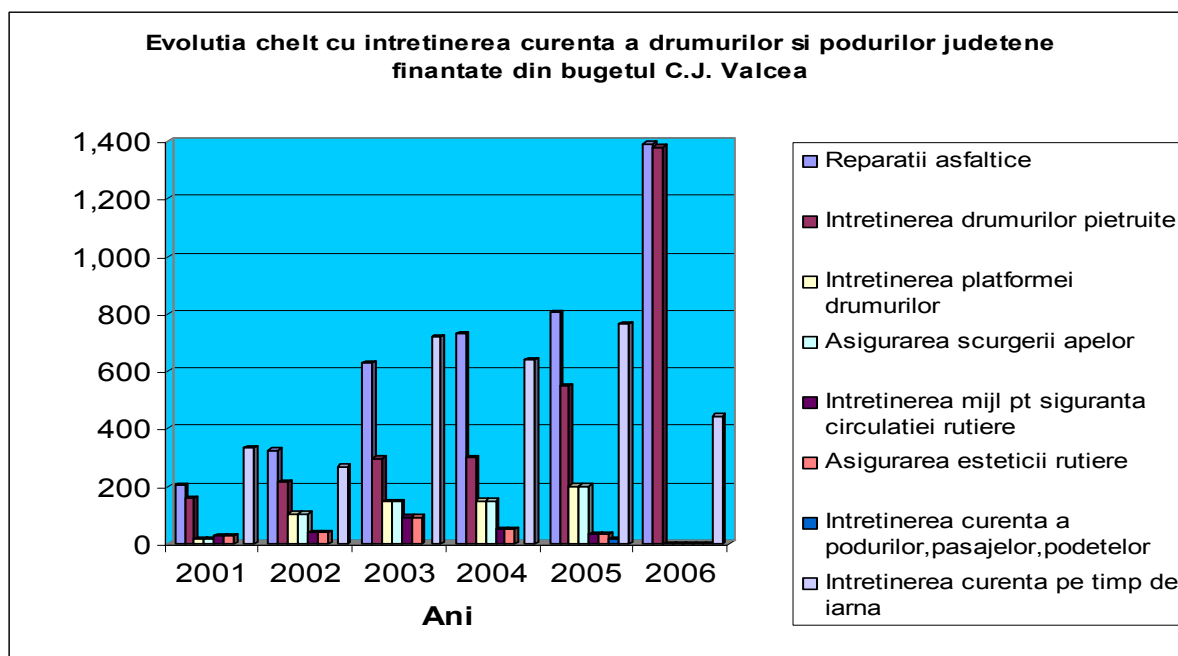


Fig. nr.14 Evolutia cheltuielilor destinate lucrarilor de intretinere curenta aferenta drumurilor si podurilor finantate in perioada anilor 2001-2006 din bugetul propriu al Consiliului Judetean Valcea.

Aceste lucrari sunt insa cele care detin ponderea majoritara in totalul buget alocat cu destinatia drumuri si poduri, asa cum se poate observa din tab. nr.15 si fig. nr. 15.

Tab. nr.15 -mii lei ron-

DENUMIRE LUCRARE	2001-2006	
	valoare	%
Intretinere curenta a drumurilor	11,750	100
din care:		
Reparatii asfaltice	4,086	34.77
Intretinerea drumurilor pietruite	2,903	24.71
Intretinerea platformei drumurilor	565	4.81
Asigurarea scurgerii apelor	622	5.29
Intretinerea mijl pt siguranta circulatiei rutiere	147	1.25
Asigurarea esteticii rutiere	241	2.05
Intretinerea curenta a podurilor, pasajelor, podetelor	17	0.15
Intretinerea curenta pe timp de iarna	3,169	26.97

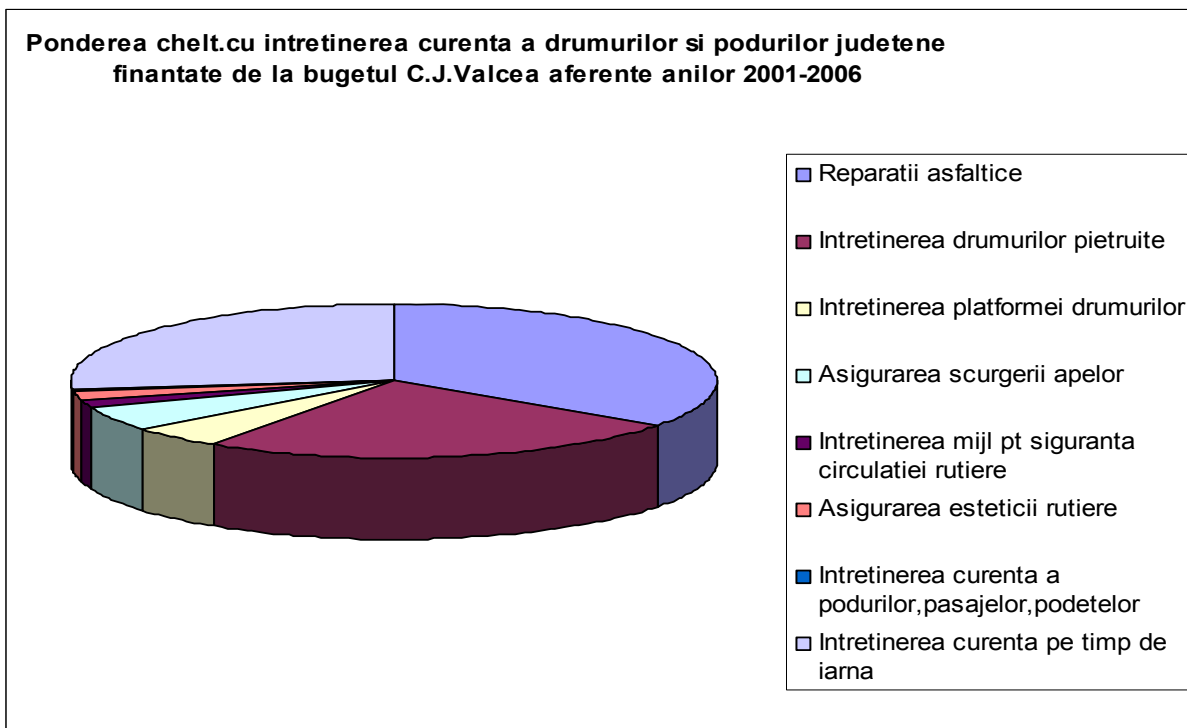


Fig. nr.15 Ponderea in structura a cheltuielilor destinate lucrarilor de intretinere curenta in total cheltuieli aferente drumurilor si podurilor finantate in perioada anilor 2001-2006 din bugetul propriu al Consiliului Judetean Valcea.

2.2.3 Evolutia investitiilor realizate in perioada 2001 – 2006 in reseaua de drumuri si poduri a judetului Valcea

Investitiile realizate in aceasta perioada au fost destinate in perioada anilor 2001-2002 efectuarii de modernizari in sistemul rutier si realizarii de poduri tip BA pentru ca in

perioada anilor 2004-2006 investitiile sa se axeze pe consolidarea si modernizarea drumurilor judetene (situatie redada in tab. nr.16 si fig. nr.16).

Tab. nr.16 -mii lei ron-

DENUMIRE LUCRARE	2001		2002		2003		2004		2005		2006	
	valoare	%	valoare	%	valoare	%	valoare	%	valoare	%	valoare	%
Modernizare sistem rutier DJ-uri	801	52	244	32	501	69	200	41	0	0	0	0
Poduri BA	680	44	237	31	73	10	0	0	0	0	0	0
Consolidare si modernizare DJ -uri	51	3	272	36	150	21	286	59	825	100	3,577	100
TOTAL Investitii in drumuri si poduri judetene, inclusiv consolidari si modernizari	1,532	100	752	100	724	100	486	100	825	100	3,577	100

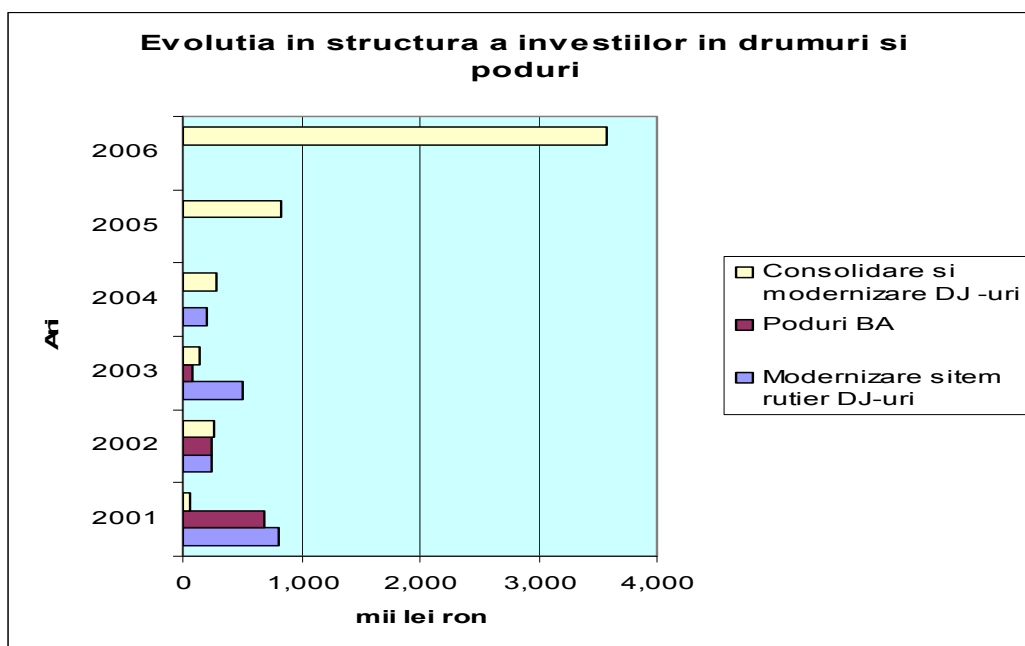


Fig. nr.16 Evolutia in structura a investitiilor realizate in reseaua de drumuri si poduri a judetului Valcea in anii 2001-2006.

Conform datelor centralizate pentru perioada 2001-2006 (prezentate in tab. nr.17 si fig. nr. 17) investitiile realizate au fost concentrate in proportie de 65 % asupra consolidarii si modernizarii drumurilor judetene.

Tab. nr.17 -mii lei ron-

DENUMIRE LUCRARE	2001-2006	2001-2006
	valoare	%
Modernizare sitem rutier DJ-uri	1,746	22
Poduri BA	990	13
Consolidare si modernizare DJ -uri	5,161	65
TOTAL Investitii in drumuri si poduri judetene, inclusiv consolidari si modernizari	7,896	100

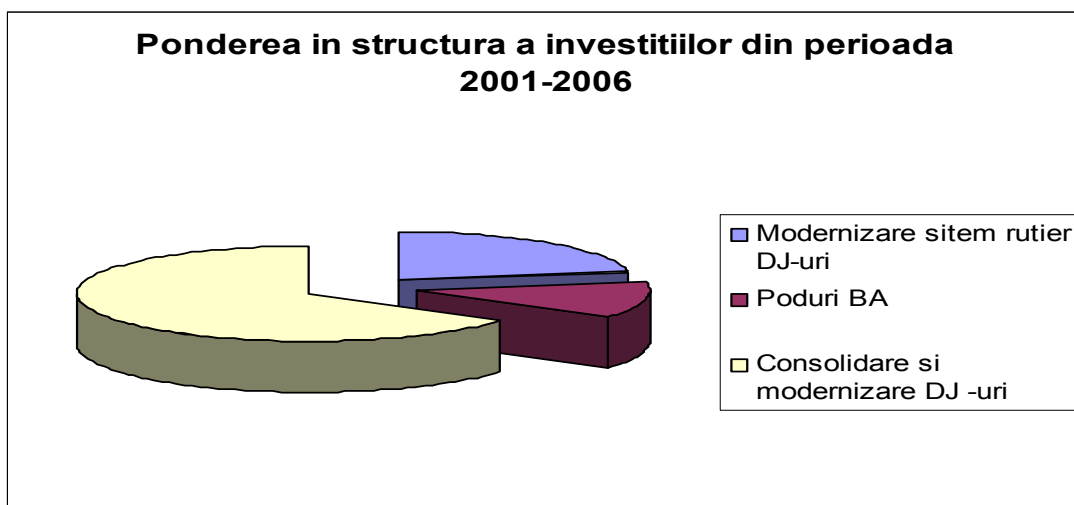


Fig. nr.17 Ponderea in structura a investitiilor realizate pentru perioada 2001-2006 in reseaua de drumuri si poduri a judetului Valcea.

2.3 Caracterizarea traficului actual pe reseaua judeteana de drumuri si poduri precum si evolutia in viitor pe un orizont de timp de pana la 20 ani

Realitatea, confirmata de datele statistice asa cum sunt prezentate in tab. nr.18 si fig. nr.18 si nr.19, arata ca si in viitor traficul este in continua crestere (traficul greu) si ca drumurile constituie infrastructura transporturilor auto indispensabila dezvoltarii economiei , sub toate aspectele ei.

Tab nr.19

Lung. drumuri jud. -km-	Media zilnica a vehiculelor fizice / 24 h.				
	2005	2010	2015	2020	2025
927.39	805	848	973	1176	1405

Tab nr.19

Lung. drumuri jud. -km-	MEDIA ZILNICA AUTO, VEHICULE ETALON / 24 h																			
	Autoturisme					OSII 115 kN														
						Sist.rutiere suple si semirig.					Ranforsari					Sist. Rutiere rigjde				
	2005	2010	2015	2020	2025	2005	2010	2015	2020	2025	2005	2010	2015	2020	2025	2005	2010	2015	2020	2025
927.393	1517	1650	1851	2217	2706	46	52	58	67	82	45	50	55	63	76	131	143	154	171	195

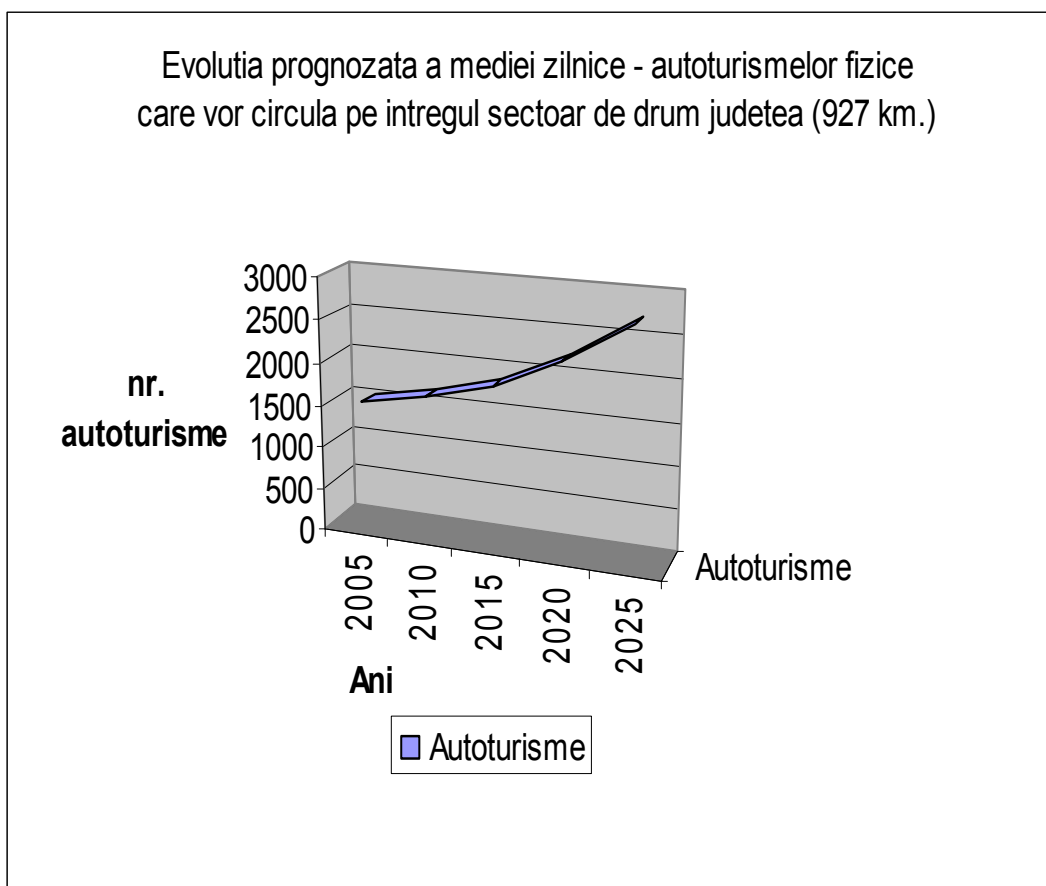


Fig. nr.18 Evolutia prognozata a traficului rutier ce se va realiza pe rețeaua de drumuri si poduri a judetului Valcea in anii 2005-2025.

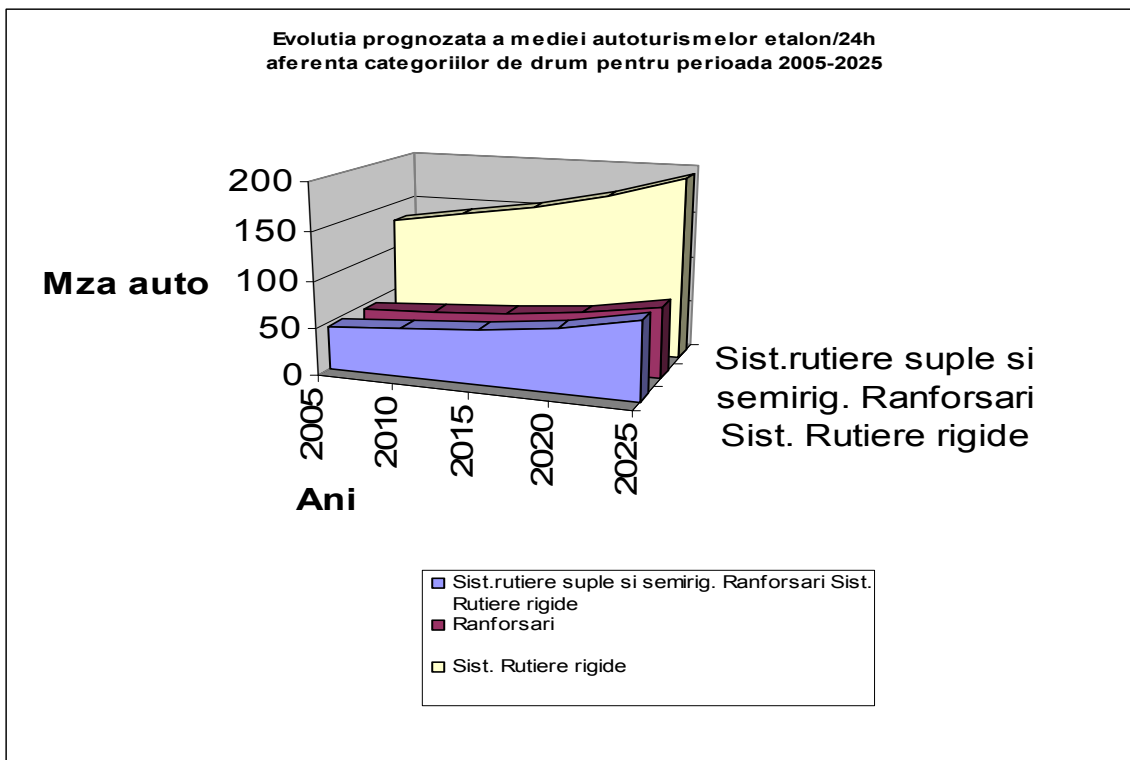


Fig. nr.19 Evolutia prognozata a traficului rutier ce se va realiza pe reseaua de drumuri si poduri a judetului Valcea in anii 2005-2025.

Pentru ca o buna parte din reseaua de drumuri publice (in special cele judetene, dar mai ales cele comunale) este cu imbracaminti necorespunzatoare, in principal iar traficul este in crestere trebuie adoptate masuri in directia modernizarii si extinderii retelei de drumuri judetene prin accesarea de resurse financiare disponibile (bugetele locale ale Consiliilor Judetene, fonduri structurale, parteneriate public – privat) prin aceasta evitandu-se pe viitor cearea de importante pagube tuturor utilizatorilor (consumuri suplimentare de combustibil, piese de schimb, anvelope etc). In conditiile modernizarii, extinderii si conectarii retelei de drumuri judetene la reseaua nationala si internationala si preluarea unei bune parti din trafic, specialistii se asteapta chiar ca nivelul prognozat al traficului sa aibe o crestere mult mai accelerata.

In viitorul apropiat infrastructura moderna va constitui fundamentul dezvoltarii de noi investitii in economie (industrie dar si turism).

Capitolul III ANALIZA SWOT

3.1 Evidentierea principalelor puncte forte si reliefarea principalelor puncte slabe

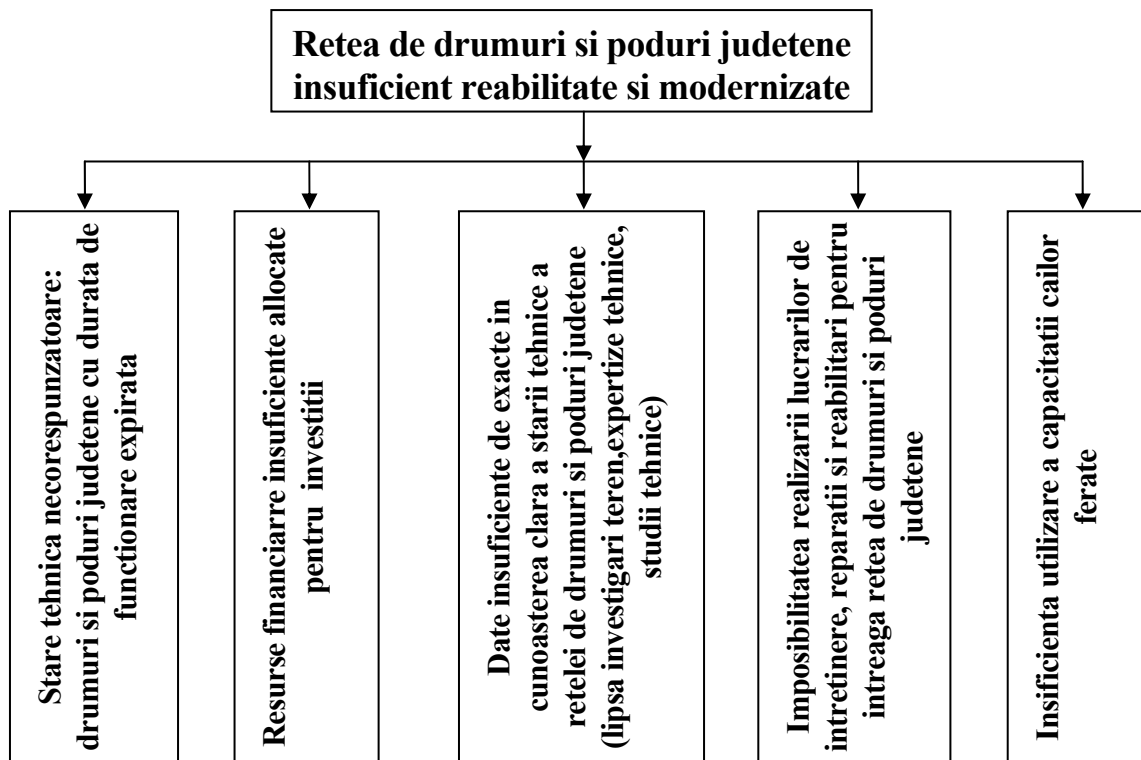
PUNCTE TARI	PUNCTE SLABE
<p>Reteaua rutiera a judetului Valcea este dezvoltata;</p> <p>Judetul Valcea este strabatut de coridoare europene;</p> <p>Judetul Valcea este strabatut pe directiile est-vest dar si nord sud de drumuri nationale colectoare / difuzoare de trafic rutier dinspre si spre toate localitatile din zona;</p> <p>Reteua rutiera a judetului Valcea permite realizarea accesului fara probleme deosebite la reseaua de cai ferate, permitand organizarea transportului intermodal (rutier – cai ferate), baza tehnica existand in acest sens in statiile CF Dragasani, Babeni, Baile Govora, Rm Valcea, Berbesti;</p> <p>Pe anumite drumuri judetene si portiuni de drum s-a putut constata ca majoritatea degradarilor aparute in partea carosabila nu sunt degradari de structura ci numai degradari ale straturilor bituminoase, astfel incat reabilitarea se poate realiza cu costuri mai reduse.</p>	<p>Starea tehnica necorespunzatoare a retelei de drumuri judetene si locale;</p> <p>Evolutia rapida a degradarilor din suprafata de de rulare generata de imposibilitatea realizarii lucrarilor de intretinere, reparatii si reabilitari pe intreaga retea de drumuri judetene din motive financiare;</p> <p>Inrautatirea in ultimii ani a starii tehnice a podurilor cu vechime mai mare de 20 de ani, in special urmare modificarii climatice aparute (inundatii etc) si respectiv a configuratiei vailor si malurilor cu efect direct asupra fundatiilor si structurilor de rezistenta;</p> <p>Neutilizarea retelelor de cale ferata la intreaga capacitate;</p> <p>In anumite zone drumurile sunt afectate de torentii din zona prin inundarea drumurilor in perioada de iarna-primavara si depunerea de material aluvionar ;</p> <p>Neefectuarea de expertizari tehnice, investigari foarte amanuntite la fata locului a starii tehnice; de asemenea 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>

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

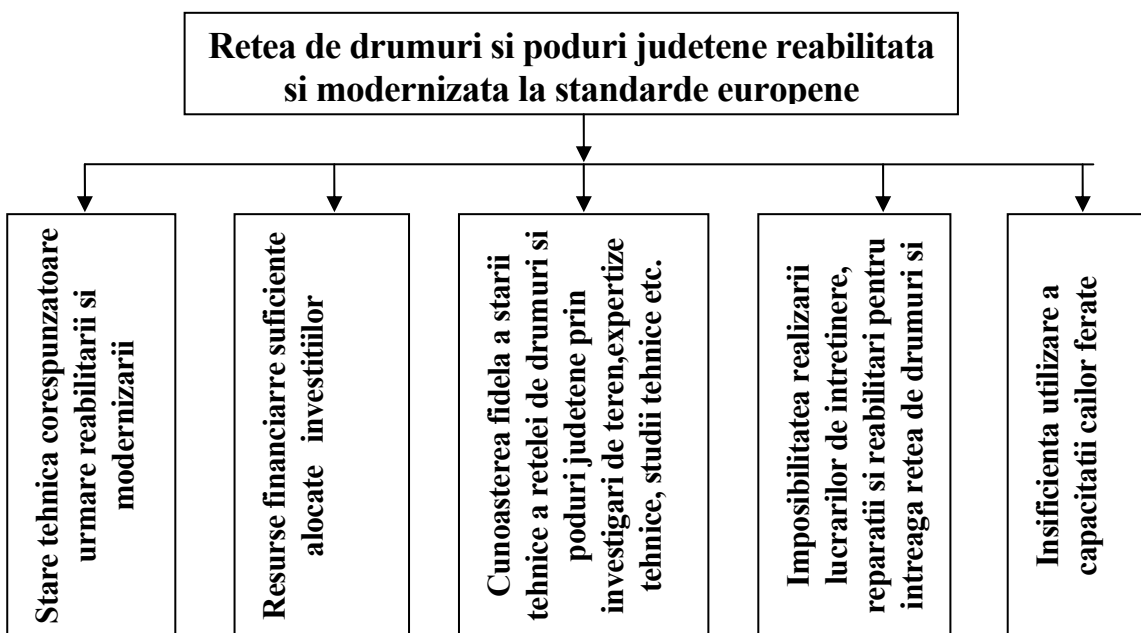
OPORTUNITATI	AMENINTARI
<p>Dezvoltarea cooperarii transfontaliere in domeniul transporturilor;</p> <p>Dezvoltarea cooperarii cu intra si inter regionala din zona Sud-vest Oltenia in domeniul transporturilor;</p> <p>Cresterea competitivitatii si atractivitatii judetului Valcea, mai ales a turismului si industriei usoare;</p> <p>Existenta unor programe de finantare nationala pentru dezvoltarea si reabilitarea infrastructurii, inclusiv a drumurilor si podurilor;</p> <p>Existenta posibilitatii accesarii programelor de finantare nerambursabila U.E. ;</p> <p>Existenta in judetul Valcea a unei retele dezvoltate a surselor de agregate minerale necesare excutarii lucrarilor.</p>	<p>Neinterventia urgenta a drumurilor si podurilor judetene mai grav deteriorate poate conduce la accidente tehnice, si intreruperea circulatiei, iar reabilitarea ulterioara se va realiza cu costuri suplimentare;</p> <p>Nerepararea si nexecutarea de tratamente bituminoase pe cel putin 80-100 km de drumuri asfaltate/an, astfel incat ciclul de revenire sa fie de maxim 3-5 ani in vederea incetinirii ritmului de degradare, poate conduce la degradarea pronuntata si chiar la refacerea completa;</p> <p>Inundatiile, alunecarile de teren pot conduce in orice moment la o siguranta foarte scazuta in explotare si chiar la intreruperea circulatiei daca in paralel cu efectuarea de lucrari de reabilitare, modernizare nu vor fi efectuate si lucrari specifice de imbunatatiri funciare (de consolidare a terenului, hidrologice etc.);</p> <p>Neefectuarea de modernizari asupra retelei de cale ferata care sa permita preluarea unei bune parti a capacitatii de transport a retelei de drumuri interne precum si efectuarea de transport la tarife ridicate.</p>

Capitolul IV Analiza problemelor strategice

4.1 Cadrul logic al arborelui problemelor



4.2 Cadrul logic al arborelui solutiilor



Capitolul V

Strategia de dezvoltare a rețelei de drumuri si poduri a județului Valcea pentru perioada 2007 - 2013

5.1 Declaratia de viziune

"Dezvoltarea durabilă a județului Valcea prin crearea și susținerea unei infrastructuri moderna si competitiva, motorul creșterii economice și a calității vieții cetățenilor județului".

5.2 Misiunea

Analiza situatiei curente si concluziile analizei SWOT au evidentiat faptul ca sistemul de transport judetean este inca insuficient dezvoltat si de calitate slaba comparativ cu statele membre ale UE si cu alte tari est-europene.

In acest context, misiunea o reprezinta „ **Asigurarea unei infrastructuri judetene de transport extinse, moderne si durabile, precum si a tuturor celorlalte conditii privind dezvoltarea sustenabila a economiei si imbunatatirea calitatii vietii**”.

Atingerea acestui obiectiv va contribui in mod direct la cresterea gradului de accesibilitate a Romaniei, asigurarea inter-modalitatii sistemului de transport si promovarea dezvoltarii echilibrate a tuturor modurilor de transport, imbunatatirea calitatii si eficientei serviciilor, diminuarea impactului transportului asupra mediului, asigurarea dezvoltarii durabile a sectorului transporturi prin impactul pozitiv al relansarii cererii pe termen scurt si, indirect, prin influenta ofertei de transport asupra structurii costurilor la agentii economici, integrarea superioara a economiei romanesti in economia europeana si stimularea cresterii fluxurilor transfrontaliere si interregionala de persoane si bunuri.

5.3 Obiective specifice

- **Modernizarea rețelei rutiere de interes judetean** constand in modernizarea la standarde europene a rețelei de drumuri.

- **O infrastructura de inalt nivel si de foarte buna calitate** este indispensabila pentru a incuraja dezvoltarea directa a traficului;

- **Asigurarea unui sistem de transport salubru;**

- **Pastrarea si mentinerea valorilor peisajelor;**

- **Intarirea controlului** pentru urmarirea greutatii si a dimensiunilor vehiculelor;

- **Satisfacerea nevoilor utilizatorilor;**

- **Reducerea poluarii locale** si protectia diversitatii biologice;

- **Satisfacerea cerintelor generale de transport.**

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

Atingerea obiectivului general precum si al obiectivelor specifice ale prioritatii de dezvoltare „Dezvoltarea si modernizarea infrastructurii rutiere” se va realiza totodata prin alte actiuni grupate in trei **sub-prioritati**, care sunt prezentate in continuare.

- ***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 principale 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.

Modernizarea si constructia de infrastructuri rutiere trans-europene

Aceasta masura va urmari finalizarea autostrazilor aflate in constructie, construirea de noi autostrazi si drumuri rapide, construirea variantelor ocolitoare a oraselor situate pe TEN-T si modernizarea drumurilor si podurilor de pe TEN-T.

Principalul beneficiu adus transportului rutier il reprezinta sporirea vitezei si capacitatilor de deplasare pe coridoarele Pan – Europene de transport rutier. Conform angajamentelor asumate de Romania in procesul de negociere pentru Capitolul 9 – „Politica in domeniul transporturilor, implementarea proiectelor privind realizarea/dezvoltarea/modernizarea infrastructurii de transport pe traseul Coridorului Pan – European de transport nr. IV reprezinta o prioritate absoluta. Compania Nationala de Autostrazi si Drumuri Nationale din Romania va fi principalul beneficiar al alocarilor financiare pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere de interes national si european.

Proiectele prioritare vor viza constructia autostrazii pe ramura nordica a coridorului Pan – European IV intre localitatile Nadlac – Arad – Timisoara – Lugoj – Deva – Sibiu – Pitesti – Bucuresti – Constanta .

Modernizarea si constructia retelelor de legatura la TEN - T

Conectarea retelei de transport locale-judetene-nationale la reseaua de transport trans-europeana va conduce la imbunatatirea accesibilitatii, avand ca rezultat accesul mai rapid la reseaua TEN-T si cresterea volumului de marfuri si numarului de persoane ce tranziteaza tara.

O importanta deosebita se va acorda legaturilor intre punctele de creare a fluxurilor de calatori, asigurand astfel o legatura rapida si confortabila intre acestea si cresterea accesibilitatii zonelor adiacente retelei TENT.

- ***Modernizarea si dezvoltarea infrastructurii de transport de interes national si imbunatatirea serviciilor aferente***

Acest element strategic cuprinde masuri privind modernizarea si dezvoltarea infrastructurii de transport pe reseaua TEN-T, dar totodata va avea si un impact direct asupra retelei nationale de transport din afara retelei TEN-T si, de asemenea, asupra imbunatatirii serviciilor feroviare, atat pentru calatori, cat si pentru marfuri.

Modernizarea si constructia de infrastructuri rutiere de interes national

O prima actiune are in vedere infrastructura rutiera, ce va cuprinde: construirea de autostrazi, drumuri rapide, variante ocolitoare si modernizarea drumurilor nationale (inclusiv cele judetene si comunale) altele decat cele de pe reseaua TEN-T, dar si modernizarea si constructia unor sectoare de drum de pe reseaua TEN-T. Astfel, se va asigura o parte a conditiilor fizice de infrastructura ce vor permite un nivel suficient de accesibilitate pentru realizarea obiectivului general de coeziune economica si sociala la nivel regional, national si european.

In colaborare cu autoritatile administratiei centrale de specialitate si cu cele locale, va fi modernizata si dezvoltata infrastructura rutiera de interes national care permite accesul spre regiunile mai putin dezvoltate, precum si spre zonele cu potential economic ridicat. In acest scop, vor fi luate in considerare fluxurile comerciale existente si prognozate pentru perioada de programare 2007-2013 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 persoanelor in aceste zone, pentru a asigura forta de munca necesara bunei desfasurari a activitatii.

- ***Dezvoltarea durabila a sectorului transporturi***

Acest element strategic urmareste, prin intermediul masurilor sale, integrarea principiilor dezvoltarii durabile in cadrul sectorului transporturi, ca urmare a concluziilor Consiliului European de la Cardiff (1998) si a Strategiei Europene de Dezvoltare Durabila (Goteborg 2001).

Reducerea impactului lucrarilor si activitatilor de transport asupra mediului inconjurator

Masura privind reducerea impactului lucrarilor si activitatilor de transport asupra mediului inconjurator vizeaza dezvoltarea infrastructurilor eficiente si nepoluante/”prietenoase cu mediul”, respectand cerintele europene si mondiale de compatibilitate.

Punerea in siguranta a infrastructurii de transport

Tinand cont de schimbarile climatice la nivel regional si national, este necesara punerea in siguranta a infrastructurii de transport prin actiuni ce vizeaza sistematizarea torentelor, eliminarea punctelor periculoase, a restrictiilor si a limitarilor de viteza generate de inundatii, alunecari de teren, caderi de stanci si a altor riscuri naturale, cu respectarea protectiei mediului. Se vor urmari acele actiuni care vor completa actiunile intreprinse prin programele specifice de mediu.

Egalitatea de sanse

Oportunitati egale pentru barbati si femei reprezinta o problema majora care afecteaza dezvoltarea economiei si a societatii in general. In sectorul transporturilor, barbati sunt avantajati in gasirea unui loc de munca.

Astfel, o atentie deosebita va fi directionata catre acest aspect si se vor intreprinde actiuni pentru mentinerea principiului egalitatii nu doar cu privire la barbati si femei, dar si in privinta persoanelor cu handicap, a minoritatilor si imigrantilor.

Dezvoltarea durabila

Dezvoltarea durabila se va concretiza in diminuarea impactului transport-mediului si stabilizarea la un nivel scazut a emisiilor si agentilor poluanti rezultati din activitatile de transport. Vor fi avute in vedere angajamentele asumate in cursul negocierilor Capitolului 9 „Politica in domeniul transporturilor”, precum si in tratatele si acordurile internationale la care Romania si/sau UE sunt parte (Conventia Cadru a ONU asupra schimbarilor climatice din 1992, Protocolul de la Kyoto din 1997, Conventia de la Geneva asupra poluarii transfrontaliere a aerului etc.) si va fi urmarita o colaborare permanenta cu autoritatile din domeniul protectiei mediului inconjurator. Va fi avut in vedere obiectivul Romaniei de reducere a emisiilor cu efect de sera cu 8% fata de nivelul din 1989, in prima perioada de angajament 2008-2012, ca parte componenta a obiectivului de reducere a emisiilor globale cu efect de sera cu cel putin 5% fata de nivelul din 1990 in perioada 2008-2012.

Atingerea acestui obiectiv se va realiza prin extinderea transporturilor combinate si inter-modale impreuna cu dotarile aferente si prin folosirea unui material rulant specializat, cu performante ridicate privind consumul de energie si protejarea mediului, introducerea gestiunii centralizate a traficului de marfa (platforme intermodale), utilizarea de mijloace de transport performante din punct de vedere tehnic si operational, crearea conditiilor de izolare acustica (perdele forestiere de protectie).

O atentie deosebita va fi acordata prevederilor „Cartii Verzi asupra actiunii impotriva zgomotului”, prin utilizarea unor sisteme moderne de monitorizare a zgomotului in domeniul transportului rutier si feroviar, prin eliminarea emisiilor de zgomot de la sursa si protejarea sanatatii publice impotriva acestuia.

5.4.1 Reabilitarea drumurilor 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 inrautatesc, 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 eexploatare 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 inasa de reabilitare a drumului. Acest lucru presupune pe langa ranforsarea propiu-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 present, 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 a palicare diferentiataq 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 selctiv de masuri care sa vizeze respectarea sistemului de calitate.

Reciclarea sitemului rutier :

La ora actuala, se mentioneaza ca, nivelul scazut de fonduri penrtu 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 mixturi 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.

Din lungimea drumurilor judetene cu imbracaminte asfaltica usoara, 364,887 km au durata de service expirata (79.96%).

Fata de durata de serviciu prevazuta de standardele tehnice in vigoare, pentru imbracaminti asfaltice usoare (6-8 ani), cei 364,887 km de drumuri judetene au deposit durata de 14 ani.

Avand in vedere ca ritmul anual al lucrarilor de modernizare a drumurilor judetene – indeosebi covoare asfaltice intr-un strat, este de 2-3 km, iar cu trecerea fiecarui an se pierd prin degradare accelerate inca aprox. 5-10 km de drumuri judetene care trec in categoria drumurilor cu durata de serviciu expirata peste 14 ani, trebuie gasite solutii tehnice si economice astfel incat lungimea drumurilor modernizate anual, sa fie mai mare decat 10 km. (minim lungimea de drumuri judetene care depasesc durata de serviciu).

In ultimii ani a aparut o alta situatie deosebita ca urmare a cresterii debitelor apelor paraurilor interioare (calamitati) situatie nemaintalnita in ultimii 50 ani, rezervele de material pietros au scazut considerabil.

Tinand seama de cele prezentate se impune descoperirea unor noi zacaminte de materiale locale care sa inlocuiasca sau sa completeze structura produselor de balastiera clasice utilizate pana in prezent. In acest sens, venind in intampinarea celor enuntate anterior am analizat posibilitatea utilizarii cenusei de termocentrala ca adios la betoanele din componenta sistemelor rutiere aplicate la drumurile judetene. Utilizarea betonului cu adaos de cenusa de termocentrala este cea cunoscuta din Normativul CD 127-85.

Urmare verificarilor si observarilor efectuate direct (in conditii practice) asupra comportarilor a unor asemenea sectoare experimentale de drum realizate cu beton cu adaos de cenusa de termocentrala si aditiv, s-au constatat urmatoarele:

Sectoarele experimentale de drum realizate cu beton cu adaos de cenusa de termocentrala si aditiv au acelasi sistem rutier:

- fundatii de ballast de 15 cm grosime;
- strat support din beton cu adios de cenusa de termocentrala de 15 cm;
- strat de uzura din beton asfaltic de 3 cm grosime.

Comparativ cu dimensionarea clasica, din componenta sistemului rutier aplicat la acest sector experimental lipsesc:

1. Stratul de fundatie din balast sau piatra sparta de 15-20 cm;
2. Stratul de baza din mixture asfaltica de 5-6 cm grosime.

In urma verificarilor vizuale a tronsoanelor si analizarii rezultatelor de laborator obtinute pe probe prelevate din lucrare, s-au stabilit urmatoarele :

- stratul support din beton cu adaos de cenusa de termocentrala in grosime de 15 cm nu prezinta crapaturi, fisuri, exfolieri ale suprafetei si nici alte degradari;
- in urma recoltarii probelor din acest strat rutier prin taiere cu masina de taiat rosturi, nu s-au disprins fragmente din structura minerala (agregate); materialul in sectiune fiind omogen si foarte compact;
- suprafata stratului support (beton) pregatita ca si strat de rulare in trafic, nu prezinta goluri, rupturi sau exfolieri;
- din eforturile de contractie si dilatatie precum si cele rezultate din fenomenul inghet-dezghet, pe toata suprafata si grosimea acestui strat din beton nu au aparut fisuri sau crapaturi;
- stratul de uzura din beton asfaltic de 3 cm grosime aplicat pe jumatate din latimea strazii, prezinta fisuri transversale la o distanta cuprinsa intre 6-10 m a caror cauza tine de compozitia si modul de asternere a betonului asfaltic.

Rezultatele obtinute pe probele prelevate din sectoarele de drum realizate cu beton cu adaos de cenusa de termocentral si analizate in laborator la acest tip de beton cu adios de cenusa de termocentrala sunt echivalente cu caracteristicile unui beton de ciment de clasa C 8/10- C 12/15.

Pentru obtinerea unui mc. de beton, denumit “Beton ecologic”, s-au utilizat urmatoarele tipuri de materiale:

Tab nr.20

TIP MATERIAL	CANTITATE
Balast, granulozitate 0 - 40 cm	55 – 60 %
Ciment	2 – 4 %
Cenusa de termocentrala	30 – 35 %
Aditiv EPTT – PC4	0.18 – 0.22 Litri/Mc/ %
Apa necesara pentru obtinerea umiditatii optime pentru transport si turnare	-

Instalațiile și utilajele pentru prepararea, transportul și turnarea acestui semifabricat sunt cele tipice folosite la lucrările din domeniul rutier: stații de betoane, autobasculante, autogreder, cilindru compactor.

Caracteristicile tehnologiei “Beton cu adaos de cenușă de termocentrală și adeziv EPTT-PC4” este o tehnologie de încorporare denumită Tehnologie de tratament prin solidificare, în care fluidul EPTT-PC4 leagă la nivelul molecular toate substanțele feroase și neferoase din reziduu (cenușa de termocentrală) și îmbunătățește legăturile fizice ale scheletului mineral.

Din cele verificate și constatate se desprind următoarele avantaje:

- prețuri mult mai scăzute, calculate la 1 km. de drum (se elimină stratul de fundație de balast sau piatră spartă de 20 cm. grosime și un strat de asfalt)
- completarea cu cenușă de termocentrală, aproximativ 30-35% din volumul de beton, înlocuind astfel același procent de agregate (nisip, sorturi)
- așternerea primului strat de mixtură asfáltică peste stratul suport realizat din beton cu adaos de cenușă de termocentrală, se poate face după maxim 4 ore de la turnare
- se elimină în totalitate folosirea longrinelor metalice a repartizatorului de beton în cazul betonului din balast stabilizat cu ciment
- nu este necesară protejarea pe o durată de minim 7 zile de la turnare (strat de nisip, stropiri cu apă sau emulsie)
- stratul de uzură care se aplică peste stratul suport se poate realiza și cu tratament bituminos dublu invers
- în cazul județului nostru cenușa de termocentrală, în cantități foarte mari, se află depozitată la mică distanță față de centrul de greutate al tuturor drumurilor județene care trebuie reabilite
- betonul realizat după această tehnologie are aplicabilitate și la execuția terasamentelor, digurilor, fundațiilor la poduri

- în Ungaria și Austria o bună parte din terasamentele și structurile rutiere de la autostrada M3 au fost realizate ce acest tip de beton
- această tehnologie este certificată de S.C. INCERTRANS S.A. bucurești cu certificatul nr. 070-c din 06.09.2006
- aditivul EPTT-PC4 folosit la fabricarea betonului cu adaos de cenușă de termocentrală a primit avizul tehnic al Consiliului Tehnic Permanent pentru construcții
- promovarea acestei tehnologii cu aplicabilitate directă la reabilitarea drumurilor județene poate fi corelată cu promovarea unui proiect pe criterii de protecție a mediului – cenușa de termocentrală este cunoscută ca reziduu poluant.

Avându-se în vedere cele anterior prezentate se poate, să se analizeze posibilitatea aplicării acestei metode la nivelul județului Vâlcea, mai întâi cu caracter experimental pe un sector de 1-2 km de drum județean și apoi, în funcție de rezultate, aplicarea ei pe toată rețeaua de drumuri județene care are nevoie de reabilitare și modernizare.

5.4.2 Reabilitarea podurilor judetene din b.a. si metalice

Datorita fenomenelor meteorologice nefavorabile (inundatii, inghet-dezghet etc.) care in ultimii ani au capatat un caracter de permanenta dar mai ales din perioada 2005-2006, toate suprastructuriel podurilor din b.a au suferite 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 suprastructuri, 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.

5.4.3 Siguranța rutieră – directii pentru viitor

Aspectele principale ce definesc strategia de urmat pentru creșterea securității participanților la traficul rutier de pe drumurile publice se referă la amenajările rutiere, coordonarea și dirijarea traficului precum și a semnalizării 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 .

5.4.4 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.

5.4.5 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:

a) 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 subțiri sau tratamente bituminoase acolo unde planeitatea este asigurată;

b) 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 ideea 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;

Toate aspectele principale ale unei administrații optime și eficiente sunt prezentate schematic în anexa A la prezenta strategie.

Județul Vâlcea este un județ așezat la intersecția unor drumuri de importanță capitală pentru traficul european, național și județean.

Caracteristica reliefului vâlcean (predominant muntos și deluros) face ca traseele rutiere să capete un aspect maiestros, să fie înzestrate cu o multitudine de lucrări de artă și să aibă o deosebită importanță pentru accesul locuitorilor, turiștilor la

frumuseți naturale deosebite, la monumente istorice valoroase, mănăstiri și case memoriale și stațiuni balneoclimaterice renumite.

În condițiile arătate mai sus, coroborate cu traficul intens (mixt și greu) se impune o administrare optimizată a drumurilor și reabilitarea urgentă a drumurilor județene în perspectiva modernizării și dezvoltării rețelei rutiere.

5.5 Programul de actiune in vederea dezvoltarii, reabilitarii, modernizarii si extinderii rețelei de drumuri si poduri a judetului Valcea pentru perioada 2008-2013

1. Elaborarea unui studiu privind reincadrarea in categorii functionale a drumurilor judetene si comunale, tinand cont de prevederile art 6, 7 si 8 din Ordonanta Guvernului Romaniei nr. 43/1997 privind regimul drumurilor si de Normativele tehnice in vigoare, respectiv STAS 863-85 privind elementele geometrice ale soselelor – Lucrari de drumuri si Normele tehnice privind proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor aprobate prin ordinal Ministrului transporturilor nr. 45/1998.
2. Promovarea in domeniul lucrarilor de drumuri de interes local, clasate, de procedee, materiale si tehnologii noi argumentate tehnic, in scopul cresterii eficientei in realizarea investitiilor finantate din fonduri publice. In acest sens, se propune promovarea unui program pilot privind realizarea experimentală a unor sectoare de drumuri de interes local, clasate in scopul reabilitarii prin utilizarea de materiale si tehnologii noi.
3. Elaborarea in conformitate cu prevederile Legii nr.7/1996 Legea cadastrului si a publicitatii imobiliare, a cadastrului drumurilor judetene si pe aceasta baza inscrierea lor in cartea funciara.
4. Efectuarea unui studiu privind investigarea si expertizarea intregii rețele de drumuri judetene cat si a podurilor si a celorlalte lucrari de arta, studiu care va sta la baza elaborarii Programului anual al lucrarilor de intretinere si reparatii drumuri si poduri judetene.
5. Asigurarea din fonduri proprii Consiliului Judetean Valcea cat si al Regiei Autonome Judetene de Drumuri si Poduri Valcea, a achizitionarii utilajelor specifice activitatii de drumuri si poduri, a mijloacelor de transport cat si a celorlalte dotari, astfel incat sa se asigure indeplinirea in conditii de eficienta a familiei de administrator, al intregii rețele de drumuri si poduri judetene de catre RAJDP Valcea – regie de specialitate in coordonarea Consiliului Judetean Valcea.
6. In colaborare cu autoritatile administratiei centrale de specialitate si cu cele locale, va fi modernizata si dezvoltata infrastructura rutiera de interes judetean care permite accesul spre regiunile mai putin dezvoltate, precum si spre zonele cu potential ridicat. In acest scop vor fi luate in considerare fluxurile comerciale

existente si prognozate pentru perioada 2007-2013 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. Printre principalele drumuri judetene ce vor fi reabilitate si modernizate, pe diferite programe ale Uniunii Europene inclusiv Programul Operational Regional 2007 – 2013, Axa 2 “Reabilitarea si modernizarea drumurilor judetene” se numara cele care fac legatura cu judetele vecine.

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 redata in anexa B la prezenta strategie) 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 clasamentul drumurilor judetene pe baza punctajului realizat este redat in anexa C la prezentul document.
9. Sintetic prezentarea masurilor de actiune anterior mentionate, se prezinta astfel:

NR. CRT	ACTIVITATE	INDICATORI	RESURSE FINANCIARE ESTIMATE	TERMENUL DE REALIZARE	RESPONSABILI
1	Investigarea intregii retele de drumuri judetene ce totalizeaza 967,427 km.	Nr. de km. investigati	Bugetul CJV	Trim IV 2008	CJ Valcea
2	Investigarea tuturor podurilor judetene si starea tehnica a acestora	Nr. de poduri investigate	Bugetul CJV	Trim IV 2008	CJ Valcea
3	Investigarea tuturor punctelor periculoase de pe reseaua de drumuri judetene	Nr. de puncte periculoase identificate	Bugetul CJV	Trim IV 2008	CJ Valcea
4	Diagnosticarea intregii infrastructuri a drumurilor si podurilor judetului Valcea	Structura actuala a drumurilor; a tipului de imbracaminte; durata de serviciu;starea de viabilitate;	Bugetul CJV	Trim I 2009	CJ Valcea
5	Evaluarea si analiza starii tehnice a retelei de drumuri si poduri judetene	Nr. de km. evaluati	Bugetul CJV	Trim II 2009	CJ Valcea

6	Clasarea anumitor drumuri judetene importante in categoria drumurilor nationale	Clasa tehnica si clasare	Bugetul CJV	Trim I 2010	CJ Valcea
7	Planificarea pe termen scurt si mediu a tuturor lucrarilor necesare retelei de drumuri si poduri judetene	Plan	Bugetul CJV	Trim III 2009	CJ Valcea
8	Nominalizarea de responsabili pentru realizarea fiecărei activitati	Consilieri tehnici implicati	Bugetul CJV	Trim III 2009	CJ Valcea
9	Nominalizarea de responsabili pentru realizarea tuturor obiectivelor	Consilieri tehnici implicati	Bugetul CJV	Trim III 2009	CJ Valcea
10	Dezvoltarea capacitatii administrative in gestionarea eficienta a retelei de drumuri si poduri	Unitati administrative implicate	Bugetul CJV	Trim I 2010	CJ Valcea
11	Efectuarea de investitii specifice reabilitarii si modernizarii retelei de drumuri si poduri	Nivel valoric al resurselor financiare alocate	Bugetul CJV		CJ Valcea
11.1	Dotari specifice : - instalatie portabila pentru determinarea sarcinei pe osie la vehiculele rutiere; statie asfalt; masina marcaj rutier; raspanditor material antiderapant; autoutilitara; buldoexcavator;excavator;cilindru compactor	Nr. unitati achizitionate	Bugetul CJV	Trim I-IV 2008	CJ Valcea
11.2	Reabilitare si modernizare DJ 677	Nr. km reabilitati si modernizati	Fonduri europene	Trim III 2008	CJ Valcea
11.3	Reabilitare si modernizare DJ 665	Nr. km reabilitati si modernizati	Fonduri europene	Trim III 2008	CJ Valcea
11.4	Reabilitare si modernizare DJ 703G	Nr. km reabilitati si modernizati	Fonduri europene	Trim I 2009	CJ Valcea
11.5	Reabilitare si modernizare DJ 703N	Nr. km reabilitati si modernizati	Fonduri europene	Trim I 2009	CJ Valcea
11.6	Reabilitare si modernizare DJ 648	Nr. km reabilitati si modernizati	Fonduri europene	Trim I 2010	CJ Valcea
11.7	Reabilitare si modernizare DJ 643	Nr. km reabilitati si modernizati	Fonduri europene	Trim I 2011	CJ Valcea
11.8	Reabilitare si modernizare DJ 643B	Nr. km reabilitati si modernizati	Bugetul CJV	Trim I-IV 2008	CJ Valcea
11.9	Reabilitare si modernizare DJ 644A	Nr. km reabilitati si modernizati	Bugetul CJV	Trim I-IV 2008	CJ Valcea
11.10	Reabilitare si modernizare DJ 645	Nr. km reabilitati si modernizati	Bugetul CJV	Trim I-IV 2008	CJ Valcea
11.11	Reabilitare si modernizare DJ 646B	Nr. km reabilitati si modernizati	Bugetul CJV	Trim I-IV 2008	CJ Valcea
11.12	Reabilitare si modernizare DJ 648B	Nr. km reabilitati si modernizati	Bugetul CJV	Trim I-IV 2008	CJ Valcea
11.13	Reabilitare si modernizare DJ 649	Nr. km reabilitati si modernizati	Bugetul CJV	Trim I-IV 2008	CJ Valcea
11.14	Reabilitare si modernizare DJ 651	Nr. km reabilitati si modernizati	Bugetul CJV	Trim I-IV 2008	CJ Valcea
11.15	Reabilitare si modernizare DJ 651A	Nr. km reabilitati si modernizati	Bugetul CJV	Trim I-IV 2008	CJ Valcea

11.16	Reabilitare si modernizare DJ 676A	Nr. km reabilitati si modernizati	Bugetul CJV	Trim I-IV 2008	CJ Valcea
11.17	Reabilitare si modernizare DJ 677E	Nr. km reabilitati si modernizati	Bugetul CJV	Trim I-IV 2008	CJ Valcea
11.18	Reabilitare si modernizare DJ 677A	Nr. km reabilitati si modernizati	Bugetul CJV	Trim I-IV 2008	CJ Valcea
11.19	Reabilitare si modernizare DJ 677D	Nr. km reabilitati si modernizati	Bugetul CJV	Trim I-IV 2009	CJ Valcea
11.20	Reabilitare si modernizare DJ 676C	Nr. km reabilitati si modernizati	Bugetul CJV	Trim I-IV 2010	CJ Valcea
11.21	Reabilitare si modernizare DJ 647	Nr. km reabilitati si modernizati	Bugetul CJV	Trim I-IV 2011	CJ Valcea
11.22	Reabilitare si modernizare DJ 677F	Nr. km reabilitati si modernizati	Bugetul CJV	Trim I-IV 2012	CJ Valcea
11.23	Reabilitare si modernizare DJ 678	Nr. km reabilitati si modernizati	Bugetul CJV	Trim I-IV 2013	CJ Valcea
11.24	Reabilitare si modernizare DJ 678A	Nr. km reabilitati si modernizati	Bugetul CJV	Trim I-IV 2014	CJ Valcea
11.25	Reabilitare si modernizare DJ 678B	Nr. km reabilitati si modernizati	Bugetul CJV	Trim I-IV 2015	CJ Valcea
11.26	Reabilitare si modernizare DJ 678H	Nr. km reabilitati si modernizati	Bugetul CJV	Trim I-IV 2016	CJ Valcea
11.27	Reabilitare si modernizare DJ 654	Nr. km reabilitati si modernizati	Bugetul CJV	Trim I-IV 2017	CJ Valcea
11.28	Reabilitare si modernizare DJ 703F	Nr. km reabilitati si modernizati	Bugetul CJV	Trim I-IV 2018	CJ Valcea
11.29	Reabilitare si modernizare DJ 703L	Nr. km reabilitati si modernizati	Bugetul CJV	Trim I-IV 2019	CJ Valcea
11.30	Reabilitare si modernizare DJ 651	Nr. km reabilitati si modernizati	Bugetul CJV	Trim I-IV 2020	CJ Valcea
11.31	Reabilitare si modernizare DJ 605A	Nr. km reabilitati si modernizati	Bugetul CJV	Trim I-IV 2021	CJ Valcea
11.32	Reabilitare si modernizare DJ 605A	Nr. km reabilitati si modernizati	Bugetul CJV	Trim I-IV 2022	CJ Valcea

2007

anexa A

**ARHITECTURA SISTEMULUI DE
ADMINISTRARE OPTIMIZATĂ**

BAZĂ DE DATE

INVESTIGAȚII ÎN TEREN PENTRU
ALIMENTAREA BAZEI DE DATE

STABILIREA SOLUȚIILOR
TEHNICE DE INTERVENȚIE ȘI
EVALUAREA ECONOMICĂ A
LUCRĂRILOR

PROGRAMAREA LUCRĂRILOR
DE REPARAȚII, REABILITARE
SAU ÎNTREȚINERE PE CRITERII
ECONOMICE ȘI DE TIMP,
FUNȚIE DE POSIBILITĂȚILE
BUGETARE ALE CONSILIULUI
JUDEȚEAN

ÎNTOCMIREA DOCUMENTAȚIILOR ÎN
VEDEREA OBTINERII FINANȚĂRII PENTRU
ACCESAREA FONDURILOR
STRUCTURALE ȘI DE PROIECTARE

ACTUALIZARE
PERIODICĂ

ANEXA B.

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 investiții	5
	TOTAL PUNCTAJ	100

Nr crt	CRITERII GENERALE DE EVALUARE	PUNCTAJ EVALUARE	CLASAMENTUL PUNCTAJELOR DE EVALUARE OBTINUTE DE DRUMURILE JUDEȚENE											
			DJ 643	DJ 648	DJ 665	DJ 677	DJ 703G	DJ 703N	DJ 646A	DJ 678A	DJ 649	DJ 703F	DJ 676	DJ 678B
1	DJ asigură conexiunea la rețeaua TEN sau rețeaua națională,	30	30	25	30	30	30	20	20	30	15	30	10	30
2	DJ asigură conexiune cu județe învecinate	20	20	20	20	20	20	0	0	10	0	20	0	20
3	DJ cu trafic important;	10	8	7	10	10	10	10	10	10	10	5	10	5
4	DJ care deservește obiective economice sau turistice;	10	0	0	8	3	10	10	3	2	10	0	2	0
5	DJ asigură preluarea fluxurilor majore care tranzitează orașul/localitățile	5	5	5	5	5	5	5	4	3	5	4	5	2
6	DJ asigură preluarea fluxurilor majore ale orașului/localităților pe direcția drumului național ce traversează orașul/localitățile sau pe direcția principală de legătură cu acest drum	5	5	5	5	5	5	5	3	3	5	3	5	3
7	DJ contribuie la reducerea timpului de călătorie prin fluidizarea traficului	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	5	5
8	Importanța DJ pentru regiune (raportul beneficii – costuri)	5	3	2	5	3	3	5	3	2	5	1	5	2
9	Contribuția DJ la realizarea strategiei/ planurilor de dezvoltare a(ale) regiunii;	5	3	3	3	3	3	5	2	1	5	1	5	1
10	Capacitatea DJ de a genera valoare adăugată prin complementaritatea și corelarea acestuia cu alte investiții	5	1	1	4	3	3	5	1	1	5	2	3	1
	TOTAL PUNCTAJ	100	80	73	95	87	94	70	51	67	65	69	50	69



S.C. ECOSYSTEM EXPERT S.R.L.

Strada Uzinei nr. 4, Birou G14

240050 – Rm. Vâlcea, Județ Vâlcea, ROMÂNIA

CUI: 19229219

Număr de înmatriculare: R.C.J38/993/2006

Titlu lucrare:

„Strategia de dezvoltare a infrastructurii de drumuri si poduri judetene in perioada 2007 – 2013 „
