



(12)

CERERE DE BREVET DE INVENȚIE

(21) Nr. cerere: **a 2018 00259**

(22) Data de depozit: **13/04/2018**

(41) Data publicării cererii:
30/08/2018 BOPI nr. **8/2018**

(71) Solicitant:
• **DRUȚĂ IOAN, B-DUL ION MIHALACHE**
NR.79, BL.15, SC.A ET.2 AP.7, SECT. 1,
BUCUREȘTI, B, RO

(72) Inventatori:
• **DRUȚĂ IOAN, B-DUL ION MIHALACHE**
NR.79, BL.15, SC.A, ET.2 AP.7, SECT. 1,
BUCUREȘTI, B, RO

*Această publicație include și modificările descrierii,
revendicărilor și desenelor depuse conform art. 35
alin. (20) din HG nr. 547/2008.*

(54) SISTEM PENTRU OPTIMIZAREA GLOBALĂ, MULTICRITERIALĂ ȘI MULTIETAPIZATĂ A PROGRAMELOR DE LUCRĂRI ALE ADMINISTRAȚIILOR DE DRUMURI PUBLICE

(57) Rezumat:

Invenția se referă la un sistem pentru optimizarea globală, multicriterială și multietapizată a programelor de lucrări ale administrațiilor de drumuri publice, care face disponibil un sistem pentru optimizarea programelor de lucrări anuale și multianuale ale administrațiilor de drumuri publice, pe bază de investigații și măsurători temeinice în teren și cuantificarea cu precizie a deficiențelor, cedărilor și degradărilor fizice și funcționale ale drumului, pe prelucrarea, într-un anumit mod, a datelor astfel obținute, precum și prin urmărirea câtorva criterii de optimizare. Sistemul pentru optimizarea globală, conform invenției, se referă la faptul că rețeaua de drumuri în cauză este divizată în tronsoane omogene pe baza volumelor de trafic pe care le suportă, lista acestora sortându-se în ordinea descrescătoare a acestor volume, tronsoanele omogene sunt investigate exhaustiv, starea lor tehnică și funcțional-operatională este evaluată și cuantificată prin intermediul a 14 parametri de stare, ale căror valori sunt aduse, prin conversie, într-o scară de valori de 0÷100, divizată în 6 intervale de evaluare, un indice global de viabilitate I_{gs} este cuantificat pentru fiecare tronson de drum omogen, pe baza lui se obține a doua listă optimizată a tronsoanelor rețelei, a treia și ultima ordonare a listei tronsoanelor omogene se bazează pe valorile combinate ale indicelui tehnic-operational și trafic, optimizarea I, la nivel de rețea, produce o listă finală optimizată a tronsoanelor rețelei pe baza a 6 criterii de optimizare, optimizarea II, la nivel de tronsoane omogene individuale, este o analiză tehnică detaliată bazată pe diagramele

de variație longitudinală trasate pentru fiecare tronson și pentru fiecare din cei 14 parametri de stare, ultima optimizare a listei tronsoanelor, în raport cu cei 14 parametri de stare și cele 6 intervale de evaluare, este urmată de prescrierea lucrărilor de remediere pentru fiecare tronson omogen și de optimizarea programării acestora.

Revendicări inițiale: 13
Revendicări amendate: 13
Figuri: 39

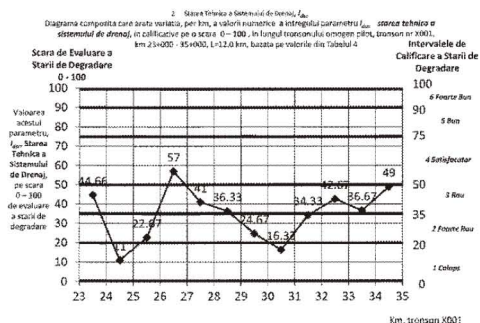


Fig. 22

Cu începere de la data publicării cererii de brevet, cererea asigură, în mod provizoriu, protecția conferită potrivit dispozițiilor art.32 din Legea nr.64/1991, cu excepția cazurilor în care cererea de brevet de invenție a fost respinsă, retrasă sau considerată ca fiind retrasă. Întinderea protecției conferite de cererea de brevet de invenție este determinată de revendicările conținute în cererea publicată în conformitate cu art.23 alin.(1) - (3).



SISTEM PENTRU OPTIMIZAREA GLOBALA, MULTI-CRITERIALA SI MULTI-ETAPIZATA A PROGRAMELOR DE LUCRARI ALE ADMINISTRATIILOR DE DRUMURI PUBLICE

DESCRIEREA DETALIATA A INVENTIEI

GENERALITATI

Obiectivul prezentei inventii este de a face disponibil un sistem pentru optimizarea programelor de lucrari anuale si multianuale ale administratiilor de drumuri publice pe baza de investigatii si masuratori temeinice in teren, si cuantificarea cu precizie a deficientelor, cedarilor si degradarilor fizice si functionale ale drumului, pe prelucrarea, intr-un anumit mod, a datelor astfel obtinute, precum si prin urmarirea catorva criterii de optimizare.

Inventia se poate aplica la orice retea de drumuri publice distincta, bine definita si de sine statatoare, administrate de o singura entitate, individuala si independenta ori de cate ori este necesar; ea se poate aplica si la o fractiune dintr-o asemenea retea, cum ar fi o anumita categorie de drumuri publice, infrastructura transporturilor rutiere a unei anumite unitati administrative etc. Retelele de mai sus pot fi constituite in intregime din drumuri cu imbracaminti permanente, dar pot fi si retele care sa contina partial sau total drumuri fara imbracaminti.

Pentru a ilustra aplicarea efectiva in practica a acestei inventii, s-a stabilit, definit si folosit o retea de drumuri pilot, care retea, la randul ei, este compusa din trasee de drum individuale, distincte.

Prezenta descriere detaliata a procesului de aplicare in practica a inventiei include un exemplu numeric practic, pentru demonstrarea aplicabilitatii ei.

Toate figurile, numerele, ordinele de marime etc, date in valorile lor absolute, folosite pentru demonstrarea aplicarii acestei inventii, sunt exclusiv pentru exemplificare si, prin urmare, orice valori, date si informatii, care aparent sunt apropiate de valori reale ale unor marimi similare, sunt accidentale si trebuie considerate ca atare.

Termenii specifici domeniului prezentei inventii si acestei descrieri a ei, au fost definiti numai in masura necesara asigurarii unui maxim de inteligibilitate. De asemenea, aceasta descriere detaliata contine un volum de informatii rezonabil pentru demonstrarea aplicabilitatii ei in practica. Autorii au facut toate eforturile pentru a elimina redundantele in

materie de text si elemente de matematica. Numai Sistemul International, SI, de masuri si greutati a fost folosit in aceasta descriere.

Pentru aplicarea in practica a acestei inventii se poate folosi orice sistem de referinta pentru pozitionarea drumurilor, stabil in timp. In descrierea de fata s-a folosit sistemul cu repere de referinta.

EVALUAREA STARII TEHNICE (FIZICE) SI OPERATIONAL-FUNCTIONALE A INTREGII RETELE DE DRUMURI IN CAUZA

Partea initiala a aplicarii acestei inventii este investigarea exhaustiva a starii tehnice si operational-functionale a retelei de drumuri in cauza pentru evaluarea in detaliu a starii ei globale de "sanatate", pe baza catorva parametri si sub-parametri de stare.

Pentru o demonstrare adecvata a aplicabilitatii acestei inventii, si in scopul investigarii exhaustive a intregii retele pilot, fiecare dintre traseele sale componente a fost divizat in tronsoane individuale, distincte, bine definite si omogene.

CRITERIUL PENTRU DIVIZAREA RETELEI IN TRONSOANE OMOGENE

Principiul care trebuie luat in considerare atunci cand traseele retelei in cauza se divizeaza in tronsoane individuale omogene este ca lungimea acestor tronsoane sa fie cat mai stabila in timp, intrucat pe baza acestei segmentari se vor face investigatiile in teren, masurarea parametrilor si sub-parametrilor de stare.

Pentru a se asigura aceasta omogeneitate, a fost ales elementul *volum de trafic constant*, uniform, de-a lungul fiecarui asemenea tronson. Volumul de trafic asociat cu traseele si tronsoanele conduc in mod automat la indeplinirea principiului de mai sus. Divizarea traseelor retelei in tronsoane omogene pe baza criteriului volumelor constante de trafic este cel mai stabil in ceea ce priveste constanta in timp a lungimii tronsoanelor retelei; el este, in acelasi timp, cel mai logic din punctul de vedere al aplicarii acestei inventii.

Acest mod de divizare are dinamica cea mai lenta. Extremitatile oricarui tronson de drum, omogen in raport cu volumul de trafic sunt, de regula, doua puncte nodale; intre acestea exista factori foarte putini, sau de loc, de natura sa modifice constanta volumului de trafic. Orice traseu de drum al retelei poate suporta un volum de trafic constant de la un capat la celalalt, inasa, daca nu se intampla asa, el va fi in continuare divizat in 2 sau mai multe tronsoane omogene in raport cu volumul de trafic.

Tabelul 1 prezinta reseaua pilot de drumuri utilizata pentru exemplificarea numerica; aceasta a fost divizata asa cum s-a descris mai sus. Aceasta retea pilot este compusa din 9 trasee. Unele din aceste trasee suporta un volum de trafic uniform de la un capat la celalalt, de exemplu X01A, X072, XPEBW, si, prin urmare, sunt trasee omogene, in timp ce altele sunt divizate in 2 sau mai multe tronsoane, omogene in raport cu volumul constant de trafic pe care il suporta; de exemplu, traseul X002 este divizat in 5 tronsoane omogene in raport cu traficul. Lungimea totala a acestui traseu este $5,984\text{km} + 10,015\text{km} + 7,026\text{km} + 26,991\text{km} + 24,016\text{km} = 74,032\text{km}$. Toate traseele si tronsoanele pe care volumul de trafic este constant pe intreaga lor lungime sunt date in acest tabel. Traseele si tronsoanele, in numar total de 23, sunt sortate aici intr-o ordine descrescatoare a numarului de ESAL (Equivalent Standard Axle Load), sau Sarcina Standard Echivalenta pe Osie, pe care acestea le suporta.

ESAL (Equivalent Standard Axle Load) are o valoare specifica in fiecare tara, in conformitate cu regelementarile specifice nationale din domeniu; de exemplu in SUA 1 ESAL este 18.000 livre, sau 80kN, pe osia simpla. In Europa 1 ESAL este 115kN, sau 11,5 tone pe osia simpla. ESAL sunt folosite in Tabelul 1 in mod exclusiv pentru o prima ordonare, initiala, in ordine de prioritate a tronsoanelor care compun traseele retelei pilot de drumuri, in raport cu volumele uniforme de trafic suportate de fiecare dintre acestea. ESAL se vor folosi efectiv la sfarsitul procesului de optimizare multicriteriala, in timpul procesului de proiectare efectiva, geometrica, de capacitate de trafic si structurala, a lucrarilor de drumuri ce urmeaza a se executa.

Din tabelul 1 rezulta ca numarul total de tronsoane individuale omogene este 23, iar numarul maxim de ESAL, adica 4.298, se afla pe traseul X006, tronsonul de la km 8+490 la km 13+990, in lungime de 5,5km. Numarul minim de ESAL, adica 1.197, este pe traseul X01b, tronsonul nr 23, de la km 36+889 la km 65+003, in lungime de 28.114km. Volumele de trafic prezentate reprezinta traficul inregistrat pe ambele directii de circulatie.

O alta ratiune pentru alegerea volumului constant de trafic ca un criteriu pentru divizarea traseelor retelei in tronsoane omogene este ca lucrarile de intretinere, reabilitare si imbunatatire au drept scop deservirea traficului rutier. Pe un tronson de drum pe care volumul de trafic este constant, indiferent de marimea lui, deci pe un tronson de drum omogen, trebuie asigurate conditii uniforme de viabilitate pentru acel trafic.

In continuare, in descrierea de fata, termenul tronson omogen se va folosi cu referire la volume de trafic uniforme si se va numi simplu "tronson", iar termenul "traseu" este un sector anumit ce intra in componenta retelei pilot, sau, in general, al retelei de drumuri in cauza.

DEFINIREA PARAMETRILOR SI SUB-PARAMETRILOR DE STARE TEHNICA (FIZICA) SI FUNCTIONALA

In scopul de a pregati un program de lucrari anual optimizat, trebuie cunoscuta in prealabil starea tehnica (fizica) a retelei in cauza.

In scopul evaluarii starii tehnice si operationale a retelei, si pentru a fi investigat temeinic, global si exhaustiv, intregul corp al drumului (nu numai sistemul rutier) al fiecarui tronson al fiecarui traseu al retelei de drumuri, ca o constructie civila complexa, se va diviza in partile sale componente, de la cele mai mari la cele mai mici, de sine statatoare, distincte si disjuncte, intr-o maniera arborescenta. Acelasi lucru se va face si cu functiunile lui operationale.

Investigarea se va face tronson cu tronson, parte componenta cu parte componenta, functie cu functie; acesta este singurul mod de a evalua exhaustiv starea tehnica globala a corpului drumului de-a lungul tuturor si fiecaruia dintre tronsoanele omogene distincte, individuale, care compun retea in cauza. Aceasta se face pe baza unei metodologii specifice, intrucat fiecare dintre aceste parti componente, fie ele primare, secundare sau tertiare etc, sufera degradarile ei specifice. Rezultatele investigarilor, obtinute prin masuratori, examinari si evaluari specifice, se vor grupa in sens invers intr-o asemenea maniera pentru ca fiecare grup sa caracterizeze o anumita parte a corpului drumului, de sine statatoare, distincta si disjuncta. Dupa aceea, fiecareia din aceste parti i se va atasa un parametru de stare, care va caracteriza cel mai bine starea tehnica, la un anumit moment dat in timp, a acelei parti constitutive a corpului drumului, de-a lungul unui anumit tronson de drum distinct.

Degradarile individuale, distincte, specifice unei sub-parti, care este parte din acel grup, deci un parametru, se vor numi sub-parametri.

Tunelurile si podurile nu sunt incluse. Podetele sunt incluse intrucat ele sunt elemente componente ale sistemului de drenare a apelor superficiale.

In acest mod se constituie o suita de parametri de stare tehnica (fizica) si functionala care, in totalitatea lor si dupa ce o anumita valoare numerica se va evalua si cuantifica, si se va atribui fiecaruia dintre ei, fiind apoi agregate intre ele printr-o metodologie specifica, va caracteriza un tronson definit, distinct si de sine statator al retelei ce se investigheaza.

In acest fel se va stabili o corespondenta totala intre partile componente ale corpului drumului si degradarile acestora, si parametrii si sub-parametrii de stare. Prin aceasta corespondenta se asigura ca absolut toate defectele, degradarile, deteriorarile, neajunsurile, problemele etc, depistate in oricare din partile, sau sub-partile, componente ale corpului unui tronson omogen de drum, sunt incorporate intr-un parametru sau sub-parametru de stare. Prin urmare, fiecare parametru sau sub-parametru este relationat cu una dintre partile componente distincte ale corpului drumului, si incorporeaza una sau mai multe degradari.

Mai mult, in plus fata de componentele sale fizice, drumul are si cateva functiuni operationale, care se refera in special la exploatarea lui. Acestor functiuni operationale li se vor afecta parametri specifici care, de asemenea se vor investiga, evalua si cuantifica.

Parametrii de stare se impart, prin urmare, in doua categorii: (1) parametri ce se refera strict la starea fizica a partilor componente ale corpului drumului, denumiti in continuare parametri de stare tehnica, si (2) parametri ce se refera la functiunile de exploatare a drumului, adica acele functii de natura sa-i serveasca pe utilizatori, denumite in continuare parametri de stare functionala.

In prezent exista multe sisteme pentru optimizarea programelor de lucrari ale administratiilor de drumuri publice, dar toate se limiteaza la sistemul rutier, care este doar una din partile componente ale corpului drumului. Marea lor majoritate sunt denumite Sisteme de Gestionare a Sistemelor Rutiere, PMS (adica Pavement Management System). Nici unul nu evalueaza exhaustiv starea drumului, adica nu este extins pana la globalizare, si, ca urmare, numarul de parametri de stare este substantial mai mic. Din revendicarile prezentate rezulta prin ce se deosebeste prezenta inventie de celelalte sisteme similare existente. In urma cercetarilor documentare efectuate, autorii considera ca sistemul care se apropie cel mai mult de cel ce face obiectul prezentei inventii este Sistemul HDM4, adica Highway Development and Management, al Asociatiei Mondiale a Drumurilor, AIPCR/PIARC.

ORDINEA DE PRIORITATE A PARAMETRILOR DE STARE

Au fost definiti 14 parametri de stare tehnica si functionala, in maniera definita mai sus, care, toti laolalta, acopera toate partile componente ale drumului, precum si functiunile sale de exploatare.

Cei 14 parametri de stare stabiliti sunt listati mai jos in ordinea lor logica de prioritate si fundamentati mai departe in prezenta descriere:

- 1 Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, I_{sd}
- 2 Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, I_{dsc}
- 3 Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, I_{bc}
- 4 Nivelul de Siguranta a Traficului, I_{ts}
- 5 Starea de Denivelare a Suprafetei Carosabile, I_{rr}
- 6 Rezistenta la Derapaj, I_{sr}
- 7 Indicele de Adecvare Geometrica, I_{ga}
- 8 Indicele de Stabilitate a Terenului Natural, I_{ngs}
- 9 Indicele de Stabilitate a Corpului Drumului, I_{rbs}
- 10 Indicele de Viabilitate pe Timp de Iarna, I_{ws}
- 11 Nivelul de Sevcicu, I_{ls}
- 12 Indicele de Protectie a Mediului Inconjurator, I_{ep}
- 13 Indicele Calitatii Exploatarei, I_{qo}
- 14 Indicele Calitatii Intretinerii, I_{qm}

Cei 14 parametri de mai sus au fost astfel identificati, iar sfera lor de cuprindere astfel definita incat, dupa cuantificarea lor, se poate efectua o evaluare exhaustiva a starii tehnice si operationale a intregului corp al drumului; sfera de cuprindere a tuturor celor 14 parametri de stare, pusi laolalta, reprezinta exhaustiv "starea de sanatate" a drumului ca edificiu civil.

Nu toti cei 14 parametri de stare sunt perceptuti in mod egal de catre utilizatorii drumului, iar unii dintre ei, in special cei car "nu se vad", cum ar fi capacitatea portanta, nu sunt perceptuti de loc.

Influenta acestei ordini asupra solutiei la problema pentru care aceasta inventie a fost creata nu este covarsitoare. Ea poate fi oricare alta. Indiferent de ordinea de mai sus, se va urmari principiul potrivit caruia o asemenea ordine de prioritate trebuie sa reflecte modul in

care starea tehnica si functionala a infrastructurii este mentinuta si imbunatatita, deci satisfacerea in etape a nevoilor utilizatorilor. Programul anual de lucrari se va optimiza in consecinta. Cu adevarat important este ca cei 14 parametri de stare sa acopere intreaga gama de degradari pe care fiecare parte componenta distincta a drumului o poate suferi. Evaluarea starii tehnice globale a retelei de drumuri in cauza la un anumit moment dat in timp este necesara in scopul determinarii cu precizie ce tipuri de degradari exista, unde anume, adica in care dintre partile component ale drumului, si pe care portiune exact, in scopul de a sti ce categorie de lucrari trebuie prescrise, programate si executate in fiecare an pentru a remedia aceste neajunsuri.

Motivul major pentru care este necesara evaluarea starii tehnice este ca rezultatele ei se vor folosi in optimizarea programului anual de lucrari, in special cele legate de criteriul stare tehnica si functionala, pentru ca tipul potrivit de lucrare sa se execute la locul necesar pe retea, precum si la timpul potrivit.

SCARA DE VALORI A PARAMETRILOR DE STARE

Evaluarea starii drumurilor se va face pe baza unor masuratori cantitative si evaluari calitative precise, si a evaluarii ordinului de marime a degradarilor in toate partile componente ale drumului; rezultatele obtinute se analizeaza cu ajutorul unui sistem de referinta uniform.

In scopul simplificarii procesului de investigare a retelei si a evaluarii parametrilor de stare a ei, a fost aleasa scara de valori 0 – 100, pentru a aduce intr- un interval-numitor-comun valorile tuturor si fiecaruia din cei 14 parametri si a sub-parametrilor respectivi, care sa asigure constanta in procesul de evaluare. Valoarea 0(zero) este limita cea mai de jos a intervalului, deci ea reflecta starea cea mai proasta, iar valoarea 100 este limita cea mai de sus. Aceasta scara asigura uniformitatea masuratorilor, ofera un mijloc pentru compararea valorilor parametrilor de stare: cu cat valoarea lor este mai mica cu atat starea pe care o reprezinta este mai proasta. Scara 0 – 100 a fost adoptata intrucat acest sistem de referinta este cel mai usor de percept de catre oricine; aceasta scara coincide cu scara procentelor, care este utilizata universal si este usor de inteles.

In Fig 1 se da un sistem de referinta cu o scara de valori de 0 – 100 de puncte pe care valorile numerice masurate si cuantificate ale celor 14 parametri si/sau ale sub-parametrilor acestora, se vor raporta.

Scara valorilor parametrilor de stare, folosita pentru caracterizarea starii tehnice pe baza calificativelor cuantificate, atat pentru partile componente ale corpului drumului cat si pentru un intreg tronson omogen, a fost divizata in 6 intervale de calificare astfel: 1(0 – 20), Colaps; 2(20 – 35), Foarte Rau; 3(35 – 50), Rau; 4(50 – 75), Satisfacator; 5(75 – 90), Bun, si 6(90 – 100), Foarte Bun. A se vedea Fig 1, *Scara de evaluare a starii de degradare a drumului*, pe care se vor raporta valorile cuantificate ale parametrilor de stare. Aceasta scara de referinta se foloseste pentru raportarea oricarei valori cuantificate pentru oricare dintre deficientele care ar putea aparea in oricare dintre partile componente ale corpului drumului, deci si a oricarui sub-parametru, si, deopotrieva, pentru oricare din parametrii de stare cuantificati pentru un tronson sau traseu de drum omogen.

INVESTIGAREA RETELEI. MASURATORILE IN TEREN. CULEGEREA DATELOR

Fiecare tronson omogen al retelei de drumuri in cauza se investigheaza temeinic, acelasi lucru facandu-se si pentru partile componente ale corpului drumului pe tronsonul respectiv, in scopul evaluarii starii sale tehnice la un anumit moment dat in timp; aceasta inseamna in primul rand masuratori de mare precizie sau o evaluare de catre specialisti, a celor 14 parametri de stare.

Degradarile, deficientele, neajunsurile etc, care apar in fiecare parte componenta a corpului drumului, se identifica, se investigheaza, se masoara prin metode si mijloace si echipamente specifice, iar ordinul de marime al starii de degradare se cuantifica. Odata calculat, calificativul ce reprezinta nivelul de degradare atasat partilor componente sa va exprima printr-o valoare situata pe scara de valori 0 – 100, si se stocheaza. Aceasta constituie etapa de culegere a datelor.

Componenta cea mai costisitoare a aplicarii acestei inventii este culegerea datelor pentru care se poate folosi o mare varietate de metode si echipamente. Pentru unii parametri, de exemplu capacitatea portanta a corpului drumului, exista echipamente de masurare de mare precizie care reproduce cu acuratete actiunea efectiva a vehiculelor grele asupra sistemului rutier si masoara cu precizie acest efect; nu se intampla insa acelasi lucru cu

viabilitatea pe timp de iarna, starea tehnica a sistemului de drenaj, si altele, pentru care nu exista echipamente de masurare. Ca urmare acesti parametri se vor investiga de catre personal adecvat instruit, si pe baza unor instructiuni tehnice detaliate si clare care sa asigure uniformitatea rezultatelor; acest tip de investigatie se va efectua in principal prin masuratori manuale, inspectie vizuala etc, cerinta principala a procesului de investigare a starii tehnice fiind constanta datelor in timp.

Valori masurate Vs. Valori pe Scara 0 – 100. Echipamentele de investigare si masurare aflate in uz in prezent nu redau citirile in valori pe scara 0 – 100. Conversia valorilor citirilor inregistrate in valori pe scara de calificative 0 – 100 se face prin intermediul unor diagrame de conversie propuse si continute in prezenta descriere detaliata.

EXEMPLU CONCRET DE APLICARE IN PRACTICA A INVENTIEI

In scopul demonstrarii modului in care aceasta inventie se aplica in practica, a fost ales un tronson de drum pilot din totalul de 23. A fost identificat un tronson omogen de pe traseul nr X001, adica de la km 23+000 la km 35+000, deci 12,0 km; evident acesta este un tronson omogen in raport cu volumul de trafic pe care il duce. Media Zilnica Anuala a Traficului, MZA, pentru acest tronson, exprimat in ESAL, este 1.443.

Pentru tronsonul pilot ales, in cele ce urmeaza se descrie si se demonstreaza modul in care fiecare din cei 14 parametri de stare vor fi investigati, masurati si cuantificati.

1 Starea de degradare a Suprafetei Carosabile, I_{sd} Partea componenta a drumului la care se refera acest parametru este platforma drumului, adica partea carosabila si acostamentele. Motivul pentru care acest parametru a fost ales ca prioritatea nr 1 este faptul ca o suprafata carosabila degradata este primul lucru pe care utilizatorii drumului il sesizeaza inainte de orice altceva. Pentru investigarea starii suprafetei carosabile se poate folosi oricare dintre sistemele de identificare si clasificare a degradarilor. Ceea ce este esential este ca sistemul respectiv sa cuprinda exhaustiv toate degradarile susceptibile de a apare in suprafata de rulare si acostamentele drumului. In lumina acestui principiu, precum si pentru fundamentarea aplicarii inventiei, au fost identificate si folosite o serie de 15 degradari care apar cu regularitate in imbracamintile asfaltice: I_{sd1} , gropi, I_{sd2} , destramare, I_{sd3} , deformare locala, I_{sd4} , suprafata slefuita, I_{sd5} , fisuri de oboseala, I_{sd6} , supurare, I_{sd7} , fisuri de margine, I_{sd8} , pomparea apei, I_{sd9} , faiantari, I_{sd10} , fagase, I_{sd11} , suprafete plombate, I_{sd12} , fisuri longitudinale, I_{sd13} , fisuri transversale, I_{sd14} , fisuri de reflexie, I_{sd15} , acostament

denivelat. In cele ce urmeaza se da o scurta descriere a fiecareia dintre cele 15 degradari, inclusiv modul in care acestea se vor investiga si masura, precum si modul in care se evalueaza si cuantifica starea de degradare.

Pentru fiecare dintre tronsoanele omogene, inclusiv tronsonul pilot, se aplica urmatorul procedeu pentru cuantificarea valorii acestui parametru la un anumit moment dat in timp: (a) suprafata afectata de fiecare dintre cele 15 degradari se masoara separat iar rezultatele se exprima in procente (%) din totalul suprafetei carosabile sau acostamentelor, pentru fiecare kilometru de drum; astfel, pentru fiecare degradare, care reprezinta o valoare partiala a acestui parametru, deci un sub-parametru al *Starii de Degradare a Suprafetei Carosabile, I_{sd}*, se determina valoarea respectivului sub-parametru in procente; (b) pentru fiecare tip de degradare se va construi o diagrama longitudinala care sa reflecte, in procente, suprafata afectata de respectiva degradare, pentru fiecare kilometru al tronsonului omogen in cauza; valoarea numerica a celor 15 degradari, deci a celor 15 sub-parametri corespunzatori, toate cuantificate pentru fiecare kilometru al tronsonului omogen in cauza, si raportate pe o scara de 0 – 100, se vor insuma si, astfel, valoarea intregului parametru *Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, I_{sd}*, se obtine pentru fiecare kilometru al acelu tronson omogen, de asemenea pe scara 0 – 100.

Masurarea suprafetelor afectate de aceste degradari se va face fie manual fie automat cu ajutorul unor echipamente special concepute, proiectate si realizate pentru acest scop. Mijlocul de masurare se va alege de catre fiecare administratie de drumuri sau contractor, functie de disponibilitatea echipamentului si a fondurilor alocate in acest scop, acesta nefiind de cea mai mare importanta pentru aplicarea acestei inventii.

Daca toate degradarile suprafetei carosabile pe un kilometru din tronsonul de drum in cauza, exprimat in procente din suprafata carosabila totala, adunate, ajung la 100%, atunci valoarea acestui parametru pe o scara de 0 – 100 este 0(zero); si vice-versa: daca nu exista nici o degradare a suprafetei, valoarea calificativului starii dedegradare este 100 si, deci, nimic nu trebuie facut pe tronsonul respective in ceea ce priveste degradarile suprafetei.

Astfel, valoarea oricarui sub-parametru pentru o portiune de 1 km, convertita intr-un calificativ pe o scara 0 – 100, este data de diferenta dintre valoarea, in procente, a

suprafetei afectate, de exemplu de gropi, si 100. Deci, daca acest procent este 2%, valoarea acestui sub-parametru este

$$100 - 2 = 98, \text{ pe o scara } 0 - 100$$

Ceea ce inseamna ca pe restul de 98% din suprafata carosabila nu exista gropi.

In general, valoarea fiecaruia dintre cei 15 sub-parametri ai parametrului *Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, I_{sd}*, pentru un intreg tronson omogen, se va calcula ca o medie aritmetica a valorilor acelui sub-parametru pentru fiecare kilometru al tronsonului in cauza, prin urmatoarea relatie:

$$I_{sdi} = \frac{\sum_{j=1}^n k_{ij}}{n}$$

I_{sdi} valoarea sub-parametrului *i* (*i* = 1 – 15) care caracterizeaza intregul tronson omogen investigat, calculata ca o medie aritmetica

K_{ij} valoarea sub-parametrului *i* pentru kilometrul *j*

n lungimea in kilometri a tronsonului omogen in cauza

In exemplul numeric dat, in cele ce urmeaza, pe baza acestei relatii, s-a calculat valoarea *I_{sdi}* pentru tronsonul omogen pilot folosindu-se valorile utilizate pentru constructia diagramelor longitudinale pentru fiecare dintre cei 15 parametri. A se vedea Fig 2 – Fig 16. Rezultatele acestui calcul au fost introduce in Tabelul 2, ultima coloana.

Lungimea de 1 km pentru un sub-tronson omogen a fost aleasa pentru usurinta calculului. In continuare in aceasta descriere, in cazul unora dintre parametri, lungimea sub-tronsoanelor omogene este fie de 1 km fie de oricare alt ordin de marime, functie de variatia longitudinala a parametrului in cauza.

PENTRU IMBRACAMINTI ASFALTICE

Aceasta inventie se poate aplica la orice retea de sine statatoare de trasee de drumuri construite cu orice tip de imbracaminte: asfalt, beton de ciment, structuri compozite, combinate etc, si/sau chiar drumuri fara imbracaminti. Daca un anumit tronson omogen al retelei in cauza este constituit din portiuni construite cu diferite tipuri de imbracaminte, atunci el sa va diviza in continuare in tronsoane mai mici, pe tipuri de imbracaminte.

Pentru reseaua de drumuri pilot, inclusiv pentru tronsonul omogen pilot, nr 16 din coloana 1 a Tabelului 1, situat pe traseul nr X001 al retelei pilot, adica de la km 23+000 la km 35+000,

cu o lungime totala de 12 km, ales ca tronson pilot, a fost cuantificata valoarea celor 15 degradari specifica imbracamintilor asfaltice, astfel:

Gropi, I_{sd1} Pe fiecare kilometru al fiecarui tronson omogen al retelei in cauza, suprafata afectata de gropi se masoara aproximand forma lor cu un dreptunghi.

In exemplul numeric, Fig 2 prezinta diagrama care ilustreaza variatia longitudinala, per kilometru, a valorii numerice a acestui sub-parametru in lungul tronsonului omogen pilot. Pe axa verticala, y, este raportata, in procente, (%), valoarea suprafetei gropilor, iar pe axa orizontala, abscisa, lungimea, in km, a tronsonului pilot.

Folosind valorile numerice din diagrama din Fig 2, cu ajutorul relatiei mentionate mai sus, s-a calculat valoarea sub-parametrului I_{sd1} , gropi, pentru acest tronson pilot, dupa cum urmeaza:

$$I_{sd1} = \frac{2+8+3+10+5+11+3+8+1+9+0+0}{12} = \frac{60}{12} = 5.00$$

A rezultat o valoare medie, $I_{sd1} = 5.0\%$, pentru acest tronson pilot, insemnand ca, pe global, 5% din suprafata carosabila a acestui tronson pilot este afectata de gropi. Pe o scara 0 – 100 aceasta corespunde unei valori medii de 95.0, pentru acest sub-parametru. Aceste numere au fost introduse in Tabelul 2. A se vedea coloana 14.

Valorile numerice raportate pe diagrama din Fig 2, adica 2, 8, 10, etc, au fost plasate la mijlocul intervalului de 1km, si caracterizeaza intreg kilometrul respectiv.

Destramarea, I_{sd2} Pe fiecare kilometru al fiecarui tronson omogen al retelei in cauza, se masoara zonele afectate de destramarea imbracamintii asfaltice, acestea aproximandu-se cu forme dreptunghiulare. In exemplul numeric, in Fig 3, este prezentata diagrama longitudinala care ilustreaza variatia, per km, a acestui sub-parametru, in lungul tronsonului omogen pilot.

Folosindu-se valorile numerice din diagrama din Fig 3, s-a calculat valoarea sub-parametrului I_{sd2} , destramarea, dupa cum urmeaza:

$$I_{sd2} = \frac{1+9+9+7+8+9+8+1+1+1+2+4}{12} = \frac{60}{12} = 5.00$$

A rezultat o valoare medie, $I_{sd2} = 5.0\%$, pentru tronsonul pilot, insemnand ca, pe global, 5% din suprafata carosabila a tronsonului pilot este afectata de destramarea imbracamintii asfaltice. Pe o scara de 0 – 100 aceasta corespunde cu o valoare medie de 95.0 pentru acest sub-parametru. Aceste numere au fost introduce in Tabelul 2. A se vedea coloana 14.

Deformarea locala (a imbracamintii asfaltice), I_{sd3} Pe fiecare kilometru al fiecarui tronson omogen al retelei in cauza se masoara zonele afectate de deformarea locala a imbracamintii asfaltice, prin aproximarea lor cu forme dreptunghiulare. In exemplul numeric este data, in Fig 4, diagrama longitudinala care ilustreaza variatia valorii deformarii locale in lungul tronsonului omogen.

Utilizandu-se valorile numerice din diagrama din din Fig 4, a fost calculata valoarea sub-parametrului I_{sd3} , deformare locala, dupa cum urmeaza:

$$I_{sd3} = \frac{1+6+3+8+8+1+9+2+6+1+9+0}{12} = \frac{54}{12} = 4.50\%$$

A rezultat o valoare medie, $I_{sd3} = 4.50$, pentru acest tronson pilot, ceea ce inseamna ca, pe global, 4.5% din suprafata partii carosabile a tronsonului pilot este afectata de deformarea locala, ceea ce corespunde unei valori medii de 95.50 pe scara 0 – 100. A se vedea Tabelul 2, coloana 14.

Suprafata Slefuita, I_{sd4} Pe fiecare kilometru al fiecarui tronson omogen al retelei in cauza se masoara portiunile afectate de *suprafata carosabila slefuita*, prin aproximarea acestora cu forme dreptunghiulare. In exemplul numeric, in Fig 5, este data diagrama care ilustreaza variatia, per kilometru, a valorii sub-parametrului I_{sd4} , suprafata slefuita, in lungul tronsonului omogen pilot.

Folosindu-se valorile numerice din diagrama din Fig 5, s-a calculat valoarea sub-parametrului I_{sd4} , suprafata slefuita, astfel:

$$I_{sd4} = \frac{3 + 9 + 1 + 3 + 5 + 1 + 5 + 8 + 5 + 9 + 1 + 2}{12} = \frac{52}{12} = 4.33\%$$

A rezultat o valoare medie, $I_{sd4} = 4.33\%$, pentru tronsonul omogen pilot, insemnand ca, pe global, 4.33% din suprafata carosabila a tronsonului pilot este afectata de suprafata slefuita, ceea ce corespunde unei valori medii de 95.67 pe scara 0 – 100. A se vedea Tabelul 2, coloana 14.

Fisuri de oboseala, I_{ds5} Pe fiecare kilometru al fiecarui tronson omogen al retelei in cauza se masoara zonele individuale afectate de fisuri de oboseala; pentru usurarea masuratorii, portiunile afectate se vor aproxima cu suprafete dreptunghiulare care vor circumscrie zonele afectate, de 10cm latime x lungimea totala masurata a fisurii. Toate zonele masurate, pe fiecare kilometru, se vor insuma; apoi, suprafata totala obtinuta pentru kilometrul

respectiv, se va raporta la intreaga suprafata carosabila a acelu kilometru, stabilindu-se astfel procentul din suprafata afectata de fisurile de oboseala.

In exemplul numeric, in Fig 6, este data diagrama longitudinala care ilustreaza variatia valorii I_{sd5} , fisuri de oboseala, in lungul tronsonului omogen pilot, construita prin raportarea grafica a valorii acestui sub-parametru, cuantificata pentru fiecare kilometru in parte.

Folosindu-se valorile numerice din diagrama din Fig 6, s-a calculat valoarea mediei aritmetice a valorilor I_{sd5} , fisuri de oboseala, astfel:

$$I_{sd5} = \frac{1+2+4+8+3+8+0+10+2+8+0+7}{12} = \frac{53}{12} = 4.42\%$$

A rezultat o valoare medie, $I_{sd5} = 4.42\%$, pentru tronsonul omogen pilot, insemnand ca, pe global, 4.42% din suprafata carosabila a acestui tronson este afectata de fisurile de oboseala, ceea ce corespunde unei valori medii a crapaturilor de oboseala de 95.58 pe scara 0 – 100. A se vedea Tabelul 2, coloana 14.

Supurarea, I_{sd6} Pe fiecare kilometru al fiecarui tronson omogen al retelei in cauza, se masoara zonele afectate de supurarea bitumului, prin aproximarea lor cu forme dreptunghiulare. In exemplul numeric, in Fig 7, este data diagarama care ilustreaza variatia valorii sub-parametrului *supurarea bitumului* in lungul tronsonului omogen pilot.

Folosindu-se valorile numerice din diagrama din Fig 7, a fost calculata suprafata afectata de I_{sd6} , supurarea bitumului, astfel:

$$I_{sd6} = \frac{3 + 11 + 3 + 9 + 1 + 11 + 0 + 7 + 1 + 10 + 5 + 1}{12} = \frac{62}{12} = 5.17\%$$

A rezultat o valoare medie, $I_{sd6} = 5,17$, pentru tronsonul omogen pilot, insemnand ca, pe global, 5.17% din suprafata carosabila a acestui tronson este afectata de supurarea bitumului, care corespunde cu o valoare medie a acestui sub-parametru de 94,83 pe o scara 0 – 100. A se vedea Tabelul 2, coloana 14.

Fisurile de Margine, I_{sd7} Pe fiecare kilometru al fiecarui tronson omogen al retelei in cauza, se vor masura suprafatele zonelor afectate de fisurile de margine. Pentru a simplifica masurarea, portiunile afectate se vor aproxima cu forme dreptunghiulare care circumscriu zona afectata, de 10cm (0.10m) latime x lungimea totala masurata a crapaturilor. Toate zonele masurate pe fiecare km se vor insuma; apoi, suprafata totala obtinuta pentru fiecare

kilometru se va raporta la suprafata carosabila totala a respectivului km, stabilindu-se astfel, in procente, suprafata afectata de fisuri de margine.

In exemplul numeric s-a construit diagrama care ilustreaza variatia valorii acestui sub-parametru in lungul tronsonului omogen pilot, ca in Fig 8.

Folosindu-se valorile numerice din diagrama din Fig 8, s-a calculat suprafata afectata de fisurile de margine, I_{sd7} , ca o medie aritmetica a valorilor ei pentru fiecare km, astfel:

$$I_{sd7} = \frac{3+3+9+1+9+2+14+10+1+16+9+1}{12} = \frac{78}{12} = 6.5 \%$$

A rezultat o valoare medie, $I_{sd7} = 6,5\%$, pentru tronsonul omogen pilot, insemnand ca, pe global, 6,5% din suprafata carosabila a acestui tronson pilot este afectata de fisurile de margine, corespunzand cu o valoare medie de 93,5 pe scara 0 – 100. A se vedea Tabelul 2, coloana 14.

Pomparea Apei, I_{sd8} Pe fiecare kilometru al fiecarui tronson omogen al retelei in cauza, se masoara zonele afectate de pomparea apei aproximandu-le cu suprafete de forma dreptunghiulara. In exemplul numeric s-a construit diagrama care ilustreaza variatia valorii acestui sub-parametru in lungul tronsonului omogen pilot, prin reprezentarea grafica a valorilor sub-parametrului pomparea apei, cuantificate pentru fiecare kilometru, si date in Fig 9.

Folosindu-se valorile numerice din diagrama din Fig 9, s-a calculat suprafata afectata de I_{ds8} , pomparea apei, ca o medie aritmetica a valorilor ei pentru fiecare kilometru, astfel:

$$I_{sd8} = \frac{3+4+1+1+2+10+5+6+9+4+8+7}{12} = \frac{60}{12} = 5.0 \%$$

A rezultat o valoare medie, $I_{sd8} = 5,0\%$, pentru tronsonul omogen pilot, insemnand ca, pe global, 5,0% din suprafata carosabila a acestui tronson este afectata de pomparea apei, corespunzand unei valori medii a pomparii apei de 95,0 pe scara 0 – 100. A se vedea Tabelul 2, coloana 14.

Faiantari, I_{sd9} Pe fiecare kilometru al fiecarui tronson omogen al retelei in cauza, se masoara zonele afectate de faiantari prin aproximarea acestora cu forme dreptunghiulare. In exemplul numeric s-a construit diagrama longitudinala care ilustreaza variatia valorii acestui sub-parametru, *faiantari*, in lungul tronsonului omogen pilot, prin raportarea pe grafic a valorilor faiantarilor, cuantificate pentru fiecare km, ca in Fig 10.

Folosindu-se valorile numerice din diagrama din Fig 10 s-a calculat valoarea medie a acestui sub-parametru, I_{sd9} , faiantari, pentru intregul tronson pilot, astfel:

$$I_{sd9} = \frac{0+5+1+7+2+9+0+8+1+3+9+2}{12} = \frac{47}{12} = 3,92\%$$

A rezultat o valoare medie, $I_{sd9} = 3,92\%$, pentru intregul tronson pilot, insemnand ca, pe global, 3,92% din suprafata carosabila a tronsonului omogen pilot, este afectata de faiantari, ceea ce corespunde unei valori medii de 96,08 pe scara 0 – 100.

Fagase, I_{sd10} Pe fiecare kilometru al fiecarui tronson omogen al retelei in cauza se masoara suprafata zonelor afectate de fagase, prin aproximarea lor cu suprafete dreptunghiulare, lungimea acestora fiind lungimea totala a tronsonului afectat de fagase, iar latimea fiind latimea medie a fagasului.

In exemplul numeric s-a construit diagrama care ilustreaza variatia valorii fagaselor in lungul tronsonului omogen pilot, prin raportarea pe grafic a valorilor pentru fagase, cuantificate pentru fiecare kilometru, ca in Fig 11.

Folosindu-se valorile numerice din diagrama din Fig 11 s-a calculat valoarea medie a I_{sd10} , fagase, astfel:

$$I_{sd10} = \frac{1+10+2+9+5+2+8+2+7+1+9+0}{12} = \frac{56}{12} = 4,67\%$$

A rezultat o valoare medie, $I_{sd10} = 4,67\%$, pentru intreg tronsonul omogen pilot, insemnand ca, pe global, 4,67% din suprafata carosabila a tronsonului pilot este afectata de fagase, corespunzand unei valori medii a fagaselor de 95,33 pe scara 0 – 100.

Suprafete plombate, I_{sd11} Pe fiecare kilometru al fiecarui tronson omogen al retelei in cauza se vor masura zonele deteriorate si plombate, prin aproximarea lor cu forme dreptunghiulare.

In exemplul numeric s-a construit diagrama longitudinala care ilustreaza variatia valorilor acestui sub-parametru, *suprafete plombate*, in lungul tronsonului omogen pilot, ca in Fig 12.

Folosindu-se valorile numerice din diagrama din Fig 12, s-a calculat valoarea medie a I_{sd11} , pentru intregul tronson pilot, astfel:

$$I_{sd11} = \frac{1+7+6+9+2+6+0+0+7+2+2+6}{12} = \frac{48}{12} = 4,0\%$$

A rezultat o valoare medie, $I_{sd11} = 4,0\%$ pentru tronsonul pilot, insemnand ca, pe global, 4,0% din suprafata carosabila a tronsonului pilot este afectata de suprafete plombate, corespunzand unei valori medii de 96,0 pe scara 0 – 100.

Fisuri longitudinale, I_{sd12} Pe fiecare kilometru al fiecarui tronson omogen al retelei in cauza se masoara lungimea totala a fiecărei crapaturi longitudinale: pe portiunile unde exista mai multe fisuri paralele, lungimea lor se masoara separat. Se va masura, de asemenea, lungimea fisurilor cvasi-longitudinale, adica oblice la un unghi de 0 - 45° in raport cu axa drumului. Portiunile afectate se vor aproxima cu forme dreptunghiulare care vor circumscrie zonele afectate, 10cm (0,10m) latime x lungimea totala masurata a fisurilor. Toate zonele masurate, pe fiecare kilometru, se vor insuma; apoi, suprafata totala obtinuta pentru kilometrul respectiv, se va raporta la suprafata carosabila totala a aceluia kilometru, stabilindu-se astfel, in procente, suprafata afectata de fisuri longitudinale.

In exemplul numeric s-a construit diagrama longitudinala care ilustreaza variatia valorilor cuantificate ale acestui sub-parametru, in lungul tronsonului pilot, ca in Fig 13.

Folosindu-se valorile numerice din diagrama din Fig 13 s-a calculat valoarea medie a I_{sd12} , *fisuri longitudinale*, pentru intregul tronson omogen pilot, astfel:

$$I_{sd12} = \frac{4+9+1+7+2+8+1+7+2+6+2+0}{12} = \frac{49}{12} = 4,08\%$$

A rezultat o valoare medie aritmetica, $I_{sd12} = 4,08$, pentru tronsonul omogen pilot, insemnand ca, pe global, 4,08% din suprafata carosabila a tronsonului pilot este afectata de fisurile longitudinale, corespunzand unei valori medii de 95,92 pe scara 0 – 100. A se vedea Tabelul 2, coloana 14.

Fisuri Transversale, I_{sd13} Aceste fisuri sunt predominant perpendiculare pe axa drumului, dar sunt diferite de fisurile de reflexie. Pe fiecare kilometru al fiecarui tronson omogen al retelei in cauza se masoara individual lungimea totala a fiecărei fisuri transversale. Se masoara de asemenea lungimea fisurilor cvasi-transversale, adica oblice la un unghi de 45 – 90° fata de axul drumului. Alte fisuri, adica cele la un unghi de 0 – 45°, se considera fisuri longitudinale. Portiunile afectate se vor aproxima la o forma dreptunghiulara, care va circumscrie zona afectata, 10cm(0,10m) x lungimea totala masurata a fisurilor. Toate suprafetele masurate, pe fiecare kilometru, se vor insuma; apoi, suprafata totala obtinuta pentru kilometrul respectiv se va raporta la suprafata carosabila

totala a acelu kilometru, stabilindu-se astfel, in procente, suprafata afectata de fisuri transversale.

In exemplul numeric s-a construit diagrama longitudinala care ilustreaza variatia acestui sub-parametru in lungul tronsonului omogen pilot, ca in Fig 14.

Folosindu-se valorile numerice din Fig 14, s-a calculat valoarea medie a I_{sd13} , fisuri transversale, pentru intregul tronson pilot, astfel:

$$I_{sd13} = \frac{0+9+3+11+5+8+2+7+0+0+9+2}{12} = \frac{56}{12} = 4,67\%$$

A rezultat o valoare medie aritmetica, $I_{sd13} = 4,67\%$, pentru tronsonul omogen pilot, insemand ca, pe global, 4.67% din suprafata carosabila a acestui tronson este afectata de fisurile transversale, corespunzand la o valoare medie de 95,33 pe scara 0 – 100. A se vedea Tabelul 2, coloana 14.

Fisuri de Reflexie, I_{sd14} Acestea sunt fisurile ce apar in straturile de asfalt turnate peste imbracamintile existente rigide. Pe fiecare kilometru al fiecarui tronson omogen al retelei in cauza sa va masura lungimea totala a fiecarei fisuri de reflexie. Pe portiunile unde exista mai multe asemenea fisuri acestea se vor masura separat. Fisurile transversale, oblice si longitudinale se vor lua deopotriva in considerare. Portiunile afectate se vor aproxima ca forme dreptunghiulare care vor circumscire zona afectata, 10cm(0,10m) latime x lungimea totala masurata a crapaturilor. Toate suprafetele masurate pe fiecare kilometru se vor insuma; apoi, suprafata totala obtinuta pentru kilometrul respectiv, se va raporta la toata suprafata carosabila a acelu kilometru, stabilindu-se astfel, in procente, cat din suprafata este afectata de fisurile de reflexie.

In exemplul numeric s-a construit diagrama longitudinala care ilustreaza variatia acestui sub-parametru de-a lungul tronsonului pilot, ca in Fig 15. Folosindu-se valorile numerice din diagrama din Fig 15, s-a calculat valoarea I_{sd14} , astfel:

$$I_{sd14} = \frac{9+5+1+5+8+3+9+6+11+3+8+2}{12} = \frac{70}{12} = 5,83\%$$

A rezultat o valoare medie aritmetica, $I_{sd14} = 5,83$, pentru acest tronson omogen pilot, insemand ca, pe global, 5,83% din suprafata carosabila a tronsonului pilot, este afectata de fisurile de reflexie, corespunzand la o valoare medie de 94,07 pe scara 0 – 100. A se vedea Tabelul 2, coloana 14.

Acostament denivelat, I_{sd15} Pe fiecare kilometru al fiecarui tronson omogen al rețelei în cauză, se măsoară porțiunile din acostament denivelate față de partea carosabilă, care se vor însuma și raporta la suprafața totală a acostamentelor. În exemplul numeric s-a construit o diagramă care arată variația, per kilometru, a valorii I_{sd15} în lungul tronsonului omogen pilot, ca în Fig 16.

Folosindu-se valorile numerice din diagrama din Fig 16, s-a calculat valoarea I_{sd15} ,

Acostamente Denivelate, astfel:

$$I_{sd15} = \frac{1+0+1+2+0+1+0+2+0+0+0+1}{12} = \frac{8}{12} = 0,66$$

A rezultat o valoare medie, $I_{sd15} = 0,66$, pentru tronsonul pilot, însemnând că, pe global, 0,66% din suprafața acostamentelor tronsonului pilot este afectată de acostamente denivelate, ceea ce corespunde unui calificativ mediu de 99,34 pe scara 0 – 100. A se vedea Tabelul 2, coloana 14.

Toate valorile I_{sdi} , calculate așa cum s-a descris mai sus, s-au introdus în ultima coloană a Tabelului 2. Apoi, s-a calculat o valoare globală a parametrului I_{sdki} , Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, pentru fiecare kilometru al tronsonului omogen pilot, ca o sumă aritmetică a valorilor celor 15 sub-parametri, astfel:

$$I_{sdki} = \sum_{i=1}^{15} I_{sdi}$$

I_{sdki} *Indicele Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile* (adică valoarea globală a acestui parametru) pentru kilometrul l al tronsonului omogen pilot

I_{sdi} valoarea acestui sub-parametru, I_{sdi} ($i = 1-15$), pentru kilometrul i , în cauză, în raport cu toți cei 15 sub-parametri

Aceste valori au fost introduse în Tabelul 2, penultimul rând: numerele din acest rând reprezintă procentajul total în care suprafața carosabilă a fiecarui kilometru al tronsonului omogen pilot este afectată de către toate cele 15 tipuri de degradări, adică cei 15 sub-parametri luați la un loc. Diferența până la 100 reprezintă valoarea numerică globală a I_{sd} pentru fiecare kilometru al tronsonului omogen pilot, exprimată în calificative pe scara 0 – 100. A se vedea Tabelul 2, ultimul rând.

În continuare se prezintă calculația indicelui I_{sd} , *Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile*, pentru întregul tronson pilot în lungime de 12,0 km, folosindu-se valorile individuale ale

fiecaruia dintre cei 15 sub-parametri, asa cum acestea au rezultat din calcule (si din diagramele longitudinale), efectuata asa cum s-a descris mai sus, in procente din suprafata carosabila totala a tronsonului omogen pilot (a se vedea Tabelul 2, ultima coloana), astfel:

$$I_{sd} = 5,00+5,00+4,50+4,33+4,42+5,17+6,50+5,00+3,92+4,67+4,00+4,08+4,67+5,83+0,66 = 67,75\%$$

Deci, prin insumarea valorilor celor 15 degradari, exprimate in procente din suprafata carosabila totala a tronsonului pilot, rezulta ca 67,75% din aceasta suprafata este afectata de catre cele 15 degradari in diverse proportii. Fig 17 ilustreaza variatia acestor procente in lungul intregului tronson omogen pilot. A se vedea axa verticala, y, in stanga. In dreapta acestei diagrame se afla scara nivelurilor de degradare, 0 – 100, intr-o pozitie inversata fata de axa y din stanga.

Prin urmare, valoarea globala a parametrului I_{sd} , *Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile*, pentru intregul tronson pilot, este $100 - 67,75 = 32,25$ pe o scara 0 – 100 a nivelurilor de degradare. Valoarea $I_{sd} = 32,25$, pentru tronsonul pilot, care apare in partea de jos a ultimei coloane, este identica cu valoarea I_{sd} asa cum aceasta a rezultat din calculul mediei aritmetice a valorii I_{sd} pentru fiecare kilometru separat, adica ultimul rand al Tabelului 2.

Calculand-se diferentele dintre 100 si valorile exprimate in procente, valorile obtinute, aflate pe randul de jos al Tabelului 2, sunt acelea convertite in valori pe scara 0 – 100, pentru o tratare uniforma a tuturor parametrilor. Pentru a ilustra aceasta, s-a construit o diagrama compozita, Fig 18, in care se vede variatia valorii globale a acestui parametru, kilometru de kilometru, in lungul tronsonului pilot. In aceasta diagrama, pe abscisa au fost raportate valorile cumulate ale tuturor sub-parametrilor, pentru fiecare kilometru, exprimate in procente dar scazute din 100. A se vedea Tabelul 2, ultimul rand. Scara 0 – 100 din stanga diagramei, si scara nivelelor de degradare 0 – 100 din dreapta graficului, ilustreaza acest lucru.

Tabelul 2 a fost intocmit pentru calcularea doar a unuia dintre parametrii de stare, adica I_{sd} , pentru un singur tronson omogen, in cazul de fata tronsonul pilot. Pentru fiecare dintre celelalte 22 de tronsoane omogene ramase ale retelei in cauza, valoarea I_{sd} se calculeaza in

mod similar. Asemenea valori numerice globale s-au cuantificat pentru fiecare dintre ceilalti 13 parametri de stare ramasi, si pentru fiecare dintre cele 23 de tronsoane omogene ale retelei pilot.

Pentru a ilustra modul in care cei 14 parametri de stare caracterizeaza starea tehnica si functionala a fiecarui tronson omogen al retelei de drumuri in cauza la un moment dat in timp, cele 14 valori numerice se agrega intr-o singura valoare globala cu ajutorul unei formule specifice si, din aceasta agregare, se obtine un *Indice Global de Viabilitate, I_{gs}* . Tabelul 3 a fost conceput si intocmit pentru acest scop.

Valoarea numerica globala, 32,25, a parametrului I_{sd} , Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, calculata asa cum s-a aratat mai sus, este valoarea care s-a introdus in procesul de agregare a valorilor tuturor parametrilor de stare pentru tronsonul omogen respectiv. Aceasta valoare se introduce in Tabelul 3, randul 16, coloana 7.

Mai sus, s-a descris procesul de cuantificare a valorii parametrului numit *Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, I_{sd}* , folosindu-se exemplificarea numerica pentru o categorie de sisteme rutiere, si anume cele flexibile, adica cu imbracaminti din beton asfaltic. Pentru alte tipuri de sisteme rutiere, cum ar fi imbracaminti din beton de ciment Portland cu rosturi, cele din beton de ciment cu armatura continua etc, procedura privind masurarea si evaluarea starii de degradare a suprafetei carosabile pastrandu-se; doar seria de degradari, si deci, de sub-parametri, difera.

2 Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, I_{dsc} Acest parametru a fost plasat pe locul 2 ca prioritate data fiind influenta covarsitoare a starii proaste a sistemului de drenaj asupra intregului corp al drumului ca edificiu civil. Apa in diversele ei forme, actioneaza impotriva corpului drumului in intregime a acestuia, precum si impotriva fiecareia dintre partile lui componente, inclusiv suprafata partii carosabile, fie activ prin forta sa dinamica, fie pasiv sub diverse forme, efectiv din toate directiile: din aer (atmosfera), din subsol (infiltratii, panza freatica etc), si din toate partile (torenti, viituri, precipitatii etc)

In prezenta descriere se defineste o situatie ideala, anume aceea in care sistemul creat cu scopul drenarii apei in afara corpului drumului, proiectat si construit atunci cand s-a executat ultima imbunatatire a tronsonului in cauza, este perfect, situatie pentru care se presupune ca parametrul denumit *Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj* are valoarea 100. Orice

deviere de la aceasta situatie ideala inseamna ca cel putin una dintre componentele corpului drumului sufera in raport cu drenajul.

Investigarea starii tehnice a sistemului de drenaj a unui tronson omogen de drum existent inseamna evaluarea cel putin a urmatoarelor 3 componente distincte, denumite in cele ce urmeaza sub-parametri:

- *Calitatea proiectarii sistemului de drenaj, I_{sdc1}*
- *Calitatea executiei sistemului de drenaj, sau sub-parametrul I_{sdc2}*
- *Calitatea intretinerii sistemului de drenaj, sau sub-parametrul I_{sdc3}*

Calitatea proiectarii sistemului de drenaj, I_{sdc1} In scopul evaluarii calitatii proiectarii, fiecare tronson al retelei in cauza se va examina exhaustiv si in detaliu din punctul de vedere al nevoilor de drenaj, intocmindu-se o tema de proiectare completa in acest scop, pentru intocmirea unui proiect care ar urma sa asigure un sistem de drenaj ideal in sensul descris mai sus.

Etapa urmatoare va fi o analiza comparativa minutioasa a proiectului precedent al sistemului de drenaj intocmit pentru tronsonul in cauza, si scoaterea in evidenta a neajunsurilor, daca exista, atat din perspectiva completitudinii cat si a adecvarii acestuia. Se vor evalua diferentele dintre situatia ideala, adica cea pentru care calificativul este 100, si situatia efectiva; aceasta va reflecta calitatea proiectarii sistemului de drenaj, I_{sdc1} , care se va exprima in valori numerice pe scara 0 – 100.

In general, pentru parametrii 1, 2, 4, 5, 7, 8, 10, 12, 13, si 14, pentru care investigatiile, masuratorile si cuantificarile numerice se fac per kilometru, se va calcula valoarea acestor 10 parametri de stare, *cp*, precum si sub-parametrii lor, *csp*, ca o medie aritmetica simpla cu relatia urmatoare:

$$I_{cp/csp} = \frac{\sum_{i=1}^n x_i}{n}$$

$I_{cp/csp}$ valoarea oricaruia dintre parametrii de stare mentionati, sau oricaruia dintre sub-parametrii acestora, pentru intregul tronson de drum omogen in cauza

x_i valoarea oricarui parametru/sub-parametru de stare pentru kilometrul i

n numarul de kilometri ai tronsonului omogen in cauza

In exemplul numeric, Fig 19 ilustreaza diagrama longitudinala construita prin plotarea valorilor cuantificate, per kilometru, ale acestui sub-parametru, in lungul intregului tronson pilot.

Ca urmare, folosindu-se valorile numerice din Fig 19, si aplicand relatia de mai sus, s-a calculat valoarea I_{dsc1} pentru intregul tronson pilot, astfel:

$$I_{dsc1} = \frac{88 + 13 + 16 + 92 + 99 + 43 + 58 + 26 + 87 + 74 + 97 + 60}{12} = \frac{753}{12} = 62,75$$

insemnand o valoare medie pentru acest sub-parametru, $I_{dsc1} = 62,75$ pe scara 0 – 100.

Calitatea executiei sistemului de drenaj, I_{dsc2} Se face o investigare a fiecarui kilometru al fiecarui tronson omogen al retelei in cauza, verificandu-se fiecare parte componenta a sistemului de drenaj, din punctul de vedere al adecvarii executiei, si se va cuantifica si atribui un calificativ pe scara 0 – 100.

Pentru exemplul numeric, in Fig 20 valorile individuale per kilometru ale acestui sub-parametru, I_{dsc2} , au fost raportate pe grafic pentru a ilustra variatia acestuia in lungul tronsonului pilot.

Valoarea numerica a acestui sub-parametru, **Calitatea Executiei Sistemului de Drenaj, I_{dsc2}** , s-a calculat cu ajutorul formulei mentionate mai sus:

$$I_{dsc2} = \frac{15 + 3 + 5 + 11 + 1 + 7 + 2 + 9 + 2 + 17 + 7 + 3}{12} = \frac{82}{12} = 6,83$$

rezultand o valoare pentru acest sub-parametru, $I_{dsc2} = 6.83$, pe scara 0 – 100

Calitatea Intretinerii Sistemului de Drenaj, I_{dsc3} Investigarea sistemului de drenaj existent din perspective *calitatii intretinerii* va cuprinde fiecare kilometru al fiecarui tronson omogen al retelei in cauza, si va consta in verificarea fiecarei parti componente a sistemului de drenaj; se va cuantifica un calificativ pe scara 0 – 100 care se atribuie respectivului tronson.

In exemplul numeric, in Fig 21, valorile individuale per kilometru au fost reprezentate grafic pentru a ilustra variatia acestui sub-parametru, I_{dsc3} , in lungul tronsonului pilot.

Valoarea acestui sub-parametru, **calitatea intretinerii, I_{dsc3}** , pentru intregul tronson omogen, s-a calculat folosindu-se formula mentionata mai sus:

$$I_{dsc3} = \frac{31 + 17 + 47 + 68 + 23 + 59 + 14 + 14 + 14 + 37 + 6 + 84}{12} = \frac{414}{12} = 34,50$$

pentru care s-a obtinut valoarea $I_{dsc3} = 34,50$, pe scara 0 – 100.

Valorile I_{dsci} , $i = 1-3$, calculate asa cum s-a aratat mai sus, au fost introduce in ultima coloana a Tabelului 4. O valoare globala a acestui parametru, *Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj*, I_{dsc} , pentru fiecare kilometru al tronsonului omogen pilot, s-a calculat ca o medie aritmetica simpla a valorilor celor 3 sub-parametri pentru respectivul kilometru, astfel:

$$I_{dscj} = \frac{\sum_{i=1}^3 I_{dsci}}{3}$$

I_{dscj} Indicele Starii Tehnice a Sistemului de Drenaj (adica valoarea globala a acestui parametru) pentru kilometrul j al tronsonului omogen pilot

I_{dsci} valoarea sub-parametrului i ($i = 1-3$), pentru kilometrul j , in raport cu toti cei 3 sub-parametri

Aceste valori au fost introduse in Tabelul 4, ultimul rand.

Valoarea numerica globala a acestui parametru, $I_{dsc} = 34,69$, aflata in casuta de jos a ultimei coloane, a fost in continuare introdusa in Tabelul 3, randul 16, coloana 9.

In exemplul numeric, in Fig 22, au fost reprezentate grafic valorile individuale medii, per kilometru, ale I_{dsc} , pentru fiecare kilometru al tronsonului pilot, pe scara 0 – 100.

Alternativ, in loc de a diviza (si investiga) tronsoanele omogene in kilometri ca sub-tronsoane individuale omogene, acestea se se pot, de asemenea, diviza in sub-tronsoane individuale de diferite alte marimi, pe baza starii uniforme sau cvasi-uniforme a sistemului de drenaj, caracteristica sub-tronsoanelor distincte. Lungimea efectiva a sub-tronsoanelor omogene in acest caz va fi dictate de starea tehnica a sistemului de drenaj caracteristica acestor sub-tronsoane individuale, si nu kilometrilor individuali. In acest caz Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, I_{dsc} , pentru intregul tronson omogen in cauza, se va calcula ca o medie aritmetica ponderata a valorilor starii sistemului de drenaj, caracteristice fiecarui sub-tronson omogen, cu aceeasi formula indicata si folosita la parametrul Capacitatea Portanta a Corpului Drumului.

De-a lungul unui tronson de drum care suporta un volum de trafic uniform, constant, trebuie sa se asigure conditii de drenaj uniforme.

3 Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, I_{bc} In contextul prezentei inventii capacitatea portanta se refera la intregul corp al drumului, adica sistemul rutier, terasamentul, daca exista, si terenul natural pe care drumul este fundat si construit. Orice degradari care apar in oricare dintre cele 3 parti componente majore ale corpului drumului,

si orice intretinere si exploatare nerationala a uneia sau alteia dintre ele, diminueaza capacitatea portanta globala a lui. Acest parametru este plasat pe locul 3 ca prioritate, dupa starea de degradare a suprafetei carosabile si a starii sistemului de drenaj. Investigarea acestui parametru va cuprinde urmatoarele:

- Calitatea proiectarii structurale facuta atunci cand s-a executat ultima imbunatatire majora a tronsonului in cauza
- Calitatea executiei acestei ultime imbunatatiri majore facute
- Calitatea intretinerii si repararii dupa ultima imbunatatire majora
- Calitatea exploatarii dupa ultima imbunatatire

Toate elementele de mai sus se considera sub-parametri ai I_{bc} , Capacitatea Portanta a Corpului Drumului.

Calitatea Proiectarii, I_{bcd} Doua elemente se vor verifica din acest punct de vedere: (1) daca proiectarea structurala a ultimei imbunatatiri majore s-a facut corespunzator si (2) daca capacitatea portanta s-a diminuat mai rapid decat cat s-a prescris sau nu.

Calitatea executiei, I_{bcc} Capacitatea portanta se poate, de asemenea, diminua mai repede decat s-a prevazut la proiectare, in timpul duratei de viata a ultimei imbunatatiri majore, datorita calitatii proaste a constructiei acelor parti componente ale drumului care asigura rezistenta; ele se vor verifica *a posteriori*.

Calitatea intretinerii si repararii, I_{bcm} Indiferent de calitatea proiectarii si executiei, care ar putea sa fi fost bune, daca intretinerea si reparatiile au fost deficitare capacitatea portanta se poate diminua la o rata accelerata.

Calitatea exploatarii, I_{bco} Atunci cand se investigheaza calitatea exploatarii se vor lua in considerare urmatoarele elemente: utilizarea irationala a unui drum poate insemna, fara a se limita la aceasta, (1) suportarea unui numar de ESAL pe unitatea de timp mai mare decat cel prescris la proiectare si prevazut in prescriptiile de exploatare, (2) trecerea osiilor incarcate cu sarcini mai mari decat cele legal admisibile, (3) nerespectarea instructiunilor privind exploatarea sistemului rutier, in principal iarna, primavara si toamna cand umiditatea este mai mare iar ciclurile inghet-dezghet sunt mai frecvente si mai severe decat in restul anului. Se va investiga, de asemenea, si diminuarea capacitatii portante la o rata normala.

Indicele Capacitate Portanta, I_{bc} Evaluarea structurala a corpului drumului implica masurarea deflexiunilor acestuia sub actiunea unor sarcini cunoscute, longitudinal, pe fiecare banda de circulatie.

Deflexiunea, in realitate revenirea elastica a sistemului rutier, se masoara in sutimi de milimetru. In masura in care este posibil, masuratorile ar trebui facute cu ajutorul unui echipament care masoara cu regularitate deflexiunea la intervale de lungimi egale, cat mai scurte cu putinta, pentru a se obtine o deflectograma longitudinala pentru fiecare banda de circulatie a fiecarui tronson omogen; aceasta are avantajul ca nu se sare peste zone mici in care pot exista cedari locale si care ar putea fi omise.

In scopul de a caracteriza un tronson de drum omogen din punctul de vedere al capacitatii portante, se va folosi deflectograma longitudinala, sau orice alt tip de masuratoare a deflexiunilor, ca baza pentru divizarea in continuare a tronsonului in sub-tronsoane omogene, deci functie de valoarea deflexiunii caracteristice unui sub-tronson distinct. De aceasta data divizarea tronsonului omogen nu va mai fi in portiuni de 1.0 km lungime; lungimea efectiva a sub-tronsoanelor omogene va fi dictata de insasi deflectograma, sau de orice alt tip de masurare a deflexiunilor, si de reprezentarea lor grafica corespunzatoare, care va indica o capacitate portanta uniforma sau cvasiuniforma. Unui tronson de drum care duce un volum de trafic constant, uniform, trebuie sa i se asigure o capacitate portanta uniforma pe intreaga lungime a sa, care sa corespunda volumului de trafic pe care il suporta, chiar daca aceasta se va realiza printr-o tratare diferentiata a sub-tronsoanelor care, la randul lor, sunt omogene in raport cu capacitatea portanta.

Indicele capacitatea portanta, I_{bc} , pentru intregul tronson in cauza se calculeaza ca o medie aritmetica ponderata a deflexiunilor caracteristice fiecarui sub-tronson omogen, cu formula:

$$I_{bc} = \frac{\sum_{i=1}^n x_i l_i}{\sum_{i=1}^n l_i}$$

- I_{bc} Indicele capacitate Portanta pentru intregul tronson omogen
- X_i valoarea deflexiunii caracteristice pentru sub-tronsonul i , omogen sub raportul capacitatii portante, rezultata din deflectograma
- l_i lungimea, in kilometri, a sub-tronsonului omogen i , pe care deflectograma este constanta sau cvasi-constantă, stabilita de deflectograma insasi
- n numarul de sub-tronsoane omogene, in raport cu capacitatea portanta, rezultat din diagrama deflexiunilor

In exemplul numeric s-a calculat valoarea globala a I_{bc} , prin aplicarea formulei de mai sus si utilizarea valorilor numerice din Fig 23, astfel:

$$I_{bc} = \frac{86 \times 3.5 + 64.0 \times 2.5 + 37.0 \times 2.5 + 54.0 \times 3.5}{3.5 + 2.5 + 2.5 + 3.5} = \frac{742.5}{12} = 61,88$$

Valoarea numerica globala, $I_{bc} = 61,88$, s-a introdus in Tabelul 3, randul 16, coloana 11.

Trebuie de retinut ca tronsonul omogen pilot este divizat in 4 sub-tronsoane, toate omogene in raport cu capacitatea portanta, care au urmatoarele lungimi: 3,500km, 2,500km, 2,500km si 3,500km. A se vedea diagarama deflexiunilor in Fig 23.

Din acelasi motiv, al tratarii uniforme a tuturor parametrilor de stare, se va folosi aceeaasi scara de calificative, 0 – 100, iar valorile deflexiunilor se vor determina cu ajutorul unei curbe de conversie. A se vedea Fig 24. Principiul curbei de conversie este urmatorul: pe axa orizontala (x) (abscisa), se raporteaza valorile deflexiunilor efectiv masurate in teren, in sutimi (1/100) de mm, iar pe axa verticala (y) se vor determina valorile corespunzatoare ale Indicelui Capacitatii Portante, in valori pe scara 0 – 100.

Valoarea de 400 sutimi de milimetru a fost aleasa ca o valoare maximum admisibila pentru deflexiune intrucat aceasta este valoarea general acceptata pentru o cedare totala a corpului drumului in raport cu capacitatea portanta, deci valoarea 0(zero) pe scara 0 – 100. Valorile convertite, corespunzatoare celor 6 intervale ale starii de degradare, asa cum s-au extras din graficul din Fig 24, sunt: pentru intervalul 1(0 – 20), Colaps, 321 – 400 sutimi de mm; pentru intervalul 2(20 – 35), Foarte Rau, 259 – 321 sutimi de mm; pentru intervalul 3(35 – 50), Rau, 197 – 259 sutimi de mm; pentru intervalul 4(50 – 75), Satisfacator, 94 – 197 sutimi de mm; pentru intervalul 5(75 – 90), Bun, 37 – 94 sutimi de mm si pentru intervalul 6(90 – 100), Foarte Bun, 0(zero) – 57 sutimi de mm.

4 Nivelul de Siguranta a Traficului, I_{ts} In situatia in care toti cei 3 parametri precedenti se afla la nivele acceptabile de degradare, siguranta traficului este urmatoarea preocupare atat pentru utilizatori cat si pentru administratorul retelei. Acest parametru cuprinde toate caracteristicile, componentele si dotarile specifice ale drumului. In orice accident de trafic concura 4 factori principali: infrastructura, vehiculul, soferul si legislatia care guverneaza circulatia rutiera si siguranta acesteia. Cauza oricarui accident de circulatie este intotdeauna impartita intre cei 4 factori dar niciodata in parti egale. Indiferent de natura accidentului, insfrastructura are ponderea ei proprie, mai mica sau mai mare, care trebuie identificata, investigata, cuantificata si remediata. Situatia ideala, pentru care se

atribuie scorul de 100, este atunci cand nu se intampla nici un accident de circulatie pe toata lungimea tronsonului omogen in cauza datorita starii infrastructurii.

Fiecare tronson omogen al retelei in cauza se va investiga, kilometru cu kilometru, din punctul de vedere al sigurantei circulatiei, pe baza unor instructiuni detaliate si cuprinzatoare, prin care se vor urmari cel putin urmatoarele elemente principale: dispozitivele pentru dirijarea traficului, accidentele de circulatie, dotarile drumului specifice sigurantei circulatiei, echipamenetele ce apartin sistemului de transporturi inteligente, infrastructura fizica (geometria traseului, starea de degradare a suprafetei carosabile, viabilitatea pe timp de iarna, nivelul de serviciu), pentru a numi doar cateva componente ale acestui parametru extrem de complex. Fiecarui kilometru investigat i se va afecta un scor pe scara de valori a nivelelor de degradare 0 – 100.

In exemplul numeric, pentru tronsonul pilot, s-a construit diagrama din Fig 25, care arata variatia valorii pe kilometru a acestui parametru, I_{ts} , *Nivelul de Siguranta a Traficului*, in lungul tronsonului de drum pilot. Folosindu-se aceste numere s-a calculat valoarea I_{ts} astfel:

$$I_{ts} = \frac{92 + 72 + 88 + 89 + 95 + 90 + 97 + 81 + 93 + 93 + 93 + 93}{12} = \frac{1076}{12} = 89,67$$

Valoarea numerica globala, $I_{ts} = 89,67$, a fost introdusa in Tabelul 3, randul 16, coloana 13.

In loc de a diviza (si investiga) tronsoanele omogene in kilometri, ele se pot, de asemenea, diviza in sub-tronsoane omogene, de diferite alte lungimi, pe baza starii uniforme sau cvasi-uniforme a sigurantei traficului caracteristice sub-tronsoanelor distincte. Lungimea efectiva a sub-tronsoanelor omogene va fi dictata de starea sigurantei circulatiei caracteristica acestor sub-tronsoane individuale. In acest caz *indicele sigurantei circulatiei*, I_{ts} , pentru intregul tronson de drum in cauza se calculeaza ca o medie aritmetica ponderata a valorilor sigurantei traficului, caracteristice fiecarui sub-tronson omogen.

De-a lungul fiecarui tronson de drum care suporta un volum constant, uniform, de trafic trebuie sa se asigure conditii uniforme de siguranta a circulatiei.

5 Starea de Denivelare a Suprafetei Carosabile, I_{rr} , se refera la suprafata carosabila a drumului. Acest parametru a fost clasat pe locul 5 de prioritate: indiferent de natura, tipul si categoria denivelarii perceptia este longitudinala pentru undulatiile longitudinale si transversala pentru fagase.

In cadrul acestui parametru, se va investiga profilul longitudinal si transversal al tuturor tronsoanelor omogene, odata cu toti ceilalti parametri, iar rezultatele obtinute se vor plota pe o diagrama longitudinala, denumita profilograma. Situatia ideala este atunci cand profilul masurat si inregistrat este fie identic fie foarte apropiat de cel inregistrat la terminarea ultimei imbunatatiri majore a tronsonului in cauza, inregistrare care trebuie pastrata pentru acest scop, presupunand ca acea profilograma s-a inregistrat in partea superioara a scarii de evaluare a starii de degradare. Rezultatele masuratorilor, inregistrate, trebuie exprimate si prezentate intr-un sistem de referinta uniform care este scara de calificative 0 – 100.

Sistemul cel mai raspandit si general recunoscut pentru starea de denivelare a suprafetelor carosabile este IRI, (International Roughness Index, adica Indicele International de Denivelare), exprimat in metri de denivelari masurate si cumulate per kilometru. Masurarea denivelarilor se va face, de preferinta, cu ajutorul unui echipament care da rezultatele direct in valori IRI. Daca un asemenea echipament nu este disponibil, rezultatele masuratorilor se vor converti in valori IRI si apoi in valori pe scara 0 – 100. Valorile I_{rr} , pe scara 0 – 100, se obtin cu ajutorul unei curbe de conversie, data in Fig 26.

Valoarea IRI = 17.0 m/km a fost aleasa deoarece aceasta este general recunoscuta si acceptata ca valoare maxima ce corespunde cedarii totale a unei suprafete carosabile sub raportul starii de denivelare. Valoarea IRI = 0 corespunde valorii 100 pe scara 0 – 100. Fig 26.

Valorile convertite, corespunzatoare celor 6 intervale de calificare a starii tehnice, asa cum au fost ele extrase din diagrama din Fig 26, sunt: pentru intervalul 1(0 – 20), Colaps, 13,60m – 17,00m; pentru intervalul 2(20 – 35), Foarte Rau, 11,05m – 13,60m; pentru intervalul 3(35 – 50), Rau, 8,50m – 11,05m; pentru intervalul 4(50 – 75), Satisfacator, 4,25m – 8,50m; pentru intervalul 5(75 – 90), Bun, 1,70m – 4,25m, si pentru intervalul 6(90 – 100), Foarte Bun, 0,00m – 1,70m.

In exemplul numeric, diagrama din Fig 27 arata variatia valorilor numerice per kilometru, ale parametrului I_{rr} , *Starea de Denivelare a Suprafetelor Carosabile*, in lungul tronsonului omogen pilot. Folosindu-se aceste valori, s-a calculat valoarea I_{rr} pentru intregul tronson omogen pilot, astfel:

$$I_{rr} = \frac{94 + 44 + 64 + 86 + 65 + 96 + 93 + 98 + 53 + 84 + 64 + 88}{12} = \frac{929}{12} = 77,42$$

Valoarea numerica globala a acestui parametru, $I_{rr} = 77,42$, s-a introdus in Tabelul 3, randul 16, coloana 15.

6 Rezistenta la derapaj, I_{sr} , se refera la o alta caracteristica a suprafetelor de rulare. Fiind clasat pe locul 6 in ordinea importantei, acest parametru se refera la suprafata carosabila a drumului. Deficienta in acest context este pierderea rezistentei la derapaj din cauza slefuirii suprafetei de rulare sau altei cauze.

In acest context se foloseste coeficientul de frecare Euler, general cunoscut si definit ca raportul, μ , dintre doua forte care se opun miscarii, in directii opuse, a doua obiecte care sunt in contact unul cu celalalt pe o suprafata de marime cunoscuta: forta orizontala care se opune miscarii, F , si forta normala pe suprafata de contact:

$$\mu = \frac{F_r}{F_n}$$

Parametrul denumit *Rezistenta la Derapaj, I_{sr} ,* este de fapt Numarul de Derapaj definit ca

$$SN = 100\mu$$

Din practica indelungata a masurarii rezistentei la derapaj pe toata gama de sisteme si imbracaminti rutiere, si urmare intregii varietati de caracteristici ale instrumentelor de masurare, a devenit general acceptat faptul ca valoarea coeficientului rezistentei la derapaj se situeaza in intervalul 0,05 – 1,05. Deci, Numarul de Derapaj, SN, se va situa intre 5 si 105.

In scopul de a lucra cu valori pe scara 0 – 100, valoarea SN va fi adusa in interiorul acestui interval cu ajutorul diagramei de conversie din Fig 28.

Valorile convertite, corespunzatoare celor 6 intervale de calificare a starii de degradare, asa cum s-au extras din diagrama Fig 28, sunt: pentru intervalul 1(0-20), Colaps, 0,05(SN=5,0) – 0,22(SN=22); pentru intervalul 2(20-35), Foarte Rau, 0,22(SN=22) – 0,36(SN=36); pentru intervalul 3(35-50), Rau, 0,36(SN=36) – 0,52(SN=52); pentru intervalul 4(50-75), Satisfacator, 0,52(SN=52) – 0,78(SN=78); pentru intervalul 5(75-90), Bun, 0,78(SN=78) – 0,94(SN=94), iar pentru intervalul 6(90-100), Foarte Bun, 0,94(SN=94) – 1,00(SN=100).

Este esential ca, in masura in care este posibil, echipamentul folosit la masurarea rezistentei la derapaj sa furnizeze rezultatele direct in valori SN=100 μ . De asemenea, se vor folosi echipamente care au standardizate caracteristicile componentelor active masurarii, cum ar fi pneul de testare, suprafata de contact, forma suprafetei de contact, sarcina verticala, si care ofera un regim de masurare continuu in varianta culisarii longitudinale cu roata blocata la o rata de franare cat mai mica posibil astfel incat uzura pneului de testare sa fie si ea cat mai mica posibil. De asemenea, sa se foloseasca echipamente care furnizeaza o variatie

longitudinala continua a coeficientului de derapaj, cu cat mai multe citiri posibile pe unitatea de lungime, de exemplu pe un metru, producand o diagrama de derapaj astfel incat tronsonul omogen in cauza sa poata fi divizat in sub-tronsoane care sa fie si ele omogene in raport cu rezistenta la derapaj. Viteaza de masurare trebuie sa fie cat mai mare posibil din motive de productivitate.

In asemenea circumstante Numarul de Derapaj, SN, pentru un intreg tronson omogen se va calcula ca o medie aritmetica ponderata a valorilor rezistentei la derapaj caracteristice fiecarui sub-tronson, omogen in raport cu acest parametru, cu formula:

$$SN = \frac{\sum_{i=1}^n x_i l_i}{\sum_{i=1}^n l_i}$$

SN Numarul de Derapaj pentru intregul tronson omogen

x_i valoarea Numarului de Derapaj caracteristica sub-tronsonului i , omogen in raport cu rezistenta la derapaj, rezultata din diagrama de derapaj corespunzatoare

l_i lungimea, in kilometri, a sub-tronsonului omogen i , stabilita de diagrama de derapaj

n numarul sub-tronsoanelor omogene din punctul de vedere al rezistentei la derapaj, rezultata din diagrama de derapaj.

In exemplul numeric, diagrama din Fig 29 arata variatia valorilor numerice per sub-tronson omogen, ale parametrului I_{sr} , *Rezistenta la Derapaj*, in lungul tronsonului omogen pilot.

Folosindu-se aceste numere si formula descrisa mai sus, s-a calculat valoarea I_{sr} , astfel:

$$I_{sr} = \frac{84 \times 1.80 + 97 \times 3.40 + 78 \times 5.60 + 55 \times 1.20}{1.80 + 3.40 + 5.60 + 1.20} = \frac{1,043.80}{12} = 86,98$$

Valoarea numerica globala a acestui parametru, $I_{sr} = 86,98$, s-a introdus in Tabela 3, randul 16, coloana 17.

Tronsonul de drum omogen pilot este divizat in 4 sub-tronsoane, toate omogene in raport cu rezistenta la derapaj, avand urmatoarele lungimi: 1,800km, 3,400km, 5,600km si 1,200km. A se vedea diagrama din Fig 29.

In lungul unui tronson de drum care suporta un volum constant de trafic trebuie sa se asigure o rezistenta la derapaj uniforma.

7 Indicele de Adecvare Geometrica, I_{ga} , se refera la intregul traseu al drumului ca un edificiu civil. Orice tronson de drum al retelei in cauza poate fi in stare foarte buna in raport cu toti ceilalti parametri de stare precedenti, care ar putea avea o valoare cuprinsa intre 90 si 100, dar inca sa nu fie satisfacatori pentru utilizatori din cauza geometriei deficitare: curbe de racordare cu raza mica, pante abrupte, lipsa suprainaltarilor si

supralargirilor etc. Aceasta duce la timpi de parcurs mai mari, consum mai mare de carburanti, costuri mai mari de exploatare a vehiculelor, poluare mai mare (aer, apa, sol si zgomot), stres si oboseala pentru soferi, siguranta circulatiei mai scazuta.

Pentru fundamentarea aplicarii in practica a prezentei inventii, se introduce conceptul de *geometrie optimala*, care inseamna efectuarea unui studiu tehnico-economic cost-beneficiu pentru a se stabili cea mai buna geometrie a traseului pentru cea mai buna alternativa economica.

Geometria optimala implica realizarea unui traseu armonizat din punct de vedere geometric, rezonabil mai acceptabil pentru utilizatori. Cu cat mai buna este geometria initiala, deci mai aproape de geometria optimala, prin urmare cu cat mai mare este investitia initiala cu atat mai mica este intretinerea si exploatarea ulterioara. In mod similar costurile de exploatare a vehiculelor sunt mai mici, prin urmare beneficiile pe termen lung sunt mai mari; este demn de mentionat reducerea costurilor de constructie datorita unui traseu mai scurt.

Geometria optimala se va stabili pentru fiecare traseu al retelei in cauza, apoi se va face un relevu al geometriei efective a traseului existent in teren care se va compara cu geometria optimala. Un calificativ numeric se va atribui acesteia, care, pentru scopuri de uniformitate se va situa in intervalul 0 – 100.

Elementul de baza de la care se incepe este *calitatea proiectarii* ultimei imbunatatiri majore a traseului in cauza. In acest scop se efectueaza o investigare in teren a fiecarui tronson, se face o evaluare a ceea ce ar trebui sa fie geometria optimala, apoi se va face o comparatie a celor doua pentru a se evalua nivelul existent de adecvare geometrica a traseului. Pentru a se realiza o evaluare cat mai precisa posibil, au fost selectati 9 sub-parametri pentru acest parametru: I_{ga1} , *portiunile in curba ale tronsonului*, I_{ga2} , *portiunile din tronson fara curbe de tranzitie*, I_{ga3} , *curbe fara supra-inaltare*, I_{ga4} , *latimea partii carosabile*, I_{ga5} , *latimea acostamentului*, I_{ga6} , *intersectii*, I_{ga7} , *declivitatile*, I_{ga8} , *benzi pentru trafic lent*, I_{ga8} , *vizibilitate*.

Pentru exemplificarea numerica s-au luat in considerare pantele si rampele, sau I_{ga7} . Pentru a cuantifica valoarea acestui sub-parametru al geometriei existente, i se va aplica urmatoarea scara de valori:

- Pentru declivitati de 9% sau mai mari, valoarea sub-parametrului este 8 puncte
- Pentru declivitati de 8% - 9% 15 puncte

- Pentru declivitati de 7%-8% 25 puncte
- Pentru declivitati de 6%-7% 40 puncte
- Pentru declivitati de 5% - 6% 55 puncte
- Pentru declivitati de 4% - 5% 75 puncte
- Pentru declivitati de 3% - 4% 85 puncte
- Pentru declivitati de 0% - 3% 100 puncte

Tronsonul omogen in cauza se divide in sub-tronsoane, toate omogene sub aspectul declivitatilor longitudinale, pe valori de 0 – 9%, ca mai sus. Valoarea acestui sub-parametru se va obtine prin calcularea mediei aritmetice ponderate a punctelor astfel:

$$I_{ga7} = \frac{\sum_{i=1}^n p_i l_i}{\sum_{i=1}^n l_i}$$

I_{ga7} indicele prezent al declivitatii intregului tronson omogen

p_i indicele declivitatii pe scara descrisa mai sus, pentru sub-tronsonul i

l_i lungimea sub-tronsonului cu declivitatea p_i

n numarul de sub-tronsoane

Acelasi rationament se aplica si la cuantificarea celorlalti 8 sub-parametri si se va trasa o diagrama de variatie longitudinala pentru fiecare din cei 9 sub-parametri. Se calculeaza o valoare per kilometru si/sau per sub-tronson omogen, folosindu-se datele numerice din diagramele respective.

Valoarea indicelui de adecvare geometrica, I_{ga} , pentru fiecare kilometru, se va calcula ca o medie aritmetica a valorilor tuturor celor 9 sub-parametri, astfel:

$$I_{ga} = \frac{I_{ga1} + I_{ga2} + \dots + I_{ga9}}{9}$$

In exemplul numeric, diagrama din Fig 30 arata variatia celor 9 valori numerice aggregate ale parametrului I_{ga} , *Indicele de Adecvare Geometrica*, per kilometru, in lungul tronsonului omogen pilot. Folosindu-se aceste cifre, s-a calculat valoarea I_{ga} astfel:

$$I_{ga} = \frac{92 + 92 + 92 + 84 + 87 + 87 + 87 + 95 + 95 + 93 + 78 + 78}{12} = \frac{968}{12} = 80,67$$

Valoarea numerica globala a acestui parametru, $I_{ga} = 80,67$, s-a introdus in Tabelul 3, randul 16, coloana 19.

In loc de a diviza (si investiga) tronsonul omogen in kilometri, el se poate, de asemenea, diviza in sub-tronsoane omogene de diverse alte lungimi pe baza adecvarii geometrice uniforme sau cvasi-uniforme, caracteristice acestor sub-tronsoane distincte. Lungimea

efectiva a sub-tronsoanelor omogene va fi dictata de adecvarea geometrica caracteristica fiecarui sub-tronson individual, si fiecarui sub-parametru. In acest caz indicele de adecvare geometrica, I_{ga} , pentru intregul tronson de drum in cauza, se va calcula ca o medie aritmetica ponderata a valorilor adecvarii geometrice caracteristice fiecarui sub-tronson omogen.

Pe toata lungimea unui tronson de drum care suporta un volum de trafic constant, uniform, se va asigura o adecvare geometrica uniforma.

8 *Indicele de Stabilitate a Terenului Natural, I_{ngs}* , este urmatorul parametru in ordinea importantei. El se refera la terenul natural (patul natural) pe care se construiesc drumul. In zonele susceptibile toate tronsoanele retelei in cauza se vor afla in permanenta sub observatie si masuratori cu ajutorul mijloaceleor specifice, in scopul detectarii unor posibile miscari ale terenului natural si, o data pe an, atunci cand are loc culegerea datelor, se va face o evaluare globala a fiecarui tronson omogen al retelei, kilometru cu kilometru, portiunile care ar putea avea probleme de instabilitate fiind puse in evidenta. Acelor portiuni ale tronsoanelor omogene care nu indica nici o astfel de problema li se vor atasa calificativul 100, iar portiunilor afectate li se vor atribui un calificativ corespunzator cu starea instabilitatii.

In exemplul numeric, diagrama din Fig 31 arata variatia kilometrica a valorilor numerice ale parametrului I_{ngs} , *Indicele de Stabilitate a Terenului Natural*, in lungul tronsonului pilot.

Folosindu-se aceste cifre s-a calculat valoarea I_{ngs} pentru intregul tronson omogen in cauza ca o medie aritmetica simpla:

$$I_{ngs} = \frac{100 + 100 + 100 + 79 + 79 + 79 + 100 + 100 + 100 + 100 + 100 + 100}{12} = \frac{1137}{12} = 94,75$$

Valoarea numerica globala a acestui parametru, $I_{ngs} = 94,75$, s-a introdus in Tabelul 3, randul 16, coloana 21.

In loc de a diviza (si investiga) tronsonul omogen in kilometri, el se poate, de asemenea, diviza in sub-tronsoane omogene de diverse alte lungimi pe baza stabilitatii uniforme sau cvasi-uniforme a terenului natural, caracteristice acestor sub-tronsoane distincte. Deci, lungimea efectiva a sub-tronsoanelor omogene va fi dictata de stabilitatea terenului natural caracteristica fiecarui sub-tronson individual. In acest caz valoarea indicelui I_{ngs} , pentru intregul tronson de drum in cauza, se va calcula ca o medie aritmetica ponderata a valorilor

stabilitatii terenului natural caracteristice fiecarui sub-tronson omogen. Atunci cand se vor prescrie lucrarile de remediere pentru ridicarea valorii acestui parametru la nivelul de evaluare 6(90 – 100), Foarte Bun, se va lua in considerare si alternativa reamplasarii anumitor portiuni ale tronsonului de drum in cauza, in scopul evitarii totale, pe viitor, a problemei stabilitatii terenului natural.

Pe toate tronsoanele care suporta un volum de trafic uniform se va asigura o stabilitate uniforma a terenului natural de fundare.

9 **Indicele de Stabilitate a Corpului Drumului, I_{rbs}** , se refera exclusiv la acea parte din constructia rutiera care se afla deasupra terenului natural, adica terasamentul, daca exista, si sistemul rutier. I_{rbs} se introduce ca un parametru de stare intrucat terasamentul drumului, care exista la fiecare traseu de drum in proportie de circa 50%, constituie o parte componenta importanta a corpului drumului iar stabilitatea sa este primordiala pentru pastrarea capacitatii portante si a altor parametri de stare la nivelele lor respective

Instabilitatea terasamentului unui drum poate fi cauzata de un mare numar de factori cum ar fi proiectarea gresita si executia defectuoasa, lipsa unei intretineri corespunzatoare, un sistem de drenaj inadecvat, lipsa unor mijloace adevate de protectie, precipitatii extraordinare, cutremure, viituri si altele.

Toate tronsoanele in rambleu si/sau in profil transversal mixt ale retelei de drumuri in cauza, se vor mentine intr-o continua supraveghere, si se vor efectua masuratori ale deplasarilor terasamentului in scopul de a detecta orice posibile miscari ale corpului drumului in raport cu terenul natural. In fiecare an se va face o evaluare exhaustiva a fiecarui tronson omogen al retelei, din perspectiva stabilitatii corpului drumului, iar portiunile care indica semne de instabilitate a terasamentului se vor pune in evidenta in consecinta. Functie de severitatea problemei, se va cuantifica un calificativ corespunzator pe scara 0 – 100, care se va atasa fiecaruia dintre aceste sub-tronsoane.

Toate tronsoanele omogene ale retelei in cauza se vor diviza in sub-tronsoane care, la randul lor, sunt omogene in raport cu stabilitatea corpului drumului. Se vor cuantifica calificative numerice care se vor atasa fiecarui sub-tronson care indica semne de instabilitate. Valoarea indicelui de stabilitate a corpului drumului pentru intregul tronson se va obtine prin calcularea mediei aritmetice ponderate a acestor calificative astfel:

$$I_{rbs} = \frac{\sum_{i=1}^n S_i l_i}{\sum_{i=1}^n l_i}$$

I_{rbs} *Indicele de stabilitate a corpului drumului* pentru intregul tronson omogen in cauza

S_i Indicele de stabilitate pe o scara a valorilor de 0 – 100, pentru sub-tronsonul i

l_i lungimea sub-tronsonului i cu indicele de stabilitate S_i

n numarul de sub-tronsoane omogene in raport cu *indicele de stabilitate a corpului drumului*

In exemplul numeric, folosindu-se datele din diagrama din Fig 32, s-a calculat valoarea I_{rbs} pentru intregul tronson omogen pilot, ca o medie aritmetica ponderata a valorilor stabilitatii atasata fiecarui sub-tronson astfel:

$$I_{rbs} = \frac{94 \times 1.300 + 84 \times 3.400 + 63 \times 5.700 + 98 \times 1.600}{1.300 + 3.400 + 5.700 + 1.600} = \frac{923.7}{12} = 76,98$$

Valoarea numerica globala a *Indicelui de stabilitate a corpului drumului*, $I_{rbs} = 76,98$, a fost introdusa in Tabelul 3, randul 16, coloana 23.

Trebuie remarcat ca tronsonul omogen pilot este impartit in 4 sub-tronsoane, toate omogene in raport cu stabilitatea corpului drumului, avand urmatoarele lungimi: 1,300 km, 3,400 km, 5,700 km si 1,600 km. A se vedea diagrama din Fig 32.

O stabilitate uniforma a corpului drumului trebuie asigurata de-a lungul tuturor tronsoanelor care suporta un volum de trafic uniform.

10 *Indicele de viabilitate pe timp de iarna, I_{ws}* , constituie una dintre functiunile operationale ale drumului. Situatia ideala pentru acest parametru se va considera aceea in care circulatia rutiera in timpul iernii se va desfasura in aceleasi conditii ca si in timpul verii. Prin urmare, orice diminuare a viabilitatii normale implica o descrestere a calificativului numeric. Toate tronsoanele omogene ale retelei in cauza se vor investiga si evalua urmarindu-se urmatoarele 3 criterii:

- *Calitatea Proiectarii, I_{wsd}* : proiectantilor de drumuri li se cere sa amplaseze traseele drumurilor si sa le proiecteze cu luarea in considerare a susceptibilitatii acestora de a se inzapezi. Atunci cand se face investigarea in teren se va verifica si calitatea proiectarii din acest punct de vedere. Aceasta evaluare se va incheia cu atribuirea unui calificativ numeric pe scara 0 – 100 fiecarui kilometru al fiecarui tronson omogen.

- *Calitatea Executiei, I_{wse}* : se va atribui un calificativ pe scara 0 – 100 fiecarui kilometru al fiecarui tronson omogen, dupa incheierea investigarii din punctul de vedere al calitatii constructiei
- *Calitatea Intretinerii, I_{wsm}* , reprezinta evaluarea nivelului intretinerii care a fost facuta de catre unitatile de intretinere.

Valoare *Indicelui de viabilitate pe timp de iarna, I_{ws}* , pentru fiecare kilometru, se va calcula ca o medie aritmetica a valorii tuturor celor 3 sub-parametri, astfel:

$$I_{wski} = \frac{\sum_{i=1}^3 I_{wsi}}{3}$$

I_{wski} indicele de viabilitate pe timp de iarna, I_{ws} , al kilometrului i al tronsonului omogen pilot

I_{wsi} valoarea sub-parametrului i ($i = 1-3$), pentru kilometrul i , in cauza, in raport cu toti cei 3 sub-parametri

In exemplul numeric, diagrama din Fig 33 arata variatia valorilor numerice, per kilometru, ale parametrului I_{ws} , *indicele de viabilitate pe timp de iarna*, calculat ca mai sus, de-a lungul tronsonului omogen pilot. Folosind aceste valori, s-a calculat valoarea I_{ws} pentru intregul tronson omogen pilot, ca o medie aritmetica simpla:

$$I_{ws} = \frac{97 + 45 + 56 + 28 + 87 + 67 + 98 + 93 + 97 + 53 + 77 + 95}{12} = \frac{893}{12} = 74,42$$

Valoarea numerica globala a *indicelui de viabilitate pe timp de iarna, $I_{ws} = 74,42$* , a fost introdusa in Tabelul 3, randul 16, coloana 25.

In loc de a diviza (si investiga) tronsoanele omogene pe kilometri, ele se pot, de asemenea, diviza in sub-tronsoane omogene de diverse alte lungimi, pe baza viabilitatii pe timp de iarna uniforme sau cvasi uniforme, caracteristica fiecarui sub-tronson distinct. Prin urmare, lungimea reala a sub-tronsoanelor omogene va fi dictata de viabilitatea pe timp de iarna caracteristica acestor sub-tronsoane, iar valoarea I_{ws} pentru intreg tronsonul in cauza se va calcula ca o medie aritmetica ponderata a valorilor indicelui de viabilitate pe timp de iarna caracteristice fiecarui sub-tronson omogen.

De-a lungul oricarui tronson de drum care suporta un volum constant de trafic se va sigura o viabilitate uniforma pe timp de iarna.

11 Nivelul de Serviciu, I_s , este de asemenea o caracteristica operationala a oricarui traseu de drum. Toate tronsoanele omogene ale retelei in cauza pot fi in stare foarte buna

din punctul de vedere al tuturor celor 10 parametri de stare precedenti, care ar putea avea, de exemplu, valori între 90 și 100, dar să nu fie satisfacatoare pentru utilizatori din cauza *nivelului de serviciu* scăzut.

Conceptul de *nivel de serviciu* folosit aici este cel descris în Manualul de Capacitate al TRB, Transportation Research Board, adică Consiliul de Cercetări în Transporturi din SUA, în care sunt definite 6 niveluri de serviciu: A, B, C, D, E și F.

Nivelul de serviciu constituie un motiv major de nemulțumire pentru utilizatorii rețelelor de drumuri. Atunci când volumele de trafic depășesc capacitatea de circulație a drumului, mai ales de la nivelul C în jos, adică D, E, dar mai ales F, apar congestiile de trafic, care fac ca toate eforturile făcute pentru a crește valoarea tuturor parametrilor de stare precedenti la nivelul cel mai înalt, să fie anihilate din cauza unui nivel de serviciu scăzut.

În scopuri de uniformitate, s-a conceput diagrama de conversie din Fig 34 pentru determinarea valorii echivalente corespunzătoare pentru nivelul de serviciu efectiv, dar pe o scară de valori de 0 – 100. Din această curbă rezultă că nivelele A, B și C se află în zona Foarte Bun, nivelul D este Bun, nivelul E este Satisfacator, iar dincolo de nivelul E este fie Rau, fie Foarte Rau, fie Colaps.

Această diagramă de conversie arată cum valoarea numerică a I_s , *indicele nivelului de serviciu*, descrește foarte încet de la nivelul A la D, are o valoare de 50 – 60 când se află în zona E, adică a nivelului de serviciu cel mai apropiat de capacitatea de circulație a tronsonului de drum în cauză, și descrește brusc spre zero când se apropie de nivelul F, adică nivelul de blocaj/stagnare. Deși este posibil ca un tronson omogen să suporte un volum constant de trafic pe toată lungimea lui, nivelul de serviciu poate fi diferit de-a lungul diferitelor sub-tronsoane, datorită, în principal, geometriei în plan orizontal și vertical a traseului, configurației părții carosabile, și a altor elemente. Ca urmare, tronsonul respectiv se împarte în continuare în sub-tronsoane, de data aceasta în raport cu nivelul de serviciu. Divizarea tronsonului pe baza nivelului de serviciu nu are nimic în comun cu constanta volumului de trafic în lungul lui. În acest caz calificativul pentru acest parametru pentru întreg tronsonul omogen în cauză se va calcula ca o medie aritmetică ponderată a valorilor nivelului de serviciu atribuite fiecărui tronson individual care, la rândul lor, au un nivel de serviciu constant.

Pentru fiecare tronson omogen al rețelei în cauză, valoarea acestui parametru se va obține prin calcularea mediei aritmetice ponderate a calificativelor individuale, astfel:

$$I_{ts} = \frac{\sum_{i=1}^n S_i l_i}{\sum_{i=1}^n l_i}$$

I_{ts} indicele nivelului de serviciu pentru întregul tronson omogen în cauză

S_i indicele nivelului de serviciu, determinat prin diagrama de conversie dată în Fig 34, pentru sub-tronsonul i

l_i lungimea sub-tronsonului care are indicele nivelului de serviciu S_i

n numărul de sub-tronsoane omogene în raport cu nivelul de serviciu

În exemplul numeric, folosindu-se valorile din diagrama din Fig 35, pentru tronsonul de drum pilot, s-a calculat media aritmetică ponderată a valorilor nivelului de serviciu.

$$I_{ts} = \frac{93 \times 3.800 + 78 \times 3.600 + 52 \times 1.800 + 95 \times 2.800}{3.800 + 3.600 + 1.800 + 2.800} = \frac{353.40 + 280.80 + 93.60 + 266.00}{12.000} = \frac{993.80}{12.000} = 82,82$$

Valoarea numerică globală a nivelului de serviciu, $I_{ts} = 82,82$, s-a introdus în Tabelul 3, rândul 16, coloana 27.

Trebuie de observat că tronsonul de drum omogen pilot este divizat în 4 sub-tronsoane, toate omogene în raport cu nivelul de serviciu, care au următoarele lungimi: 3,800km, 3,600km, 1,800km și 2,800km. A se vedea diagrama de variație din Fig 35.

Pe întreaga lungime a oricărui tronson de drum care suportă un volum uniform de trafic trebuie să se asigure un nivel de serviciu uniform.

12 Indicele Protecției Mediului, I_{ep} , se referă la modul în care mediul înconjurător este abordat de-a lungul întregului proces de amplasare, concepție, proiectare preliminară și finală, construcție, întreținere, exploatare și îmbunătățiri ulterioare ale unui drum. Aria de cuprindere a acestui parametru se împarte în două: (1) protecția propriuzisă a mediului înconjurător, adică: protecția apelor, aerului, solului (inclusiv controlul eroziunii), flora, fauna, patrimoniul cultural, peisajul natural, combaterea zgomotului din construcție și trafic, și (2) integrarea traseului drumului în mediul natural existent: adică o integrare armonioasă în relieful natural adiacent și în peisaj, din perspectiva funcțională, estetică și de exploatare.

Când se face investigarea rețelei în scopul evaluării protecției mediului se vor lua în considerare elementele de mai sus. Pentru a evalua nivelul de protecție a mediului înconjurător, se vor face observații de specialitate în teren. Fiecare tronson omogen se va investiga și, fiecărui kilometru al său i se va atribui un calificativ numeric pe scara 0 – 100.



In exemplul numeric diagrama din Fig 36 arata variatia valorilor numerice, per kilometru, a parametrului I_{ep} , *Indicele de protectie a mediului*, de-a lungul tronsonului omogen pilot.

Folosindu-se aceste numere s-a calculat valoarea I_{ep} , pentru intreaga lungime a tronsonului pilot, ca o medie aritmetica simpla:

$$I_{ep} = \frac{33 + 68 + 45 + 87 + 82 + 85 + 44 + 57 + 88 + 53 + 83 + 38}{12} = \frac{763}{12} = 63,58$$

Valoarea numerica globala, $I_{ep} = 63,58$, s-a introdus in Tabelul 3, randul 16, coloana 29.

In loc de a imparti (si investiga) tronsoanele omogene per kilometru, ele se pot, de asemenea, diviza in sub-tronsoane omogene de diverse alte lungimi pe baza nivelului de protectie a mediului, uniform sau cvasi uniform, caracteristic sub-tronsoanelor distincte. Prin urmare, lungimea efectiva a sub-tronsoanelor omogene va fi dictata de valoarea nivelului de protectie a mediului caracteristica sub-tronsoanelor individuale, iar valoarea I_{ep} pentru intregul tronson omogen in cauza se va calcula ca o medie aritmetica ponderata a valorilor indicelui de protectie a mediului caracteristice fiecarui sub-tronson omogen.

Pe intreaga lungime a oricarui tronson de drum care suporta un volum uniform de trafic trebuie sa se asigure un nivel uniform de protectie a mediului inconjurator.

13 *Indicele Calitatii Exploatarii, I_{qo}* , se refera la modul in care drumul, ca element de infrastructura a transporturilor, este exploatat. Toti ceilalti 12 parametri de stare tehnica pot sa aiba calificative inalte, insa, daca reseaua nu este exploatata adecvat, utilizatorii acesteia vor fi nemultumiti. Pentru a evalua cu acuratete acest parametru, fiecare kilometru al fiecarui tronson omogen se va investiga, si i se va evalua *calitatea exploatarii* din timpul anilor precedenti, iar un calificativ pe scara 0 – 100 se va atribui fiecarui kilometru.

In exemplul numeric, diagrama din Fig 37 arata variatia valorii numerice per kilometru a parametrului I_{qo} , *indicele calitatii exploatarii*, in lungul tronsonului omogen pilot. Folosindu-se aceste numere s-a calculat valoarea I_{qo} , care caracterizeaza intregul tronson omogen, ca o medie aritmetica simpla, astfel:

$$I_{qo} = \frac{97 + 77 + 87 + 76 + 98 + 96 + 98 + 53 + 88 + 97 + 63 + 98}{12} = \frac{1.028}{12} = 85,67$$

Valoarea numerica globala, $I_{qo} = 85,67$, s-a introdus in Tabelul 3, randul 16, coloana 31.

In loc de a imparti (si investiga) tronsoanele omogene per kilometri, ele se pot, de asemenea, diviza in sub-tronsoane omogene de diverse alte lungimi pe baza calitatii

exploatareii uniforme sau cvasi uniforme, caracteristice sub-tronsoanelor distincte. Prin urmare, lungimea efectiva a sub-tronsoanelor omogene va fi dictata de nivelul calitatii exploatareii, caracteristic sub-tronsoanelor individuale, iar valoarea I_{qo} , pentru intregul tronson omogen in cauza se va calcula ca o medie aritmetica ponderata a valorilor indicelui calitatii exploatareii, caracteristice fiecarui sub-tronson omogen.

Pe intreaga lungime a oricarui tronson de drum care suporta un volum uniform de trafic trebuie sa se asigure un nivel uniform al calitatii exploatareii.

14 Indicele Calitatii Intretinerii, I_{qm} . Chiar si atunci cand toti ceilalti 13 parametri de stare tehnica se situeaza in zona de sus a scarii de calificative 0 – 100, daca intretinerea retelei nu se face in mod corespunzator, utilizatorii pot inca fi nemultumiti. In scopul evaluarii cu precizie a valorii acestui parametru, fiecare kilometru al fiecarui tronson omogen al retelei in cauza se va investiga si i se va evalua *calitatea lucrarilor de intretinere* efectuate de-a lungul ultimilor ani. O valoare numerica se va cuantifica si se va atribui fiecarui kilometru investigat.

In exemplul numeric, diagrama din Fig 38 arata variatia valorii numerice per kilometru a parametrului I_{qm} , *indicele calitatii intretinerii*, in lungul tronsonului omogen pilot. Folosindu-se aceste numere s-a calculat valoarea I_{qm} , care caracterizeaza intregul tronson omogen pilot din perspectiva calitatii intretinerii, ca o medie aritmetica simpla, astfel:

$$I_{qm} = \frac{24 + 63 + 42 + 87 + 47 + 42 + 68 + 53 + 73 + 62 + 53 + 72}{12} = \frac{686}{12} = 57,17$$

Valoarea numerica obtinuta, $I_{qm} = 57,17$, a fost introdusa in Tabelul 3, randul 16, coloana 33.

In loc de a imparti (si investiga) tronsoanele omogene per kilometri, ele se pot, de asemenea, diviza in sub-tronsoane omogene de diverse alte lungimi pe baza calitatii intretinerii uniforme sau cvasi uniforme, caracteristice sub-tronsoanelor distincte. Prin urmare, lungimea efectiva a sub-tronsoanelor omogene va fi dictata de nivelul calitatii intretinerii, caracteristice sub-tronsoanelor individuale, iar valoarea I_{qm} , pentru intregul tronson omogen in cauza se va calcula ca o medie aritmetica ponderata a valorilor indicelui calitatii intretinerii, caracteristice fiecarui sub-tronson omogen.

Pe intreaga lungime a oricarui tronson de drum care suporta un volum uniform de trafic trebuie sa se asigure un nivel uniform al calitatii intretinerii.



Procedura de cunoscere a valorii parametrilor de stare tehnica a fost aplicata tuturor celorlalte 22 de tronsoane omogene ale retelei pilot in cauza. Astfel, valorile numerice au fost obtinute pentru toate si introduse in Tabelul 3, in aceeași maniera ca si pentru tronsonul pilot.

Pentru usurinta investigatiilor si masuratorilor in teren, s-a ales modulul de lungime de 1 km pentru sub-tronsoane in cazul unora dintre parametrii de stare, dar in cazul aplicarii efective acest modul poate fi 100m (0.10km), sau 10m (0.01km), sau chiar mai mici, in scopul imbunatatirii preciziei diagramelor longitudinale ale parametrilor sau sub-parametrilor de stare.

Optimizarea programelor de lucrari anuale, pentru o anumita retea de drumuri, se va face in 3 etape absolut distincte: Etapa I, la nivel de retea, si Etapa II, la nivel de tronson omogen si Etapa III, de proiectare finala.

ETAPA I: OPTIMIZAREA MULTICRITERIALA LA NIVEL DE RETEA DE DRUMURI

Criteriile pe care se bazeaza procesul de optimizare la nivel de retea, sunt: (1) starea tehnica si functionala a retelei in cauza; (2) volumul traficului; (3) criteriul dezvoltare economica; (4) criteriul strategic; (5) criteriul social (accesibilitate, conectivitate); si (6) contextul international.

1 CRITERIUL STARE TEHNICA SI FUNCTIONALA. AGREGAREA VALORILOR

PARAMETRILOR INDIVIDUALI DE STARE. INDICELE GLOBAL DE VIABILITATE, I_{gs}

Pentru fiecare tronson omogen al retelei in cauza se va calcula un *Indice Global de Viabilitate, I_{gs}* , o data pe an, sau ori de cate ori se aplica prezenta inventie, cu ajutorul unei formule de agregare care ia in considerare valorile individuale ale tuturor celor 14 parametri de stare.

In exemplul numeric, valorile numerice ale fiecaruia dintre cei 14 parametri si pentru fiecare tronson omogen al retelei de drumuri pilot, exprimate in valori pe scara 0 – 100, au fost cuantificate si introduce in Tabelul 3. Agregarea acestor valori intr-o singura valoare care va caracteriza global fiecare tronson omogen distinct, deci calcularea unui *Indice Global de Viabilitate, I_{gs}* , este esentiala pentru obtinerea celei de a doua liste optimizate, tehnic si operational, a tronsoanelor omogene la nivel de retea.

Indicele Global de Viabilitate, I_{gs} , este o functie de valorile individuale ale tuturor celor 14 parametri de stare tehnica. Pe baza principiului de mai sus agregarea acestor valori se va face cu ajutorul urmatoarei formule simple de agregare:

$$I_{gs} = f(I_{sd}, I_{dsc}, I_{bc}, I_{ts}, I_{rr}, I_{sr}, I_{ga}, I_{ngs}, I_{rbs}, I_{ws}, I_{ls}, I_{ep}, I_{qo}, I_{qm})$$

sau

$$I_{gs} = a * I_{sd} + b * I_{dsc} + c * I_{bc} + d * I_{ts} + e * I_{rr} + f * I_{sr} + g * I_{ga} + h * I_{ngs} + i * I_{rbs} + j * I_{ws} + k * I_{ls} + l * I_{ep} + m * I_{qo} + n * I_{qm}$$

in care:

I_{gs} este indicele global de viabilitate (ce se va calcula pentru fiecare tronson omogen al retelei)

$a, b, c, d, e, f, g, h, i, j, k, l, m$ si n , sunt coeficienti constanti de pondere

iar

$I_{sd}, I_{dsc}, I_{bc}, I_{ts}, I_{rr}, I_{sr}, I_{ga}, I_{ngs}, I_{rbs}, I_{ws}, I_{ls}, I_{ep}, I_{qo}, I_{qm}$ sunt cei 14 parametri de stare tehnica si functionala.

Un alt principiu adoptat pentru aceasta formula de agregare este ca suma coeficientilor constanti de pondere sa fie egala cu 1,00, adica:

$$a + b + c + d + e + f + g + h + i + j + k + l + m + n = 1.00$$

Fiecare dintre cei 14 parametri au o anumita pondere in formula de agregare, care este stabilita prin constantele de pondere atasate fiecarui parametru de stare, ceea ce reflecta importanta sa in procesul global de agregare. Prin urmare fiecaruia dintre cei 14 parametri i s-a atribuit un nivel de pondere.

Valoarea factorilor de pondere s-a stabilit pe baza principiului potrivit caruia cu cat este mai inalt nivelul de prioritate al unui parametru cu atat el trebuie sa contribuie mai mult la ridicarea tronsonului in cauza la un nivel de prioritate mai inalt pe lista optimizata a tronsoanelor omogene ale retelei; prin urmare, cu cat este mai mica valoarea coeficientului, sau constanta, de pondere cu atat el va determina o descrestere a valorii parametrului pe scara 0 – 100, si deci il va impinge pe acesta in sus pe lista optimizata.

Pe baza principiilor formulate mai sus, in forma sa finala formula de agregare este:

$$I_{gs} = 0.045 I_{sd} + 0.049 I_{dsc} + 0.053 I_{bc} + 0.057 I_{ts} + 0.061 I_{rr} + 0.065 I_{sr} + 0.069 I_{ga} + 0.073 I_{ngs} + 0.077 I_{rbs} + 0.081 I_{ws} + 0.085 I_{ls} + 0.090 I_{ep} + 0.096 I_{qo} + 0.099 I_{qm}$$

Fiecare dintre cei 14 parametri de stare, pentru fiecare tronson omogen, are o valoare între 0 și 100; deci valoarea *Indicelui Global de Viabilitate*, I_{gs} , calculată cu formula de mai sus, datorită faptului că suma coeficienților constanți este egală cu 1,00, va fi și ea situată între 0 și 100, indiferent de valoarea lor individuală.

În tabelul 3 cele 23 de tronsoane omogene apar într-o primă ordine de prioritate în raport cu volumul de trafic pe care îl suportă, exprimat în ESAL, în ordinea descrescătoare. A se vedea coloana 6. În acest tabel volumele de trafic suportate de fiecare dintre tronsoanele omogene nu sunt folosite în procesul de calcul de agregare. Ele au fost pur și simplu utilizate în scopul unei prime ordonări a tronsoanelor rețelei. În practică curentă aceste volume de trafic se extrag din evidențele corespunzătoare ale administrației de drumuri în cauză. La început ele se stochează ca vehicule fizice de diferite categorii, potrivit standardizării aferente din fiecare țară, și apoi sunt transformate în ESAL prin procedee specifice, pentru a crea un numitor comun, după care se introduc în coloana 6.

În exemplul numeric, în Tabelul 1 și 3, numărul de ESAL cel mai mare, 4.298, este suportat de către tronsonul de pe traseul X006, de la km 8,490 la km 13,990, adică 5,500 km lungime; iar numărul cel mai mic este 1.197 ESAL și este suportat de tronsonul de pe traseul X01B, de la km 36,889 la km 65,003, adică 28,114 km lungime.

În Tabelul 3, coloanele 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31 și 33 conțin valoarea fiecăruia dintre cei 14 parametri de stare, așa cum aceasta se obține din investigațiile și măsurătorile din teren, și din cuantificările ulterioare. Coloanele 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 28, 30, 32 și 34, conțin valorile aceluiași 14 parametri de stare așa cum sunt ele calculate prin aplicarea coeficienților de pondere corespunzători la valorile lor din teren. Prin însumarea tuturor acestor 14 valori se obține valoarea agregată, I_{gs} , sau *Indicele Global de Viabilitate*, al fiecărui tronson omogen al rețelei; ea se introduce în coloana 35. Toate aceste valori se situează în intervalul 0 – 100. Acest I_{gs} caracterizează în mod global tronsoanele omogene, din punctul de vedere al stării lor tehnice și funcționale, la un anumit moment dat în timp.

După ce s-a calculat *Indicele Global de Viabilitate*, I_{gs} , pentru fiecare tronson omogen distinct al rețelei în cauză (Tabelul 3), următorul pas în procesul de optimizare la nivel de

retea este re-ordonarea celor 23 de tronsoane omogene dupa valorile numerice agregate ale I_{gs} , in ordinea lor crescatoare. Aceasta constituie, de fapt, optimizarea dupa criteriul nr 1, adica cel tehnic-operational. A se vedea Tabelul 5. Coloana 1 arata noua ordine a celor 23 de tronsoane, iar coloana 2 arata ce a devenit prima numerotare, adica aceea in ordine descrescatoare a ESAL per tronson, dupa ce s-a aplicat ordinea crescatoare a valorilor calculate ale I_{gs} . De exemplu, tronsonul X006, km 8,490 – 13,990, care, initial, adica dupa volumele de trafic, era pe locul intai, in acest tabel el a devenit nr 23 datorita valorii mari a I_{gs} : o buna stare tehnica si operationala, deci o prioritate mai scazuta pentru intretinere si imbunatatire, indiferent de volumul de trafic pe care il suporta.

De asemenea, I_{gs} pentru noul tronson nr 1 este 41,47 (valoarea cea mai mica dintre toate), acesta situandu-se in intervalul de calificare 3(35 – 50), sau Rau, pe scara de calificative a parametrilor; iar 79,94 (valoarea cea mai mare dintre ele) este pentru noul tronson 23 (adica intervalul de calificare a starii de degradare 5(75 – 90), sau Bun). Prin urmare, niciun tronson nu se inscrie in intervalul 1(0 – 20), Colaps, si niciun tronson nu cade in intervalul 6(90 – 100), Foarte Bun. Se poate deci face o prima apreciere a starii generale a retelei in cauza. Coloanele 9 – 36, care arata calculele de agregare cu formula stabilita, au fost pastrate aici pentru referinta imediata.

RE-OPTIMIZAREA DUPA UN CRITERIU COMBINAT: STARE TEHNICA SI TRAFIC

2 Al doilea criteriu din procesul de optimizare multicriteriala la nivel de retea este *volumul de trafic* pe care il suporta fiecare tronson omogen al retelei in cauza. El influenteaza nivelul de prioritate al tronsonului respectiv pe lista optimizata a tronsoanelor. De exemplu daca valoarea I_{gs} pentru un tronson este mare, ceea ce inseamna ca tronsonul respectiv este in partea de jos a listei optimizate in raport cu starea tehnica-operationala, dar acel tronson suporta un volum de trafic mai mare, acesta va migra mai sus pe lista optimizata. Acest lucru se ia in considerare calculandu-se doi coeficienti de corectie: C_{dt} , sau *coeficientul direct de trafic*, si C_{rt} , *coeficientul invers de trafic*.

In acest scop a fost conceput un tabel separat: Tabelul 6. Acesta arata aceeasi ordine numerica ca si in Tabelul 5, adica coloanele 1 – 8 sunt pastrate. In coloana 9 s-a calculat *coeficientul direct de trafic* raportand in mod proportional volumul de trafic suportat de fiecare tronson la numarul maxim de ESAL suportat de catre unul dintre tronsoanele retelei, care, in acest caz este 4.298 ESAL. Acestuia i-a fost atribuit scorul de 100. Astfel: $C_{dt} = (i \times$

100): 4.298, unde i este volumul de trafic suportat de fiecare din celelalte 22 (1-22). In coloana 10 s-a calculat *coeficientul invers de trafic* prin scaderea valorilor din coloana 9 din numarul 100, dandu-le astfel sensul lor logic, adica cu cat este mai mare volumul de trafic cu atat mai mic este coeficientul de trafic si, prin urmare, cu atat mai sus se situeaza tronsonul respectiv pe lista optimizata. In coloana 11 cei doi coeficienti, I_{gs} si C_{rt} (trafic) sunt adunati pentru a se obtine coeficientul compozit, adica indicele tehnic (starea fizica-operationala) si indicele trafic. Cea mai mare parte a acestor valori sunt mai mari decat 100. In coloana 12 valorile Coeficientului Compozit sunt aduse in intervalul 0 – 100, de asemenea prin raportarea proportionala a coeficientului compozit din coloana 11 la valoarea cea mai mare a acestuia care, in acest caz, este 149,6247 (cea a tronsonului nr 21 in acest tabel). Si acestuia i-a fost atribuit valoarea 100 in acest scop.

Ca urmare, rolul pe care volumele de trafic il au in optimizarea listei de tronsoane omogene, adica la nivel de retea, este facut evident prin combinarea lui cu criteriul tehnic.

Pe baza valorilor coeficientului compozit ($I_{gs} + C_{rt}$), asa cum acesta a fost adus in scara de 0 – 100 (aratate in Tabelul 6, coloana 12), s-a efectuat cea de a treia ordonare a celor 23 de tronsoane, de data aceasta in baza valorilor crescatoare ale Coeficientului Compozit asa cum a fost el calculat in coloana 12 a Tabelului 6. A se vedea coloana 1 a Tabelului 7. Cele 2 ordonari precedente s-au schimbat in consecinta si apar in coloanele 2 si 3 asa cum ele s-au schimbat dupa aceasta a treia ordonare. Date din coloanele 4-12 din acest tabel sunt aceleasi ca in tabelul precedent dar sunt re-ordonate corespunzator. Coloana 13 arata valorile Coeficientului Compozit, aduse in scara de valori 0 – 100 prin proportionalitate (a se vedea Tabelul 6, coloana 12) dar asezate aici intr-o ordine crescatoare.

Coeficientul compozit, $I_{gs} + C_{rt}$, coloana 13, este folosit aici ca un instrument pentru optimizarea bi-criteriala, tehnic si trafic.

3 CRITERIUL DEZVOLTARE ECONOMICA. Acesta este cel de al 3-lea criteriu de optimizare la nivel de retea. Indiferent cat de importante sunt primele 2 criterii, daca in planul general de dezvoltare economica a regiunii in cauza o anumita zona devine o prioritate din aceasta perspectiva, si un anumit numar din tronsoanele acelei retele trebuie ridicate la un standard mai inalt sub aspectul nivelului de serviciu, al capacitatii portante, al sigurantei circulatiei etc, atunci aceste tronsoane se vor plasa mai sus pe lista optimizata a

tronsoanelor omogene, indiferent de starea lor tehnica si de volumul de trafic pe care il suporta si, ca urmare, se face o re-optimizare din acest punct de vedere.

4 CRITERIUL STRATEGIC. Pe baza aceluiasi rationament, asa cum s-a descris mai sus, lista optimizata a tronsoanelor omogene poate suferi modificari pe motive de strategii de aparare.

5 CRITERIUL SOCIO-CULTURAL, se aplica atunci cand imbunatatirea anumitor tronsoane de drum sunt necesare, de regula, a drumurilor locale, pentru a se asigura o mai buna accesibilitate si conectivitate unei localitati sau unui grup de localitati, chiar daca respectivele tronsoane nu suporta volume mari de trafic sau starea lor tehnica nu este proasta.

6 CRITERIUL CONTEXT INTERNATIONAL exista in cazul unor tari din acele regiuni ale lumii in care contextul international este important pentru anumite tronsoane de drum. Aceasta implica continuarea anumitor artere de circulatie internationala, ceea ce poate modifica optimizarea facuta in baza celorlalte criterii.

Ordonarea tronsoanelor omogene asa cum apare in coloana 1 a Tabelului 7, facuta pe baza criteriilor 1 – 6, este cea finala; aceasta se va folosi in Etapa a II-a de optimizarea, cea la nivel de tronson omogen. De fapt, aici, nu s-a facut nici o schimbare ca urmare criteriilor 3, 4, 5 si 6.

ETAPA A II-a DE OPTIMIZARE: LA NIVEL DE TRONSOANE OMOGENE INDIVIDUALE

Etapa I optimizare, cea la nivel de retea, nu genereaza direct proiecte de lucrari de drumuri care trebuie executate pentru ca tronsoanele situate in partea de sus a listei optimizate sa fie reabilitate sau imbunatatite; de aceea, procesul de optimizare trebuie sa continue in ce a de a doua etapa a sa, adica optimizarea la nivel de tronsoane omogene individuale.

In contextul prezentei descrieri termenii de *intretinere* si *reabilitare* sunt asemanatori si inseamna fie pastrarea starii drumului, pe cat posibil mai mult, la nivelul la care se afla la terminarea ultimei imbunatatiri majore a tronsonului in cauza, fie readucerea lui la acea stare prin lucrari de reabilitare, spre deosebire de *imbunatatire*, care inseamna ridicarea starii generale, fizice si operationale, a aceluiasi tronson, de la starea lui actuala la un nivel mai ridicat, pentru a face fata cerintelor de trafic in continua crestere.

Aplicarea prezentei inventii la nivelul unui tronson omogen individual, implica o analiza tehnica extrem de detaliata a fiecarui tronson din perspectiva fiecaruia dintre parametrii de stare, astfel incat programul anual de lucrari de reabilitare si imbunatatiri al administratiei in cauza, deci si bugetul anual corespunzator, sa cuprinda numai si numai lucrarile care sunt cele mai necesare pentru fiecare tronson si sub-tronson omogen al retelei, in stricta ordine de prioritate, pentru ridicarea calificativului actual la nivelul maxim 6(90 – 100), adica Foarte Bun.

Urmatorii pasi constituie baza analizei tehnice detaliate, ca parte a intregului proces de optimizare la nivel de tronsoane omogene:

- Pentru fiecare tronson omogen al retelei in cauza si pentru fiecare din cei 14 parametri de stare, se construiesc o diagrama care ilustreaza variatia valorii respectivului parametru in lungul tronsonului omogen, asa cum s-a exemplificat pentru tronsonul pilot, pe baza investigatiilor si masuratorilor din teren, si a cuantificarii lor ulterioare in birou.
- Pe baza acestor diagrame, fiecare tronson omogen se divide in continuare in sub-tronsoane de diferite lungimi, in raport cu fiecare parametru de stare 1 – 14, separat, care sunt numite sub-tronsoane omogene, adica sub-tronsoane in lungul carora parametrul de stare respectiv este constant sau cvasi-constant; prin urmare, indiferent cata lungime din acel tronson caracterizeaza acestia, ei se inscriu in unul din cele 6 intervale de calificare a starii de degradare. A se vedea Fig 1 si Tabelul 8, coloanele 5, 6, 8, 10 si 14.
- Analiza tehnica detaliata se va face pentru fiecare tronson omogen in parte, prin examinarea comparativa a diagramelor de variatie longitudinala a valorii fiecaruia dintre cei 14 parametri de stare, prin juxtapunerea sau suprapunerea lor, la scara. A se vedea exemplul din Fig 39 pentru suprapunerea diagramelor. Analiza tehnica detaliata a fiecarui tronson omogen se va face strict in ordinea in care acestea au fost listate la sfarsitul Etapei I Optimizare, optimizarea multicriteriala, la nivel de retea, ca in Tabelul 7, coloana 1. A se vedea si Tabelul 8, coloanele 1 si 6.

Figura 39 ofera o imagine globala asupra starii generale a fiecarui parametru de stare. Ea arata cum cele 14 diagrame longitudinale de stare sunt distribuite vertical, unde sunt ele concentrate cel mai mult, si mai arata care este/sunt parametrul/parametrii predominant/predominanti, astfel incat atentia sa se poata concentra asupra acelor

parametri care indica cea mai scazuta stare a degradarilor. Adevarata analiza comparativa se va face prin juxtapunerea celor 14 diagrame.

Aceasta analiza tehnica detaliata constituie componenta cea mai importanta a Etapei II Optimizare. In principal, Etapa II Optimizare se bazeaza pe o serie de tabele. A se vdea Tabelele 8, 9, 10, 11, 12 si 13.

Sub-tronsoanele care cad in fiecare din cele 6 intervale de calificare a degradarii, cu calificativul lor specific de stare, ies in evidenta din Tabelul 8, coloana 8, 10 si 14. In exemplul numeric diagramele au fost trasate numai pentru tronsonul omogen pilot. A se vdea Fig 2 – 23, 25, 27, 29 – 33 si 35 -38.

Pe diagrame, valorile numerice, de la 0(zero) la 100, se raporteaza pe ordonata (axa y); se deseneaza, de asemenea, si liniile orizontale, care pun in evidenta granitele dintre cele 6 intervale consecutive de clasificare a starii (1(0 – 20), Colaps; 2(20 – 35), Foarte Rau; 3(35 – 50), Rau; 4(50 – 75), Satisfacator; 5(75 – 90), Bun, si 6(90 – 100), Foarte Bun). Aceasta indica in care din cele 6 intervale de evaluare a starii de degradare cade fiecare valoare numerica in lungul diagramei fiecarui parametru de stare.

In cazul parametrilor divizati in doi sau mai multi sub-parametri, se va construi o diagrama longitudinala pentru fiecare din ei: a se vdea tronsonul omogen pilot, I_{sd} , sau Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, si altele.

In exemplul numeric, si pentru toate cele 23 de tronsoane individuale care compun reseaua de drumuri pilot, acest lucru s-a facut in Tabelul 8; in coloana 1, cele 23 de tronsoane omogene apar in succesiune stabilita in cadrul Etapei I Optimizare (Tabelul 7, coloana 1 si 13).

In coloana 6 a Tabelului 8, se afla valoarea Coeficientului Compozit atribuit fiecarui tronson (ca in Tabelul 7, coloana 13); acesta a determinat ordonarea numerica finala a celor 23 de tronsoane la sfarsitul Etapei I Optimizare. In coloana 8, toti cei 14 parametri de stare, in ordinea lor de importanta, s-au introdus pentru fiecare din cele 23 de tronsoane. Coloana 10 arata numarul de sub-tronsoane omogene in care se imparte fiecare tronson omogen in raport cu fiecare parametru de stare si, respectiv, cu toate intervalele starii de degradare, pe baza diagramei longitudinale trasate pentru fiecare tronson si pentru fiecare

24

parametru de stare. In total, pentru intreaga retea pilot, exista 322 de diagrame si 677 sub-tronsoane omogene in raport cu fiecare si cu toti cei 14 parametri de stare. Lungimea fiecaruia din aceste sub-tronsoane, in raport cu fiecare parametru de stare (1 – 14) si fiecare interval de calificare a degradarii in care acestea cad, sunt, de asemenea, date in coloana 13. Coloana 14 arata intervalul de calificare a degradarii in care cade fiecare sub-parametru omogen.

Cele 14 diagrame, cate una pentru fiecare parametru de stare, trasate pentru tronsonul pilot, sunt date in Fig 18, 22, 23, 25, 27, 29 – 33, si 35 – 38. Ele ilustreaza cum este divizat acest tronson in sub-tronsoane omogene in raport cu fiecare parametru de stare si fiecare nivel de evaluare a degradarii in care acestea se inscriu, adica 11 pentru parametrul 1(I_{sd}), 9 pentru 2(I_{dsc}), 4 pentru 3(I_{bc}), 6 pentru 4(I_{ts}), 10 pentru 5(I_{rr}), 4 pentru 6(I_{sr}), 4 pentru 7(I_{ga}), 3 pentru 8(I_{ngs}), 4 pentru 9(I_{rbs}), 10 pentru 10(I_{ws}), 4 pentru 11(I_{is}), 10 pentru 12(I_{ep}), 8 pentru 13(I_{qo}), si 6 pentru 14(I_{qm}). Aceasta arata cat de ne-omogen era acel tronson la data la care prezenta metoda a fost aplicata pentru prima data.

Cele 14 diagrame, daca se juxtapun, permit efectuarea unei analize comparative a intregului tronson in cauza, iar principalele deficiente ale acelui tronson se pot identifica ca parametri predominanti, indiferent de lungimea sub-tronsonului respectiv. Parametrii predominanti vor fi aceia care sunt hotaratori in privinta starii tehnice a drumului, cum ar fi Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, I_{bc} , Starea de Denivelare a Suprafetei Carosabile, I_{rr} , Adecvarea Geometrica, I_{ga} , Stabilitatea Terenului Natural sau Stabilitatea Corpului Drumului etc, si care cad in intervalele cele mai de jos ale starii de degradare.

Categoriile de lucrari (predominante) care se vor prescrie si executa, vor rezolva, concomitent, un anumit numar de alte probleme ce exista in lungul tronsonului, care cad in sfera altor parametri. Pentru acele probleme pe care ele nu le rezolva, se vor prescrie alte categorii de lucrari, specifice. Pentru portiunile ramase ale tronsonului de drum in cauza, care nu sunt acoperite de parametrul predominant, se vor prescrie, de asemenea, categorii de lucrari specifice pentru rezolvarea lor, adica pentru aducerea intregului tronson in intervalul de evaluare 6(90 – 100), in raport cu toti cei 14 parametri de stare. Se poate, de asemenea, identifica un al doilea si/sau al 3-lea parametru predominant, din cele 14 diagrame.

2/4

Problema optimizării programelor de lucrări în maniera descrisă aici se poate aborda în 3 moduri diferite: prin concentrarea procesului de optimizare fie (1) asupra *nivelelor de stare*, adică ridicarea acestora de la valoarea la care se află la nivelul 6(90 – 100), Foarte Bun, unul câte unul, de la 1 la 5, pentru toți parametrii de stare și toate tronsoanele, fie (2) asupra *parametrilor de stare*, deci ridicarea valorilor lor existente la nivelul 6(90 – 100), Foarte Bun, unul câte unul, de la 1 la 14, pentru toate tronsoanele, nivel cu nivel, fie (3) asupra *tronsoanelor omogene*, adică ridicarea valorii tuturor parametrilor de stare a acestora, de la nivelul existent la nivelul 6(90 – 100), tronson cu tronson, de la 1 la 23, și nivel de stare cu nivel de stare, de la 1 la 6.

În exemplul numeric s-a aplicat cea de a 3-a opțiune, adică procesul de optimizare la nivel de tronson omogen se concentrează asupra fiecăruia dintre cele 23 de tronsoane, în ordinea lor de prioritate stabilită în Etapa I Optimizare la nivel de rețea, unul câte unul, toți parametrii de stare fiind tratați în cadrul fiecărui nivel de stare, 1 – 6, unul câte unul.

Tabelul 9 este o versiune simplificată a Tabelului 8, din care coloanele 6, 7 și 9 au fost eliminate. În Tabelul 10, s-a făcut o selecție a tuturor sub-tronsoanelor omogene în raport cu toți parametrii de stare care cad în intervalul de severitate 1(0 – 20, colaps), pentru fiecare din cele 23 de tronsoane, unul câte unul, în ordinea lor stabilită în Etapa I Optimizare, deci selecție din toate cele 322 de diagrame de variație longitudinală, și din toate cele 677 de sub-tronsoane omogene. Acestea au fost concentrate într-un singur grupaj în partea de sus a tabelului menționat. O selecție similară s-a făcut pentru sub-tronsoanele care cad în intervalul de severitate 2(20 – 35, Foarte Rau), și pentru sub-tronsoanele ce se înscriu în intervalele 3, 4, 5 și 6, de asemenea, din fiecare din cele 23 de tronsoane omogene. Tabelul 10 se explică prin el însuși în această privință.

Coloana 10 a acestui tabel arată că din totalul de 677 asemenea sub-tronsoane omogene, 54 se înscriu în intervalul de severitate 1(0 – 20), Colaps, 93 în intervalul 2(20 – 35), Foarte rau, 104 în intervalul 3(35 – 50), Rau, 162 în intervalul 4(50 – 75), Satisfacator, 137 în intervalul 5(75 – 90), Bun, și 137 în intervalul 6(90 – 100), Foarte Bun.

La tronsonul nr 1, în partea de sus a Tabelului 10, sub-tronsoanele cu starea de degradare 1 și 2 nu apar întrucât niciunul dintre sub-tronsoanele lui omogene, în raport cu cei 14



parametri de stare, nu cad in intervalul de severitate 1 si 2. Acelasi lucru se aplica si la tronsonul 13, 15, 19, 21 si 22. Un rationament asemanator se aplica si la portiunea din aceasta lista care se refera la intervalul de degradare 2, 3, 4 si 5.

Chintesenta analizei tehnice detaliate este ilustrata in Tabelul 11. Este descrisa starea globala a fiecarui tronson, 1 – 23, in raport cu toti parametrii de stare, 1 – 14, si cu fiecare interval de stare, 1 – 6, fiind scoase in evidenta deficientele majore. A se vedea Coloana 12. Lucrarile propuse a se executa pentru ridicarea de la nivelul starii de degradare existent la nivelul 6(90 – 100), Foarte Bun, sunt descrise in coloana 13.

Cele 677 de sub-tronsoane omogene rezultate din segmentarea celor 23 de tronsoane ale retelei pilot sunt toate diferite in ceea ce priveste lungimea lor individuala. Mai mult, pe orice tronson, segmentarea in raport cu oricare din parametrii de stare nu se suprapune cu segmentarea facuta in raport cu alti parametri de stare, decat intamplator.

Lucrarile de remediere nu se prescriu pentru fiecare sub-tronson al fiecarui tronson, in raport cu fiecare parametru de stare, care cad in oricare din intervalele starii de degradare 1, 2, 3, 4 si 5, intrucat lucrarile majore prescrise pentru ridicarea valorii parametrilor de stare predominanti, e.g. capacitatea portanta a corpului drumului, starea de denivelare a suprafetei carosabile, adecvarea geometrica, nivelul de serviciu etc, in mod implicit remediază si unii din ceilalti parametri pe sub-tronsonul respectiv, ridicandu-le concomitent calificativul. Prin urmare, pe parcursul analizei tehnice detaliate care se face pentru a se stabili ce lucrari trebuie executate si unde, se va lua in considerare principiul de mai sus astfel incat sa se prescrie numai acele lucrari strict necesare pentru a reabilita si imbunatati intregul tronson din perspectiva tuturor celor 14 parametri, eliminandu-se astfel lucrarile inutile. Deci, toate sub-tronsoanele tuturor tronsoanelor, indiferent de care parametru sunt relationate, odata remediate, valoarea lor I_{GS} se va ridica in mod automat la nivelul de stare 6(90 – 100), Foarte Bun.

Analiza tehnica detaliata descrisa mai sus constituie instrumentul prin care se stabileste ce lucrari trebuie executate pe reseaua in cauza, si unde, si cand sa fie executate, deci locul optim si timpul optim.

Procesul de prioritizare a programului de lucrari este integrat, adica el cuprinde deopotriwa toate categoriile de lucrari necesare pentru a ridica *Indicele Global de Viabilitate, I_{gs}*, al fiecarui tronson omogen la nivelul 6(90 – 100): lucrari de intretinere, reparatii, reabilitare, imbunatatire, pentru toti cei 14 parametri de stare.

Urmatorul pas pe parcursul Etapei II Optimizare va stabili cu precizie articolele distincte de lucrari propuse a se executa pe fiecare tronson omogen pentru ridicarea calificativului pentru fiecare parametru de stare de la valoarea lui existenta la valoarea 6(90 – 100), Foarte Bun. Dar, in exemplul numeric, in scopul de a ilustra cum, in final, prezenta inventie va servi, practic, pe administratorii de drumuri, in Tabelul 12, coloanele 9, 10, 11 si 12, se arata si Unitatea de Masura, cantitatea, iar pentru exemplificare, Pretul Unitar si estimarea in bani a fiecarui articol de lucrari. Coloana 13 a acestui tabel arata totalul valorii estimate in bani pentru ridicarea la nivelul 6 a fiecarui parametru de stare, iar coloana 14 indica valoarea in bani cumulate a lucrarilor prescrise pentru ridicarea la nivelul 6 a fiecarui Nivel de Stare pentru fiecare din cei 23 de tronsoane omogene. Coloana 15 arata valorile estimate in bani, cumulate, necesare pentru ridicarea nivelului de stare a fiecarui tronson omogen la nivelul 6(90 – 100).

In continuare, Tabelul 13 arata, intr-o forma mai concentrata, ceea ce Tabelul 12 a ilustrat in detaliu. Coloana 10 indica valoarea estimata in bani a lucrarilor prescrise pentru fiecare tronson omogen, cumulate pentru toate nivelurile de stare, ale respectivului tronson. Coloana 11 arata valoarea estimata in bani pentru lucrarile prescrise pentru fiecare tronson omogen al retelei pilot, cumulate tronson cu tronson.

De asemenea, tot in materie de efecte practice, exemplul numeric arata ca intreaga suma necesara pentru a aduce valoarea tuturor parametrilor de stare pentru toate cele 23 de tronsoane omogene, care cad in intervalele de severitate 1, 2, 3, 4, si 5, la nivelul 6, este 254.679.435,49 USD. Aceasta este suma pe care respectiva administratie de drumuri ar trebui sa o obtina de la autoritatile competente pentru a atinge obiectivul de mai sus; in functie de marimea fondurilor facute disponibile, administratia in cauza va merge in jos pe coloana 11 a acestui tabel pana la cifra cea mai apropiata de marimea bugetului alocat. Daca bugetul facut disponibil de catre decidentii competenti este mai mica decat suma totala necesara pentru a ridica calificativul tuturor celor 23 de tronsoane la nivelul 6(90 – 100),

pentru toti cei 14 parametri, atunci administratia in cauza va trebui sa reabiliteze si sa imbunatateasca atatea tronsoane omogene din cele 23 ale respectivei retele cate se pot acoperi cu bugetul facut disponibil.

Suma rezultata pentru fiecare din cele 23 de tronsoane care compun reseaua pilot va acoperi toate lucrarile necesare pentru a ridica Nivelul de Calificare, pentru toti cei 14 parametri, de unde se afla acum, care poate fi oriunde de la 1 la 5, la nivelul 6(90 – 100), Foarte Bun.

Dupa ce reseaua a fost reabilitata si imbunatatita, ca urmare a primei aplicari a prezentei inventii, tronsoanele care se afla in partea de sus a listei optimizate, odata ce indicele lor I_{gs} va fi fost imbunatatit pana la intervalul 6, in timpul urmatoarei aplicari a acestei inventii ele vor parasi partea de sus si vor migra catre capatul de jos al listei optimizate a tronsoanelor, in timp ce alte tronsoane, care se afla intr-o stare tehnica-operationala mai proasta, vor migra gradual spre partea superioara a listei. Aceasta este dinamica determinata de aceasta inventie in cadrul unei retele de drumuri de sine statatoare: o migrare continua a tronsoanelor omogene dinspre partea inferioara spre partea superioara a listei optimizate, pe masura ce starea lor fizica si functionala se degradeaza, sau daca suporta un volum de trafic mai mare.

Estimarea prezentata in Tabelul 12 se bazeaza pe o evaluare primara a cantitatilor pentru fiecare articol de lucrari; costurile unitare sunt cele general acceptate pe piata pentru aceste unitati de masura. Dupa ce bugetul va fi fost aprobat, administratia de drumuri in cauza va proceda la proiectarea finala a lucrarilor individuale prescrise, si deci, se va obtine o estimare mai precisa care va fi folosita in procesul de licitare si incredintare a contractelor, estimare care ar putea fi mai mica sau mai mare decat cea din tabel. In realitate, pe parcursul procesului de proiectare finala va avea loc ultimul pas al procesului de optimizare (la nivel de tronson omogen), Etapa III Optimizare, datorita posibilitatilor pe care proiectantul le are pentru adoptarea solutiei de proiectare celei mai convenabile din punctul de vedere tehnic pentru fiecare lucrare de intretinere, reabilitate si/sau imbunatatire. Optimizarea multi criteriala a programelor de lucrari ale administratiilor de drumuri, cu ajutorul sistemului descris aici trebuie facuta in fiecare an indiferent de rata de degradare, adica chiar daca starea retelei in cauza nu s-a deteriorat in mod dramatic de la un an la altul. In acest fel rata de degradare a starii retelei va fi tinuta sub supraveghere.



In scopul stocarii tuturor datelor culese si folosite pe parcursul aplicarii prezentei inventii, in baza de date a adminstratiei in cauza se va infiinta o sectie separata, creandu-se in acest fel o baza istorica de date necesare pentru aplicarile si analizele urmatoare. Dat fiind volumul enorm de mare de date care trebuie culese din teren si, in continuare, stocate si prelucrate, precum si complexitatea acestui sistem, va trebui conceput si redactat un program de calculator specific, pentru a se putea pastra aplicarea in limite rezonabile de timp.

Tabelul 1
Reteaua de drumuri pilot

Numarul de ordine al traseelor si tronsoanelor omogene ale retelei pilot, sortate in ordinea descrescatoare a numarului de ESAL ² de 115kN ³ , per traseu/tronson. (a se vedea coloana 6)	Numarul de identificare ⁴ a traseului/tronsonului de drum in retea pilot	Limitele traseelor/tronsoanelor omogene		Lungimea traseelor/tronsoanelor omogene	Volumele de trafic uniform: MZA ¹ in ESAL ² de 115kN ³ , per traseu/tronson, in ordine descrescatoare
		De la Km	La Km		
1	2	3	4	5	6
1	X006	8.490	13.990	5.500	4,298
2	X005	7.571	21.050	13.479	3,305
3	X0A1	10.604	36.022	25.418	2,817
4	X005	21.050	35.108	14.058	2,473
5	XPEBW	0.051	23.007	22.956	2,188
6	X005	35.108	52.018	16.910	2,104
7	X0A1	36.022	73.011	36.989	1,997
8	X002	105.005	110.989	5.984	1,789
9	X002	94.990	105.005	10.015	1,668
10	X006	13.990	23.101	9.111	1,605
11	X01A	11.997	22.005	10.008	1,592
12	X072	15.998	25.008	9.010	1,568
13	X0A1	97.441	109.987	12.546	1,502
14	X0A1	73.011	97.441	24.430	1,497
15	X001	78.118	94.403	16.285	1,469
16	X001	23.000	35.000	12.000	1,443
17	X001	94.403	119.887	25.484	1,408
18	X01B	3.062	7.073	4.011	1,395
19	X002	110.989	118.015	7.026	1,367
20	X002	67.999	94.990	26.991	1,336
21	X001	35.000	78.118	43.118	1,308
22	X002	43.983	67.999	24.016	1,269
23	X01B	36.889	65.003	28.114	1,197
Lungimea totala a retelei pilot, in Km				403.459	

¹MZA, este Media Zilnica Anuala a traficului

²ESAL, este Equivalent Standard Axle Load, adica Sarcina pe Osie Simpla Standard Echivalenta

³115kN; acesta poate fi oricare alt ordin de marime, functie de sarcina echivalenta pe osie standardizata in fiecare tara

⁴Unele numere de tronson apar de mai multe ori in coloana 2 (si in alte locuri) intrucat cateva trasee sunt impartite in 2 sau mai multe tronsoane omogene in raport cu volumele de trafic pe care ele le suporta. E.g. traseul X002 este divizat in 5 tronsoane omogene in raport cu traficul. Lungimea totala a acestui traseu este: 5.984 km + 10.015 km + 7.026 km + 26.991 km + 24.016 km = 74.032 km

Tabelul 2
1 Calcularea indicelui I_{sd} , Starea de Degradare a Suprafetelor Carosabile,
pentru tronsonul omogen pilot

Sub-parametrii parametrului Starea de Degradare a Suprafetelor Carosabile, I_{sd}	Valori numerice ale celor 15 sub-parametri ai parametrului Starea de Degradare a Suprafetelor Carosabile, I_{sd} pentru fiecare kilometru al tronsonului omogen pilot, L = 12.0 km												Valoarea medie a I_{sd} pentru intreg tronsonul omogen pilot, in % din totalul suprafetei carosabile ¹ a acestui tronson	
	Km 1	Km 2	Km 3	Km 4	Km 5	Km 6	Km 7	Km 8	Km 9	Km 10	Km 11	Km 12		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
I_{sd1}	2	8	3	10	5	11	3	8	1	9	0	0	5.00	
I_{sd2}	1	9	9	7	8	9	8	1	1	1	2	4	5.00	
I_{sd3}	1	6	3	8	8	1	9	2	6	1	9	0	4.50	
I_{sd4}	3	9	1	3	5	1	5	8	5	9	1	2	4.33	
I_{sd5}	1	2	4	8	3	8	0	10	2	8	0	7	4.42	
I_{sd6}	3	11	3	9	1	11	0	7	1	10	5	1	5.17	
I_{sd7}	3	3	9	1	9	2	14	10	1	16	9	1	6.50	
I_{sd8}	3	4	1	1	2	10	5	6	9	4	8	7	5.00	
I_{sd9}	0	5	1	7	2	9	0	8	1	3	9	2	3.92	
I_{sd10}	1	10	2	9	5	2	8	2	7	1	9	0	4.67	
I_{sd11}	1	7	6	9	2	6	0	0	7	2	2	6	4.00	
I_{sd12}	4	9	1	7	2	8	1	7	2	6	2	0	4.08	
I_{sd13}	0	9	3	11	5	8	2	7	0	0	9	2	4.67	
I_{sd14}	9	5	1	5	8	3	9	6	11	3	8	2	5.83	
I_{sd15}	1	0	1	2	0	0	1	0	2	0	0	1	0.66	
Suprafata totala a partii carosabile a fiecarui kilometru, afectata de toti cei 15 sub-parametri laolalta, in %	33	97	48	97	65	89	65	82	56	73	73	35	67.75	
Valoarea totala a I_{sd} in puncte pe scara 0 - 100	67	3	52	3	35	11	35	18	44	27	27	65	32.25	



Tabelul 3

ETAPA I OPTIMIZARE: LA NIVEL DE RETEA

Agregarea valorilor parametrilor de stare în vederea obținerii indicelui Global de Viabilitate, I_{gs}^1 , pentru fiecare tronson omogen al rețelei de drumuri pilot (coloana 35), prin utilizarea primei ordonari numerice a traseelor/tronsoanelor așa cum au fost sortate în ordinea descrescândă a numărului de ESAL³ de 115 kN⁴ per tronson (a se vedea coloanele 1 și 6)

Formula pentru calculul de agregare: $I_{gs}^1 = 0.045 I_{sd} + 0.049 I_{lsc} + 0.053 I_{bc} + 0.057 I_{rs} + 0.061 I_{rr} + 0.065 I_{sr} + 0.069 I_{gs} + 0.073 I_{rgs} + 0.077 I_{ros} + 0.081 I_{ws} + 0.085 I_{ls} + 0.090 I_{ep} + 0.096 I_{qp} + 0.099 I_{qm}$

Prima ordonare numerică a traseelor/tronsoanelor omogene, așa cum au fost sortate în ordinea descrescândă a numărului de ESAL ³ de 115 kN ⁴ per tronson (a se vedea coloana 6)	Limitele tronsoanelor omogene		Volumele de trafic MZA ⁵ în ESAL ³ de 115 kN ⁴ per traseu/-tronson	Parametrii individuali de stare și coeficienții lor de pondere ⁵														Valoarea I_{gs}^1 pe scara 0 - 100, așa cum este calculată din rezultatul de agregare																			
	Numărul de identifi care a tronso- nului omogen	De la km		La km	I_{sd}	I_{lsc}	I_{bc}	I_{rs}	I_{rr}	I_{sr}	I_{gs}	I_{rgs}	I_{ros}	I_{ws}	I_{ls}	I_{ep}	I_{qp}		I_{qm}																		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35			
X006	8.490	13.990		5.500	4.298	81.87	3.68	77.23	3.78	81.07	4.30	81.13	4.62	78.19	4.77	67.93	4.41	64.81	4.47	100.00	7.30	100.00	7.70	100.00	7.70	66.29	5.37	75.17	6.39	91.22	8.21	74.00	7.10	79.21	7.84	79.94	
X005	7.571	21.050		13.479	3.305	79.12	3.56	39.82	1.95	74.28	3.94	77.92	4.44	79.81	4.87	41.24	2.68	79.14	5.46	100.00	7.30	100.00	7.70	100.00	7.70	69.21	5.61	89.02	7.57	43.01	3.87	69.81	6.70	70.34	6.96	72.61	
X001	10.604	36.022		25.418	2.817	34.91	1.57	26.13	1.28	51.17	2.71	87.41	4.98	84.55	5.16	43.83	2.85	50.76	3.50	100.00	7.30	100.00	7.70	100.00	7.70	53.46	4.33	91.18	7.75	63.17	5.69	74.17	7.12	87.11	8.62	70.56	
X005	21.050	35.108		14.068	2.473	31.46	1.42	47.67	2.34	43.51	2.31	66.15	3.77	89.13	5.44	54.44	3.54	61.22	4.22	100.00	7.30	100.00	7.70	100.00	7.70	90.27	7.31	91.87	7.81	39.94	3.59	81.22	7.80	81.47	8.07	72.62	
XPERBW	0.051	23.007		22.966	2.188	82.13	3.69	51.09	2.50	66.23	3.51	41.09	2.34	91.28	5.57	72.57	4.72	23.09	1.59	100.00	7.30	100.00	7.70	100.00	7.70	30.92	2.50	77.13	6.56	24.19	2.18	90.19	8.66	22.14	2.19	61.01	
X005	35.108	52.018		16.910	2.104	29.98	1.35	37.94	1.86	89.71	4.75	91.70	5.23	79.81	4.87	60.29	3.92	66.87	4.61	78.14	5.70	84.89	6.54	70.14	5.68	94.89	8.07	81.35	7.32	86.67	8.51	69.53	16.88	75.29			
X0A1	36.022	73.011		36.989	1.997	31.46	1.42	34.73	1.70	46.08	2.44	61.02	3.48	57.02	3.69	54.78	3.56	64.06	4.42	89.75	6.55	79.13	6.08	83.29	6.75	84.05	7.14	25.96	2.34	90.18	8.66	81.29	8.05	66.09			
X002	105.005	110.989		5.984	1.789	93.71	4.22	65.19	3.19	83.59	4.43	63.78	3.84	71.84	4.38	31.04	2.02	65.19	4.50	100.00	7.30	100.00	7.70	100.00	7.70	34.48	2.11	91.88	7.81	44.13	3.97	91.63	8.80	81.77	8.10	72.85	
X002	94.990	105.005		10.015	1.668	31.16	1.40	29.33	1.44	36.31	1.92	93.16	5.31	75.19	4.59	48.09	3.12	34.89	2.41	100.00	7.30	100.00	7.70	100.00	7.70	56.11	4.54	90.49	7.69	34.93	3.14	89.22	8.57	90.09	8.92	68.05	
X006	13.990	23.011		9.111	1.605	18.87	0.85	22.36	1.10	39.78	2.11	31.87	1.82	39.44	2.41	22.57	1.47	28.17	1.94	100.00	7.30	100.00	7.70	100.00	7.70	44.07	3.57	92.15	7.83	14.81	1.33	94.17	9.04	92.27	9.13	57.60	
X01A	11.997	22.005		10.008	1.592	83.24	3.75	36.29	1.78	24.47	1.30	59.66	3.40	41.81	2.95	61.99	4.03	33.28	2.30	100.00	7.30	100.00	7.70	100.00	7.70	52.91	4.29	91.96	7.82	32.98	2.97	44.57	4.28	81.17	8.04	61.51	
X072	15.998	25.008		9.070	1.568	77.84	3.50	79.94	3.92	73.08	3.87	41.28	2.35	63.27	3.86	64.37	4.18	84.21	5.81	100.00	7.30	100.00	7.70	100.00	7.70	43.12	3.49	87.83	7.47	41.86	3.73	49.93	4.79	79.29	7.85	69.86	
X0A1	73.011	97.441		24.430	1.497	85.79	3.86	65.05	3.19	84.14	4.46	42.81	2.44	87.64	5.35	73.84	4.80	34.11	2.35	100.00	7.30	100.00	7.70	100.00	7.70	16.18	1.31	90.46	7.69	19.18	1.73	81.37	8.81	84.75	8.39	51.24	
X001	78.118	84.403		16.285	1.469	39.12	1.76	41.71	2.04	43.57	2.31	54.22	3.09	61.29	3.74	41.29	2.68	60.99	4.21	100.00	7.30	100.00	7.70	100.00	7.70	54.94	4.46	80.46	6.84	49.21	4.43	84.39	8.10	74.92	7.42	66.08	
X001	23.000	35.000		12.000	1.443	32.25	1.45	34.69	1.70	61.88	3.28	89.67	5.11	77.42	4.72	86.98	5.65	80.57	5.57	94.75	6.92	76.98	5.93	74.42	6.03	82.92	7.04	83.58	5.72	85.67	8.22	57.17	5.66	73.00			
X001	94.403	119.887		25.484	1.408	48.92	2.20	53.17	2.61	61.01	3.23	44.17	2.52	70.93	4.33	43.73	2.84	74.08	5.11	100.00	7.30	100.00	7.70	100.00	7.70	48.94	3.96	91.17	7.75	50.14	4.51	91.12	8.75	34.88	3.45	66.26	
X01B	3.062	7.073		4.011	1.395	19.28	0.87	12.94	0.63	16.25	0.86	19.94	1.14	24.75	1.51	22.24	1.45	15.26	1.05	95.42	6.97	81.74	6.29	100.00	7.70	12.83	1.15	97.00	9.31	40.14	3.97	41.47					
X002	110.989	118.015		7.026	1.367	83.79	3.77	81.92	4.01	91.21	4.83	71.34	4.07	62.09	3.79	90.46	5.88	60.19	4.15	100.00	7.30	100.00	7.70	100.00	7.70	60.91	4.93	89.24	7.59	45.17	4.07	91.84	8.82	88.76	8.79	79.70	
X002	67.999	84.990		26.981	1.336	34.02	1.53	18.33	0.90	20.94	1.11	19.01	1.08	51.14	3.12	24.01	1.56	16.44	1.13	100.00	7.30	100.00	7.70	100.00	7.70	27.08	2.19	90.17	7.86	18.37	1.65	66.92	6.42	98.18	9.72	53.07	
X001	35.000	78.118		43.118	1.308	53.86	2.42	44.29	2.17	58.66	3.11	21.88	1.25	49.96	3.05	45.28	2.94	59.27	4.09	100.00	7.30	100.00	7.70	100.00	7.70	91.29	4.06	93.22	7.92	42.11	3.79	79.46	7.63	85.39	8.45	65.21	
X002	43.983	67.999		24.016	1.269	78.11	3.51	77.81	3.81	64.77	3.43	45.17	2.57	51.47	3.14	86.91	5.65	92.05	6.35	100.00	7.30	100.00	7.70	100.00	7.70	58.76	4.76	94.37	8.02	65.89	5.93	89.29	8.57	84.96	8.41	79.15	
X01B	36.989	65.003		28.114	1.197	31.81	1.43	33.86	1.66	51.19	2.71	61.31	3.49	60.76	3.71	59.94	3.90	54.87	3.79	100.00	7.30	100.00	7.70	100.00	7.70	48.24	3.91	87.96	7.48	7.42	0.67	90.11	8.65	80.37	7.96	64.36	
Lungimea totală a rețelei pilot, în km				403.459																																	

¹ I_{gs} , Indicele Global de Viabilitate, este calculat în acest tabel cu ajutorul formulei de agregare dată în descrierea invenției, pentru fiecare tronson omogen al rețelei de drumuri pilot

²MZA, este Media Zilnică Anuală a traficului

³ESAL, este Equivalent Standard Axle Load, adică Sarcina pe Osia Simplă Standard Echivalentă

⁴115 kN: acestă poate fi de oncare alt ordin de marime, funcție de sarcina pe osie echivalentă standardizată în fiecare țară, stat, provincie etc

⁵Cele 2 coloane sub fiecare din cei 14 parametri de stare arată (1) valoarea lor pe scara de evaluare a stării de degradare 0 - 100 (așa cum această a fost obținută din investigațiile, măsurătorile și cuantificările din teren), și (2) valoarea lor după ce această a fost multiplicată cu factorul de pondere aferent

<p style="text-align: center;"> Tabelul 4 2 Starea tehnica a sistemului de drenaj, I_{dsc} </p>														
Cei 3 sub-parametri ai parametrului I_{dsc}	<p style="text-align: center;"> Valorile numerice ale celor 3 sub-parametri ai parametrului I_{dsc}. Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, pentru fiecare km al tronsonului omogen pilot, $L = 12.0$ km, raportata la calificativul ideal de evaluare de 100 </p>													<p style="text-align: center;"> Valoarea medie a I_{dsc} pentru intregul tronson de drum pilot, raportata la scorul ideal de evaluare de 100 </p>
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
1	Km 1	Km 2	Km 3	Km 4	Km 5	Km 6	Km 7	Km 8	Km 9	Km 10	Km 11	Km 12		
I_{dsc1}	88	13	16	92	99	43	58	26	87	74	97	60	62.75	
I_{dsc2}	15	3	5	11	1	7	2	9	2	17	7	3	6.83	
I_{dsc3}	31	17	47	68	23	59	14	14	14	37	6	84	34.50	
<p>Valorile numerice cumulate ale celor 3 sub-parametri, pentru fiecare kilometru al tronsonului de drum pilot</p>	134	33	68	171	123	109	74	49	103	128	110	147	104.08	
<p>Valoarea mediei aritmetice simple a I_{dsc} pentru fiecare kilometru al tronsonului de drum pilot, in puncte pe scara 0 - 100</p>	44.66	11	22.67	57	41	36.33	24.67	16.33	34.33	42.67	36.67	49	34.69	

Tabelul 6
ETAPA I OPTIMIZARE: LA NIVEL DE RETEA

Calculul coeficientului direct de corectie din trafic, $C_{at} = (i^s \times 100) : 4.298^6$, adica $C_{at} = (8) \times 100 : 4.298^6$

Calculul coeficientului invers de corectie din trafic, $C_{it} = 100 - C_{at}$, adica $C_{it} = 100 - (9)$
 Calculul Coeficientului Compozit de Trafic ($I_{gs} + C_{it}$, adica Coloana 7 + Coloana 10); a se vedea coloana 11
 Aducerea Coeficientului Compozit de Trafic, $I_{gs} + C_{it}$, in scara de evaluare 0 - 100, prin proportionalitate. A se vedea coloana 12

A doua ordonare numerica a tronsoanelor omogene, asa cum au fost reordonate in ordinea descrescanta a valorilor ESAL ¹ de calculare a valorii I_{gs} - indicele Global de Viabilitate (a se vedea coloana 7)	Prima ordonare numerica a tronsoanelor omogene (asa cum au fost reordonate in ordinea descrescanta a valorilor ESAL ¹ de calculare a valorii I_{gs} - indicele Global de Viabilitate (a se vedea coloana 7) mai jos	Numarul de identificare a tronsoanelor omogene	Limitele kilometrice ale tronsoanelor omogene						Valoarea I_{gs} - indicele Global de Viabilitate pe scara de evaluare de 0 - 100, asa cum au fost calculate prin agregare, sortate in ordinea crescatoare (a se vedea Tabelul 3, coloana 35, coloana 36, coloana 37, coloana 38, coloana 39, coloana 40, coloana 41, coloana 42, coloana 43, coloana 44, coloana 45, coloana 46, coloana 47, coloana 48, coloana 49, coloana 50, coloana 51, coloana 52, coloana 53, coloana 54, coloana 55, coloana 56, coloana 57, coloana 58, coloana 59, coloana 60, coloana 61, coloana 62, coloana 63, coloana 64, coloana 65, coloana 66, coloana 67, coloana 68, coloana 69, coloana 70, coloana 71, coloana 72, coloana 73, coloana 74, coloana 75, coloana 76, coloana 77, coloana 78, coloana 79, coloana 80, coloana 81, coloana 82, coloana 83, coloana 84, coloana 85, coloana 86, coloana 87, coloana 88, coloana 89, coloana 90, coloana 91, coloana 92, coloana 93, coloana 94, coloana 95, coloana 96, coloana 97, coloana 98, coloana 99, coloana 100)	Ordonarea numerica a tronsoanelor omogene	Coeficientii inversi de corectie din trafic, C_{it} , $C_{it} = 100 - C_{at}$ sau $C_{it} = 100 - (9)$	Coeficientul Compozit de Viabilitate Global Coeficientul invers de corectie din trafic, sau $I_{gs} + C_{it}$ (a se vedea coloana 7 si 10) (11) = (7) + (10)	Coeficientul Compozit, asa cum acesta a fost aducut pe scara de evaluare 0 - 100 prin proportionalitate ⁷ (11) x 100 = 149,6247
			De la km	La km	Lungimea tronsoanelor omogene in km	Valoarea $C_{at} = (i^s \times 100) : 4.298^6$ sau $C_{at} = (8) \times 100 : 4.298^6$							
1	18	X01B	3,062	7,073	4,011	6	7	8	9	10	11	12	
2	13	X0A1	97,441	109,987	12,546	51,24	53,07	1,336	31,9464	67,5431	109,0131	72,8576	
3	20	X002	67,999	94,990	26,991	53,07	53,07	1,336	31,9464	67,5431	109,0131	72,8576	
4	10	X006	13,999	23,101	9,111	9,111	57,60	1,605	37,3429	62,6571	120,2571	80,3724	
5	5	XPEBW	0,051	23,007	22,956	61,01	61,01	1,592	37,0404	62,9596	124,4896	83,1878	
6	11	X01A	11,997	22,005	10,008	61,01	61,01	1,592	37,0404	62,9596	124,4896	83,1878	
7	23	X01B	36,889	65,003	28,114	64,36	64,36	1,197	27,8501	72,1499	136,5099	91,2348	
8	21	X001	35,000	78,118	43,118	65,21	65,21	1,308	30,4327	69,5673	134,7773	90,0769	
9	15	X001	78,118	94,403	16,285	66,08	66,08	1,469	34,1786	65,8214	131,9014	88,1548	
10	7	X0A1	36,022	73,011	36,989	66,08	66,08	1,469	34,1786	65,8214	131,9014	88,1548	
11	17	X001	94,403	119,887	25,484	66,26	66,26	1,408	32,7594	67,2406	133,5006	89,2236	
12	9	X002	94,990	105,005	10,015	68,05	68,05	1,668	38,8087	61,1913	129,2413	86,3769	
13	12	X072	15,998	25,008	9,010	69,86	69,86	1,568	38,4820	63,5180	133,3780	89,1417	
14	3	X0A1	10,604	36,022	25,418	70,56	70,56	2,817	65,5421	34,4579	105,0179	70,1875	
15	14	X0A1	73,011	97,441	24,430	72,45	72,45	1,497	34,8301	65,1699	137,6199	91,9767	
16	2	X005	7,571	21,050	13,479	72,61	72,61	3,305	78,8662	23,1038	95,7138	63,9692	
17	4	X005	21,050	35,108	14,058	72,62	72,62	2,473	57,5383	42,4617	115,0817	76,9136	
18	6	X002	105,005	110,989	5,984	72,85	72,85	1,789	41,6240	58,3760	131,2280	87,7034	
19	16	X001	23,000	35,000	12,000	73,00	73,00	1,443	33,5737	66,4263	138,4263	93,1640	
20	6	X005	35,108	52,018	16,910	75,29	75,29	2,104	48,9530	51,0470	126,3370	84,4358	
21	22	X002	43,983	67,999	24,016	79,15	79,15	1,269	29,5253	70,4747	149,6247	100,0000	
22	19	X002	110,989	118,015	7,026	79,70	79,70	1,367	31,8054	68,1946	147,8946	98,8437	
23	1	X006	8,490	13,990	5,500	79,94	79,94	4,298	100,0000	0,0000	79,9400	53,4270	
Lungimea totala a retelei pilot, in km			403,459										

¹ I_{gs} , este indicele Global de Viabilitate

²MZA, este Media Zilnica Anuala a Traficului

³ESAL, este Sarcina Standard Echivalenta pe Osie

⁴115kN: acesta valoare poate fi de orice alt ordin de marime, functie de sarcinile pe osiile autovehiculelor standardizate in fiecare tara, stat, provincie, etc

⁵ i este numarul de ESAL suportat de fiecare tronson omogen

⁶4,298 este numarul cel mai mare de ESAL suportat de unul din tronsoane omogene ale retelei in cauza, cartuia i se atribuie valoarea de 100 (pe scara 0 - 100)

⁷Numarul 149,6247 este valoarea cea mai mare a Coeficientului Compozit, adica I_{gs} (starea tehnica) + C_{it} (volumul de trafic), careia i s-a atribuit valoarea de 100 (de pe scara 0 - 100). Valorile 0 - 100 ale celorlalte 22 de tronsoane au fost calculate prin proportionalitate fata de valoarea de 149,6247

Tabelul 7
ETAPA I OPTIMIZARE: LA NIVEL DE RETEA

A treia ordonare a celor 23 de tronsoane de drum omogene, în raport cu coeficientul compoziți $I_{gs} + C_{ri}$, adică (1) conținut tehnico-operational și (2) conținut volume de trafic

1	2	3	4	5			7	8	9	10	11	12	13
				De la km	La km	Lungimea traseelor/tronsoanelor omogene							
A treia ordonare numerică a celor 23 de tronsoane omogene așa cum au fost re-sortate după valoarea crescătoare a Coeficientului Compoziți (adică $I_{gs} + C_{ri}$, Indicele Global de Viabilitate + Coeficientul Invers de Corecție din Trafic) (a se vedea coloana 13)	A doua ordonare numerică a celor 23 de tronsoane omogene așa cum au fost re-sortate în ordinea crescătoare a valorilor agregate ale I_{gs} , Indicele Global de Viabilitate (a se vedea Tabelul 6, coloana 1 și 7), a devenit ordonarea de mai jos	Prima ordonare numerică a celor 23 de tronsoane omogene (asa cum au fost sortate în ordinea descrescătoare a numărului de ESAL ³ de 115kN ⁴ per tronsoan, ca în Tabelul 3, coloana 1 și 6), a devenit ordonarea de mai jos	Numarul de identificare a traseelor/tronsoanelor omogen	De la km	La km	Lungimea traseelor/tronsoanelor omogene în km	Ordonarea valorilor I_{gs} , Indicele Global de Viabilitate, pe scara de evaluare 0 - 100, așa cum au fost calculate prin agregarea valorilor celor 14 parametri de stare, sortate în ordinea descrescătoare în Tabelul 5, coloana 8, și devenit ordonarea de mai jos	Ordonarea volumelor de trafic, MZA ² , exprimate în osii ESAL ³ de 115kN ⁴ , per tronsoan, sortate în ordinea descrescătoare în Tabelul 3, coloana 6, și devenit ordonarea de mai jos	Coeficientii direcți de corecție din trafic, așa cum au fost calculați prin proporționalitate ⁷ , $C_{di} = (I_{gs} \times 100) / 4.298^6$ sau $C_{di} = (9) \times 100 / 4.298^6$	Coeficientii inversi de corecție din trafic, C_{ri} $C_{ri} = 100 - C_{di}$ sau $C_{ri} = 100 - (10)$	Coeficientul compoziți (adică Viabilitate + Coeficientul Invers de Corecție din Trafic, sau $I_{gs} + C_{ri}$) (a se vedea coloana 8) $(12) = (8) + (11)$	Valoarea coeficientului compoziți, $I_{gs} + C_{ri}$, așa cum au fost aduse în intervalul 0 - 100 prin proporționalitate ⁷ , adică $(I_{gs} + C_{ri}) = (12) \times 100 / 149.6247$, sortate aici în ordine crescătoare	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
1	23	1	X005	8.490	13.960	5.500	79.94	4.298	100.0000	0.0000	79.9400	53.4270	
2	16	2	X005	7.571	21.050	13.479	72.61	3.305	76.8962	23.1038	95.7138	63.9692	
3	14	3	X0A1	10.604	36.022	25.418	70.56	2.817	65.5421	34.4579	105.0179	70.1875	
4	1	18	X01B	3.962	7.073	4.011	41.47	1.395	32.4569	67.5431	109.0131	72.8576	
5	5	5	XPEBW	0.051	23.007	22.956	61.01	2.188	50.9073	49.0927	110.1027	73.5859	
6	17	4	X005	21.050	35.108	14.058	72.62	2.473	57.5383	42.4617	115.0817	76.9136	
7	2	13	X0A1	97.441	109.987	12.546	51.24	1.502	34.9464	65.0536	116.2596	77.7235	
8	10	7	X0A1	36.022	73.011	36.989	66.09	1.997	46.4634	53.5366	119.6266	79.9511	
9	4	10	X006	13.990	23.101	9.111	57.60	1.605	37.3429	62.6571	120.2571	80.3724	
10	3	20	X002	67.999	94.990	26.991	53.07	1.336	31.0842	68.9158	121.9658	81.5278	
11	6	11	X01A	11.997	22.005	10.008	61.51	1.592	37.0404	62.9596	124.4696	83.1878	
12	20	6	X005	35.108	52.018	16.910	75.29	2.104	48.9530	51.0470	126.3370	84.4359	
13	14	9	X002	94.990	105.005	10.015	68.05	1.668	38.8087	61.1913	129.2413	86.3769	
14	18	8	X002	105.005	5.984	72.85	1.789	1.789	41.6240	58.3760	131.2260	87.7034	
15	9	15	X001	78.118	94.403	16.285	66.06	1.469	34.1796	65.8214	131.9014	88.1548	
16	13	12	X072	15.998	25.008	9.010	69.86	1.588	36.4820	63.5160	133.3780	89.1417	
17	11	17	X001	94.403	119.887	25.484	66.26	1.408	32.7594	67.2406	133.5006	89.2236	
18	8	21	X001	35.000	78.118	43.118	65.21	1.308	30.4327	69.5673	134.7773	90.0769	
19	7	23	X01B	36.889	65.003	28.114	64.36	1.197	27.8501	72.1489	136.5099	91.2348	
20	15	14	X0A1	73.011	97.441	24.430	72.45	1.497	34.8301	65.1689	137.6199	91.9767	
21	19	16	X001	23.000	35.000	12.000	73.00	1.443	33.5737	66.4263	139.4263	93.1940	
22	22	19	X002	110.989	118.015	7.026	79.70	1.367	31.8054	68.1946	147.8946	96.8437	
23	21	22	X002	43.983	67.999	24.016	79.15	1.289	29.5253	70.4747	149.6247	100.0000	
Lungimea totală a rețelei pilot, în km						403.459							

¹ I_{gs} , este indicele Global de Viabilitate

²MZA, este Media Zilnică Anuală a Traficului

³ESAL, este Sarcina Standard Echivalentă pe Osie

⁴115kN: acesta valoare poate fi de orice alt ordin de mărime, funcție de sarcinile pe osiile autovehiculelor standardizate în fiecare țară, stat, provincie, etc

⁵este numărul de ESAL suportat de fiecare tronsoan omogen

⁶4,298 este numărul cel mai mare de ESAL dintre toate tronsoanele omogene ale rețelei în cauză, carei i s-a aliat valoarea 100 (pe scara de evaluare 0 - 100)

⁷Numarul 149,6247 este valoarea cea mai mare a Coeficientului Compoziți, adică $I_{gs} + C_{ri}$ (starea tehnică) + C_{ri} (volumul de trafic), carei i s-a aliat valoarea de 100 (pe scara 0 - 100). Valoarea, pe scara 0 - 100, pentru celelalte 22 de tronsoane omogene, s-au calculat prin proporționalitate

⁸Aceasta este ordinea în care tronsoanele omogene ale rețelei se vor trata în cea de a doua etapă a procesului de optimizare, adică optimizarea la nivel de tronsoane omogene. În această ordonare tronsoanul care se afla în cea mai proastă stare ca urmare aplicării primilor 2 criterii, sau a tuturor celor 6 criterii de optimizare, adică tehnico-operational, trafic, (și celelalte), este tronsoanul nr. 1, care are coeficientul compoziți egal cu 53,4270, corespunzător unei valori I_{gs} de 79,94 (a se vedea coloana 8)

⁹Dăte de baza care caracterizează tronsoanele omogene ce compun rețeaua pilot, raman neschimbate pe tot parcursul procesului de optimizare (adică numărul de identificare a tronsoanelor omogene, limitele tronsoanelor, lungimea tronsoanelor, etc)

Tabelul 8														
ETAPA II OPTIMIZARE: LA NIVEL DE TRONSON OMOGEN														
Divizarea celor 23 de tronsoane omogene ale rețelei de drumuri pilot în sub-tronsoane omogene, în raport cu fiecare din cei 14 parametri de stare și cu intervalele de calificare a stării de degradare în care acestea cad (a se vedea coloana 14), făcută în ordinea de prioritate stabilită în cadrul Etapei I Optimizare. A se vedea Tabelul 7, coloanele 1 și 13. A se vedea, de asemenea, coloanele 8, 10, 11, 12, 13 și 14 ale acestui tabel.														
Sub-tronsoanele omogene distincte care cad în oricare din cele 6 intervale de calificare, sunt puse în evidență în coloanele 10 și 14														
A treia ordonare numerică a celor 23 de tronsoane omogene, re-sortate aid în ordinea crescătoare a valorii Coeficientului Compoziți ($I_{p_1} + C_{n_1}$ + C_{n_2}), Indicele Global de Viabilitate + Coeficientul Invers de Corecție din Trafic) (a se vedea Tabelul 7, coloana 1 și 13) (a se vedea coloana 6 din acest tabel)	Numărul de identificare a tronsonului de drum omogen	Limitele tronsoanelor omogene		Lungimea tronsoanelor omogene în km	Valoarea coeficientului Compoziți ($I_{p_1} + C_{n_1}$ + C_{n_2}) calculate pentru fiecare tronson și aduse în intervalul de valori 0 - 100, pînă la proporționalitate (sortate aici în ordinea lor crescătoare (a se vedea Tabelul 7, coloana 13))	Valoarea I_{p_1} , Indicele Global de Viabilitate, calculat pînă la agregarea valorilor celor 14 parametri de stare, pentru fiecare tronson omogen al rețelei în cauza, pe scara 0 - 100 (indicate în Tabelul 5, coloana 8, sortate în ordinea lor crescătoare și în Tabelul 7, coloana 8, re-sortate)	Numărul de ordine al parametrilor de stare în ordinea lor de prioritate, pentru fiecare tronson omogen	Valoarea medie calculată a fiecărui parametru de stare, și tronson omogen (a se vedea Tabelul 3, coloana 7 - 5, coloana 9 - 38)	Numărul de sub-tronsoane omogene în care este divizat fiecare tronson omogen în raport cu fiecare parametru de stare și cu toate cele 6 intervale de evaluare a stării de degradare	Limitele sub-tronsoanelor omogene care cad în fiecare interval de evaluare		Lungimea sub-tronsoanelor omogene care cad în intervalul de calificare în km	Intervalul de calificare a stării de degradare (1 - 6) (a se vedea Fig 1) în care cade fiecare sub-tronson omogen	Tipul de degradare specific fiecărui sub-tronson omogen
		De la km	La km											
1		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	X006	8.490	13.990	5.500	53.4270	79.94	1 (lsc)	81.87	2	8.490	11.350	2.860	6 (90 - 100)	Partea carosabilă afectată de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 0 - 10%
							2 (lsc)	77.23	1	8.490	13.990	2.640	5 (75 - 90)	Partea carosabilă afectată de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 10 - 25%
							3 (lsc)	81.07	3	8.490	10.412	1.922	6 (90 - 100)	Neregularități minore ale șanțurilor laterale și rigolelor
							4 (lsc)	81.13	1	10.412	12.470	2.058	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 0 - 37 sutimi de milimetru
							5 (lsc)	78.19	5	12.470	13.990	1.520	5 (75 - 90)	Deflexiuni între 94 - 200 sutimi de milimetru
									1	8.490	13.990	5.500	5 (75 - 90)	Deflexiuni între 37 - 94 sutimi de milimetru
									5	8.490	9.150	0.660	4 (50 - 75)	Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației.
										9.150	9.975	0.825	4 (50 - 75)	Valoarea I_{RI} între 4.00 - 8.50 m/km
										9.975	11.070	1.095	5 (75 - 90)	Valoarea I_{RI} între 1.66 - 4.00 m/km
										11.070	12.150	1.080	5 (75 - 90)	Valoarea I_{RI} între 1.66 - 4.00 m/km
										12.150	13.990	1.840	5 (75 - 90)	Valoarea I_{RI} între 1.66 - 4.00 m/km
							6 (lsc)	67.83	2	8.490	9.870	1.360	5 (75 - 90)	Numărul de derapaj între 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100
										9.870	13.990	4.120	4 (50 - 75)	Numărul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100

3	X0A1	10 604	36 022	25 418	70.1875	70.56	1 (lsec)	34.91	3	10 604	14 080	3.476	3 (35 - 50)	Partea carosabila afectata de cei putin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, in proportie de 50 - 65%
										14 080	21 100	7.020	1 (0 - 20)	Partea carosabila afectata de cei putin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, in proportie de 80 - 100%
										21 100	36 022	14.922	2 (20 - 35)	Partea carosabila afectata de cei putin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, in proportie de 65 - 80%
							2 (lsec)	26.13	2	10 604	24 800	14.196	2 (20 - 35)	Drenurile de suprafața si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale si rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale si gunoale, in special in zona podetelor, iar drenurile de adancime sunt inexistente
										24 800	36 022	11.222	1 (0 - 20)	Drenurile de suprafața si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale si rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, drenurile de acostament sunt inexistente, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale si gunoale, in special in zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistente, santurile laterale si rigolele nu sunt periatele in zonele in care acestea ar trebui sa fie
							3 (lsec)	51.17	1	10 604	36 022	25.418	4 (50 - 75)	Deflexiuni intre 94 - 200 sulimi de milimetru
							4 (lts)	87.41	1	10 604	36 022	25.418	5 (75 - 90)	Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei.
							5 (lir)	84.55	3	10 604	14 100	3.496	6 (90 - 100)	Valoarea IRI intre 0 - 1.66 m/km
										14 100	18 350	4.250	4 (50 - 75)	Valoarea IRI intre 4.00 - 8.50 m/km
										18 350	36 022	17.672	5 (75 - 90)	Valoarea IRI intre 1.66 - 4.00 m/km
							6 (lir)	43.83	4	10 604	18 420	7.816	1 (0 - 20)	Numarul de derapaj mai mic de 20, pe scara de evaluare 0 - 100
										18 420	21 800	3.360	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj intre 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
										21 800	31 950	10.150	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj intre 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100
										31 950	36 022	4.022	2 (20 - 35)	Numarul de derapaj intre 20 - 35 pe scara de evaluare 0 - 100
							7 (lga)	50.76	2	10 604	24 060	13.456	4 (50 - 75)	Lipsa curbilor de franzite. Curbe fara suprainaltare si supralargire.
										24 060	36 022	11.962	3 (35 - 50)	Geometrie deficitara, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare si supralargire. Pante abrupte.
							8 (lirs)	100.00	1	10 604	36 022	25.418	6 (90 - 100)	Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente.
							9 (lrs)	100.00	1	10 604	36 022	25.418	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
							10 (lrs)	56.19	2	10 604	30 800	20.196	4 (50 - 75)	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului.
										30 800	36 022	5.222	3 (35 - 50)	Deszapezire deficitara datorata lipsei de utilitaje adecvate. Intretinere deficitara pe timp de iarna, pe global.
										30 800	36 022	5.222	3 (35 - 50)	Drumul in debleu putin adanc. Deszapezire deficitara datorata lipsei de utilitaje adecvate. Intretinere deficitara pe timp de iarna, pe global.
							11 (lis)	91.18	1	10 604	36 022	25.418	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
							12 (lsp)	63.17	1	10 604	36 022	25.418	4 (50 - 75)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajarilor peisajiste in zona drumului.
							13 (lsp)	74.17	3	10 604	14 250	3.646	5 (75 - 90)	Exploatare de buna calitate.
										14 250	32 400	18.150	4 (50 - 75)	Lipsa controlului traficului greu si agabaritic.
										32 400	36 022	3.622	3 (35 - 50)	Dirijare deficitara a circulatiei. Lipsa controlului traficului greu si agabaritic.
							14 (lsm)	87.11	1	10 604	36 022	25.418	5 (75 - 90)	Intretinere de buna calitate

4	X01B	3.062	7.073	4.011	72.8576	41.47				1 (lsc)	19.28	2	3.062	4.560	1.498	2 (20 - 35)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 65 - 80%
													4.560	7.073	2.513	1 (0 - 20)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 80 - 100%
										2 (lsc)	12.94	1	3.062	7.073	4.011	1 (0 - 20)	Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, drenurile de acostament sunt inexistente, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoase, în special în zona podetelor; drenurile de adâncime sunt inexistente, santurile laterale și rigolele nu sunt periate în zonele în care acestea ar trebui să fie
										3 (lsc)	16.25	2	3.062	4.180	1.118	2 (20 - 35)	Deflexiuni între 260 - 320 sutimi de milimetru
													4.180	7.073	2.893	1 (0 - 20)	Deflexiuni mai mari de 320 sutimi de milimetru
										4 (lis)	19.94	2	3.062	3.960	0.898	2 (20 - 35)	Sistem deficitar de dirijare a traficului; Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației; Acostamente denivelate; Santuri laterale prea adânci. Lipsa marcajeilor rutiere, a butonilor reflectorizanti și a stălpilor de dirijare. Lipsa glisierelor de siguranță. Dirijarea defectuoasă a traficului în zonele cu lucrări. Lipsa totală a iluminării drumului.
													3.960	7.073	3.113	1 (0 - 20)	Sistem deficitar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației; Calitate necorespunzătoare a suprafețelor carosabile; Acostamente denivelate; Santuri laterale prea adânci. Lipsa marcajeilor rutiere, a butonilor reflectorizanti și a stălpilor de dirijare. Lipsa totală a glisierelor de siguranță. Dirijarea defectuoasă a traficului în zonele cu lucrări. Lipsa totală a iluminării drumului.
										5 (lrr)	24.75	1	3.062	7.073	4.011	2 (20 - 35)	Valoarea IRI între 11,00 - 13,80 m/km
										6 (lrr)	22.24	2	3.062	4.650	1.588	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100
													4.650	7.073	2.423	2 (20 - 35)	Numarul de derapaj între 20 - 35 pe scara de evaluare 0 - 100
										7 (lga)	15.26	1	3.062	7.073	4.011	1 (0 - 20)	Geometrie deficitară, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranziție. Curbe fără supraînălțare și supraînlățire. Pante abrupte. Intersecții la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente. Parte carosabilă îngustă. Acostamente înguste.
										8 (lgs)	95.42	1	3.062	7.073	4.110	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terenului natural de fundare
										9 (lgs)	81.74	3	3.062	3.980	0.918	5 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terasamentului drumului.
													3.980	5.070	1.090	4 (60 - 75)	Usoare deplasări ale terasamentului drumului datorate amplasării tronsonului într-o zonă foarte umedă.
													5.070	7.073	2.003	5 (75 - 90)	Deplasări extreme de ușoare ale terasamentului drumului
										10 (lws)	12.29	1	3.062	7.073	4.011	1 (0 - 20)	Drumul în debleu puțin adânc. Cavalerii longitudinali de pământ pe ambele părți ale drumului. Lipsa parașapezilor în timpul iernii.
													3.062	7.073	4.011	6 (90 - 100)	Deszapezire deficitară datorată lipsei de utilaje adecvate. Înțretinere deficitară pe timp de iarnă, pe global. Combaterea deficiențelor a potențului și ghetei.
										11 (lis)	62.08	1	3.062	7.073	4.011	4 (60 - 75)	Nivel de serviciu E
										12 (lep)	12.83	1	3.062	7.073	4.011	1 (0 - 20)	Lipsa dotărilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa drenurilor de pantă (santuri de gardă, etc). Abundă arbori de mici dimensiuni și vegetația crescută la întimplare.
										13 (lep)	97.00	1	3.062	7.073	4.011	6 (90 - 100)	Exploatare de foarte bună calitate.
										14 (lsm)	40.14	1	3.062	7.073	4.011	3 (35 - 50)	Întretinere deficitară, pe global.

5	XPEBW	0.051	23.007	22.956	73.5859	61.01	1 (lsc)	82.13	3	0.051	3.200	3.149	4 (50 - 75)	Pantea carosabila afectata de cei putin unii din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, in proportie de 25 - 50%
										3.200	3.860	6 (90 - 100)	Pantea carosabila afectata de cei putin unii din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, in proportie de 0 - 10%	
									2	7.060	15.947	5 (75 - 90)	Pantea carosabila afectata de cei putin unii din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, in proportie de 10 - 25%	
							2 (lsc)	51.09	2	0.051	18.280	18.229	4 (50 - 75)	Santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt coalmate, iar drenurile de adancime sunt inexistente
										18.280	4.727	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafața si de adancime sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt coalmate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate gunoale, in special in zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistente	
							3 (lsc)	66.23	3	0.051	3.670	3.619	5 (75 - 90)	Deflexiuni intre 37 - 94 sulimi de milimetru
										3.670	6.150	6 (90 - 100)	Deflexiuni intre 0 - 37 sulimi de milimetru	
										6.150	23.007	4 (50 - 75)	Deflexiuni intre 94 - 200 sulimi de milimetru	
							4 (lsc)	41.09	1	0.051	23.007	22.956	3 (35 - 50)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Santuri laterale prea adanci. Lipsa marcajeilor rutiere, a butonilor reflectanzanti si a stajilor de dirijare. Lipsa glisierelor de siguranta.
							5 (lrr)	91.28	1	0.051	23.007	22.956	6 (90 - 100)	Valoarea IRI intre 0 - 1,66 m/km
							6 (lrr)	72.57	3	0.051	3.980	3.929	6 (90 - 100)	Numarul de derapaj intre 90 - 105
										3.980	19.400	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj intre 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100	
										19.400	23.007	5 (75 - 90)	Numarul de derapaj intre 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100	
							7 (lrr)	23.09	2	0.051	19.900	19.849	2 (20 - 35)	Geometrie deficiara, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbelor de tranzitie. Curbe fara suprainalare si supralargire. Pante abrupte. Intersectii la nivele neamenajate. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente.
										19.900	3.107	1 (0 - 20)	Geometrie deficiara, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbelor de tranzitie. Curbe fara suprainalare si supralargire. Pante abrupte. Intersectii la nivele neamenajate. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente. Parte carosabila ingusta. Acostamente inguste.	
							8 (lrr)	100.00	1	0.051	23.007	22.956	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
							9 (lrr)	100.00	1	0.051	23.007	22.956	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului.
							10 (lrr)	30.92	3	0.051	2.890	2.839	1 (0 - 20)	Drumul in debieul putin adanc. Cavaiteni longitudinali de pamant pe ambele parti ale drumului. Lipsa parapezilor in timpul iernii. Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global. Combaterea deficiara a pozeiului si ghietii.
										2.890	3.600	4 (50 - 75)	Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global.	
										3.600	19.407	2 (20 - 35)	Drumul in debieul putin adanc. Lipsa parapezilor in timpul iernii. Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global.	
							11 (lrr)	77.13	3	0.051	2.450	2.399	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
										2.450	17.800	5 (75 - 90)	Nivel de serviciu D	
										17.800	23.007	4 (50 - 75)	Nivel de serviciu E	
							12 (lrr)	24.19	2	0.051	20.050	19.999	2 (20 - 35)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abundanta arbori de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intampiere. Lipsa amenajarilor paisagiste in zona drumului. Lipsa plantatiilor pentru prevenirea alunecarilor de teren.
										20.050	23.007	2.957	3 (35 - 50)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abundanta arbori de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intampiere. Lipsa amenajarilor paisagiste in zona drumului.
							13 (lrr)	90.19	1	0.051	23.007	22.956	6 (90 - 100)	Exploatare de foarte buna calitate.
							14 (lrr)	22.14	2	0.051	17.250	17.199	2 (20 - 35)	Intretinere deficiara, pe global.
										17.250	23.007	3 (35 - 50)	Intretinere deficiara, pe global.	

6	X005	21.050	35.108	14.058	76.9136	72.62	1 (lsc)	31.46	3	21.050	23.900	2.850	3 (35 - 50)	Partea carosabla afectata de cei puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 65%
										23.900	25.280	1.380	1 (0 - 20)	Partea carosabla afectata de cei puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 80 - 100%
										25.280	35.108	9.828	2 (20 - 35)	Partea carosabla afectata de cei puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 65 - 80%
							2 (lsc)	47.67	2	21.050	24.700	3.650	4 (50 - 75)	Santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmatate, iar drenurile de adancime sunt inexistente
													3 (35 - 50)	Drenurile de suprafața si de adancime, sunt în stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmatate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate gunoaze, în special în zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistente
										21.050	25.040	3.990	2 (20 - 35)	Deflexiuni între 260 - 320 sutimi de milimetru
										25.040	33.250	8.210	3 (35 - 50)	Deflexiuni între 200 - 260 sutimi de milimetru
										33.250	35.108	1.858	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 94 - 200 sutimi de milimetru
							4 (lsc)	66.15	1	21.050	35.108	14.058	4 (50 - 75)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Lipsa glisterei de siguranță.
										21.050	31.780	10.730	6 (90 - 100)	Valoarea RI între 0 - 1,66 m/km
										31.780	35.108	3.328	5 (75 - 90)	Valoarea RI între 1,66 - 4,00 m/km
										21.050	23.920	2.870	2 (20 - 35)	Numarul de derapaj între 20 - 35 pe scara de evaluare 0 - 100
										23.920	27.420	3.500	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
										27.420	35.108	7.688	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100
										21.050	35.108	14.058	4 (50 - 75)	Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara supralargire si supralargire.
										21.050	35.108	14.058	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
										21.050	35.108	14.058	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului.
										21.050	23.800	2.750	6 (90 - 100)	Intretinerea pe timp de iarna foarte buna
										23.800	24.950	1.150	4 (50 - 75)	Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global.
										24.950	35.108	10.158	5 (75 - 90)	Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilaje adecvate.
										21.050	35.108	14.058	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
													2 (20 - 35)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Abunda arbori de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intampiere. Lipsa amenajarilor peisagiste în zona drumului. Lipsa plantatiilor pentru prevenirea alunecanilor de teren.
										24.400	25.880	1.480	4 (50 - 75)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajarilor peisagiste în zona drumului.
										25.880	35.108	9.228	3 (35 - 50)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Abunda arbori de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intampiere. Lipsa amenajarilor peisagiste în zona drumului.
										21.050	31.800	10.750	5 (75 - 90)	Exploatare de buna calitate.
										31.800	33.950	2.150	6 (90 - 100)	Exploatare de foarte buna calitate.
										33.950	35.108	1.158	4 (50 - 75)	Lipsa controlului traficului greu si agabaritic.
										21.050	22.940	1.890	3 (35 - 50)	Intretinere deficiara, pe global.
										22.940	23.850	0.910	6 (90 - 100)	Intretinere de foarte buna calitate
										23.850	35.108	11.258	5 (75 - 90)	Intretinere de buna calitate

7	X0A1	97.441	109.987	12.546	77.7235	51.24	1 (lsc)	33.15	3	97.441	105.500	8.059	2 (20 - 35)	Parte carosabila afectata de cel putin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, in proportie de 65 - 80%
										105.500	108.000	2.500	3 (35 - 50)	Parte carosabila afectata de cel putin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, in proportie de 50 - 65%
										108.000	109.987	1.987	1 (0 - 20)	Parte carosabila afectata de cel putin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, in proportie de 80 - 100%
									2	97.441	99.000	1.559	2 (20 - 35)	Drenurile de suprafața si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale si rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale si gunoase, in special in zona podetelor, iar drenurile de adancime sunt inexistente
										99.000	109.987	10.987	1 (0 - 20)	Drenurile de suprafața si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale si rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, drenurile de acostament sunt inexistente, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale si gunoase, in special in zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistente, santurile laterale si rigolele nu sunt pereiate in zonele in care acestea ar trebui sa fie
							3 (lsc)	26.61	1	97.441	109.987	12.546	2 (20 - 35)	Deflexiuni intre 260 - 320 sutimi de milimetru
									2	97.441	100.500	3.059	1 (0 - 20)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Calitate necorespunzatoare a suprafețelor carosabile. Acostamente denivelate. Santuri laterale prea adanci.
							4 (lsc)	23.75	2	100.500	109.987	9.487	2 (20 - 35)	Lipsa maracajelor rutiere, a butonilor reflectorizanti si a stajilor de dirijare. Lipsa totala a gisierelor de siguranta. Dirijarea defectuoasa a traficului in zonele cu lucran. Lipsa totala a iluminarii drumului.
										100.500	109.987	9.487	2 (20 - 35)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Acostamente denivelate. Santuri laterale prea adanci. Lipsa maracajelor rutiere, a butonilor reflectorizanti si a stajilor de dirijare. Lipsa gisierelor de siguranta. Dirijarea defectuoasa a traficului in zonele cu lucran. Lipsa totala a iluminarii drumului.
							5 (lsc)	19.71	2	97.441	99.000	1.559	2 (20 - 35)	Valoarea IRI intre 11,00 - 13,80 m/km
										99.000	109.987	10.987	1 (0 - 20)	Valoarea IRI mai mare de 13,80 m/km
							6 (lsc)	21.95	2	97.441	108.000	10.559	1 (0 - 20)	Numarul de derapaj mai mic de 20, pe scara de evaluare 0 - 100
										108.000	109.987	1.987	2 (20 - 35)	Numarul de derapaj intre 20 - 35, pe scara de evaluare 0 - 100
									2	97.441	103.000	5.559	2 (20 - 35)	Geometria deficiara, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara supranalitare si supralargire. Pante abrupte. Intersectii la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente.
										103.000	109.987	6.987	1 (0 - 20)	Geometrie deficiara, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara supranalitare si supralargire. Pante abrupte. Intersectii la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente. Pante carosabila ingusta. Acostamente inguste.
							8 (lsc)	100.00	1	97.441	109.987	12.546	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
							9 (lsc)	100.00	1	97.441	109.987	12.546	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului.
									1	97.441	109.987	12.546	1 (0 - 20)	Drumul in debieul putin adanc. Cavalerii longitudinali de pamant pe ambele parti ale drumului. Lipsa parapezilor in timpul iernii.
							10 (lsc)	16.18	1	97.441	109.987	12.546	1 (0 - 20)	Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global. Combaterea deficiara a poleului si ghetii.
							11 (lsc)	90.46	2	97.441	99.500	2.059	5 (75 - 90)	Nivel de serviciu D
										99.500	109.987	10.487	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
									2	97.441	108.500	11.059	1 (0 - 20)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa drenurilor de panta (santuri de garda, etc). Abundanta arbori de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intampiere.
										108.500	109.987	1.487	2 (20 - 35)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abundanta arbori de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intampiere. Lipsa amenajarilor peisagiste in zona drumului. Lipsa plantatiilor pentru prevenirea alunecarilor de teren.

9	X006	13.990	23.101	9.111	80.3724	57.60	1 (lwd)	18.87	2	13.990	18.600	4.610	2 (20 - 35)	Pantea carosabila afectata de cel putin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 65 - 80%
										18.600	23.101	4.501	1 (0 - 20)	Pantea carosabila afectata de suprafeței, în proporție de 80 - 100%
							2 (lasc)	22.36	2	13.990	20.000	6.010	2 (20 - 35)	Drenurile de suprafața și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoaie, în special în zona podetelor; iar drenurile de adâncime sunt inexistente
										20.000	23.101	3.101	1 (0 - 20)	Drenurile de suprafața și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, drenurile de acostament sunt inexistente, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoaie, în special în zona podetelor, drenurile de adâncime sunt inexistente, santurile laterale și rigolele nu sunt periate în zonele în care acestea ar trebui să fie
							3 (lbc)	39.78	2	13.990	19.600	5.610	3 (35 - 50)	Deflexiuni între 200 - 260 sutimi de milimetru
										19.600	23.101	3.501	2 (20 - 35)	Deflexiuni între 260 - 320 sutimi de milimetru
							4 (lts)	31.87	3	13.990	19.800	5.810	2 (20 - 35)	Sistem deficiar de dijnare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Acostamente denivelate. Santuri laterale prea adânci. Lipsa marcajelor rutiere, a butonilor refletoconzanți și a stalpiilor de dijnare. Lipsa glisierelor de siguranță. Dijnarea defectuoasă a traficului în zonele cu lucran. Lipsa totală a iluminării drumului
										19.800	22.000	2.200	3 (35 - 50)	Sistem deficiar de dijnare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Santuri laterale prea adânci. Lipsa marcajelor rutiere, a butonilor refletoconzanți și a stalpiilor de dijnare. Lipsa glisierelor de siguranță
										22.000	23.101	1.101	1 (0 - 20)	Sistem deficiar de dijnare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Calitate necorespunzătoare a suprafețelor carosabile. Acostamente denivelate. Santuri laterale prea adânci. Lipsa marcajelor rutiere, a butonilor refletoconzanți și a stalpiilor de dijnare. Lipsa totală a glisierelor de siguranță. Dijnarea defectuoasă a traficului în zonele cu lucran. Lipsa totală a iluminării drumului.
							5 (lir)	39.44	2	13.990	20.500	6.510	3 (35 - 50)	Valoarea IRI între 8,50 - 11,00 m/km
										20.500	23.101	2.601	2 (20 - 35)	Valoarea IRI între 11,00 - 13,80 m/km
							6 (lcr)	22.57	3	13.990	17.000	3.010	2 (20 - 35)	Numarul de derapaj între 20 - 35 pe scara de evaluare 0 - 100
										17.000	19.500	2.500	1 (0 - 20)	Numarul de derapaj mai mic de 20, pe scara de evaluare 0 - 100
										19.500	23.101	3.601	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100
							7 (lga)	28.17	1	13.990	23.101	9.111	2 (20 - 35)	Geometrie deficiara pe global. Curba cu raza mici. Lipsa curbilor de tranziție. Curbe fara suprainaltare și suprainaltare. Pante abrupte. Intersecții la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente
							8 (lrgs)	100.00	1	13.990	23.101	9.111	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terenului natural de fundare
							9 (lrs)	100.00	1	13.990	23.101	9.111	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terasamentului drumului
							10 (lws)	44.07	4	13.990	16.100	2.110	2 (20 - 35)	Drumul în debieu puțin adânc. Lipsa paraapezilor în timpul iernii. Deszapezire datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global
										16.100	17.600	1.500	1 (0 - 20)	Drumul în debieu puțin adânc. Cavalerii longitudinali de pamant pe ambele părți ale drumului. Lipsa paraapezilor în timpul iernii
										17.600	21.000	3.400	3 (35 - 50)	Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global
										21.000	23.101	2.101	4 (50 - 75)	Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global



13	X002	94.990	105.005	10.015	86.3769	68.05	1 (lsc)	31.16	3	94.990	96.800	1.810	4 (50 - 75)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 25 - 50%
										96.800	100.050	3.250	3 (35 - 50)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 65%
										100.050	105.005	4.955	2 (20 - 35)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 65 - 80%
									3	94.990	100.100	5.110	2 (20 - 35)	Drenurile de suprafața și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocați, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoase, în special în zona podetelor, iar drenurile de adâncime sunt inexistente
										100.100	103.500	3.400	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafața și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale și rigolele au forme neregulate și sunt colmate, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate gunoase, în special în zona podetelor, drenurile de adâncime sunt inexistente
										103.500	105.005	1.505	1 (0 - 20)	Drenurile de suprafața și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocați, drenurile de acostament sunt inexistente, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoase, în special în zona podetelor, drenurile de adâncime sunt inexistente, santurile laterale și rigolele nu sunt periate în zonele în care acestea ar trebui să fie
									2	94.990	100.500	5.510	2 (20 - 35)	Deflexiuni între 250 - 320 sutimi de milimetru
										100.500	105.005	4.505	3 (35 - 50)	Deflexiuni între 200 - 260 sutimi de milimetru
									2	94.990	98.880	3.890	6 (90 - 100)	Acostamente derivate pe alocuri
										98.880	105.005	6.125	5 (75 - 90)	Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației.
									3	94.990	96.600	1.610	6 (90 - 100)	Valoarea R1 între 0 - 1,66 m/km
										96.600	99.050	2.450	4 (50 - 75)	Valoarea R1 între 4,00 - 8,50 m/km
										99.050	105.005	5.955	5 (75 - 90)	Valoarea R1 între 1,66 - 4,00 m/km
									2	94.990	98.200	3.210	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
										98.200	105.005	6.805	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100
									2	94.990	96.600	1.610	3 (35 - 50)	Geometrie deficitară, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranziție. Curbe fără supraînălțare și supralargire. Pante abrupte. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente.
										96.600	105.005	8.405	2 (20 - 35)	Geometrie deficitară, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranziție. Curbe fără supraînălțare și supralargire. Pante abrupte. Intersecții la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente.
									1	94.990	105.005	10.015	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terenului natural de fundare
									1	94.990	105.005	10.015	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terasamentului drumului.
									2	94.990	96.400	1.410	5 (75 - 90)	Deszapezire deficitară datorată lipsei de utilaje adecvate.
										96.400	105.005	8.605	4 (50 - 75)	Deficitul de defecțiune datorată lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficitară pe timp de iarnă, pe global.
									2	94.990	97.350	2.360	5 (75 - 90)	Nivel de serviciu D
										97.350	105.005	7.655	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
									2	94.990	103.400	8.410	2 (20 - 35)	Lipsa dotărilor pentru combaterea eroziunii. Abundă arbori de mici dimensiuni și vegetația crescută la întâmplare. Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului. Lipsa plantărilor pentru prevenirea alunecărilor de teren.
										103.400	105.005	1.605	3 (35 - 50)	Lipsa dotărilor pentru combaterea eroziunii. Abundă arbori de mici dimensiuni și vegetația crescută la întâmplare. Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului.
									1	94.990	105.005	10.015	5 (75 - 90)	Exploatare de bună calitate.
									1	94.990	105.005	10.015	6 (90 - 100)	Intretinere de foarte bună calitate

14	X002	105.005	110.989	5.984	87.7034	72.85	1 (lsw)	93.71	1	105.005	110.989	5.984	6 (90 - 100)	Pansea carosabila afectata de cel putin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafetei, in proportie de 0 - 10%
							2 (lsc)	65.19	2	105.005	106.500	1.695	5 (75 - 90)	Neregularitati minore ale santunilor laterale si rigolelor
							3 (lsc)	83.59	1	106.500	110.989	4.489	4 (50 - 75)	Santunile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmatate, iar drenurile de adancime sunt inexistente
							4 (lsc)	63.78	1	105.005	110.989	5.984	5 (75 - 90)	Deflexiuni intre 37 - 94 sulimi de milimetru
							5 (lrr)	71.84	3	105.005	106.000	0.995	6 (90 - 100)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Lipsa gisierelor de siguranta.
										106.000	107.500	1.500	5 (75 - 90)	Valoarea IRI intre 0 - 1,66 m/km
										107.500	110.989	3.489	4 (50 - 75)	Valoarea IRI intre 1,66 - 4,00 m/km
								31.04	2	105.005	109.100	4.095	2 (20 - 35)	Valoarea IRI intre 4,00 - 8,50 m/km
										109.100	110.989	1.889	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj intre 20 - 35 pe scara de evaluare 0 - 100
										105.005	110.989	5.984	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj intre 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100
								65.19	1	105.005	110.989	5.984	6 (90 - 100)	Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare si supralargire.
								100.00	1	105.005	110.989	5.984	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
								100.00	1	105.005	110.989	5.984	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului
								34.48	2	105.005	106.650	1.645	3 (35 - 50)	Drumul in debleu putin adanc. Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global.
										106.650	110.989	4.339	2 (20 - 35)	Drumul in debleu putin adanc. Lipsa parapezilor in timpul iernii.
								91.88	1	105.005	110.989	5.984	6 (90 - 100)	Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global.
										105.005	110.989	5.984	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
								44.13	1	105.005	110.989	5.984	3 (35 - 50)	Lipsa dotiilor pentru combaterea eroziunii. Abunda arbori de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intampinare. Lipsa amenajarilor paisagiste in zona drumului.
								91.63	2	105.005	106.405	1.400	5 (75 - 90)	Exploatare de buna calitate
										106.405	110.989	4.584	6 (90 - 100)	Exploatare de foarte buna calitate
								81.77	2	105.005	109.900	4.895	5 (75 - 90)	Intretinere de buna calitate
										109.900	110.989	1.089	4 (50 - 75)	Intretinere sub standard
15	X001	78.118	94.403	16.285	88.1548	66.08	1 (lsw)	39.12	3	78.118	81.350	2.232	1 (0 - 20)	Pansea carosabila afectata de cel putin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafetei, in proportie de 80 - 100%
										81.350	92.680	11.330	3 (35 - 50)	Pansea carosabila afectata de cel putin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafetei, in proportie de 50 - 65%
										92.680	94.403	1.723	2 (20 - 35)	Pansea carosabila afectata de cel putin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafetei, in proportie de 65 - 80%
								41.71	2	78.118	92.880	14.762	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafata si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson; santunile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmatate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate gunoaze, in special in zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistente
										92.880	94.403	1.523	2 (20 - 35)	Drenurile de suprafata si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson; santunile laterale si rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podetele tubulare sunt blocaie, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale si gunoaze, in special in zona podetelor, iar drenurile de adancime sunt inexistente
								43.57	2	78.118	81.400	3.282	4 (50 - 75)	Deflexiuni intre 94 - 200 sulimi de milimetru
										81.400	94.403	13.003	3 (35 - 50)	Deflexiuni intre 200 - 260 sulimi de milimetru
								54.22	1	78.118	94.403	16.285	4 (50 - 75)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Lipsa gisierelor de siguranta.
								61.29	2	78.118	82.050	3.932	5 (75 - 90)	Valoarea IRI intre 1,66 - 4,00 m/km
										82.050	94.403	12.353	4 (50 - 75)	Valoarea IRI intre 4,00 - 8,50 m/km
								41.29	2	78.118	92.400	14.282	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj intre 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100
										92.400	94.403	2.003	2 (20 - 35)	Numarul de derapaj intre 20 - 35 pe scara de evaluare 0 - 100



17	X001	94.403	119.887	25.484	89.2236				13 (lsc)	49.93	2	15.998	17.610	1.612	4 (50 - 75)	Lipsa controlului traficului greu si agabaritic.
									14 (lqm)	79.29	1	17.610	25.008	7.398	3 (35 - 50)	Dinjare deficitara a circulatiei. Lipsa controlului traficului greu si agabaritic.
									1 (lsc)	48.92	2	15.998	25.008	9.010	5 (75 - 90)	Intretinere de buna calitate
												94.403	107.750	13.347	3 (35 - 50)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 65%
												107.750	119.887	12.137	4 (50 - 75)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 25 - 50%
												94.403	96.180	1.777	5 (75 - 90)	Neregularitati minore ale santurilor laterale si rigolelor
												96.180	119.887	23.707	4 (50 - 75)	Santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt coimantate, iar drenurile de adancime sunt inexistente
												94.403	96.890	2.487	5 (75 - 90)	Deflexiuni între 37 - 94 sutimi de milimetru
												96.890	115.900	19.010	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 94 - 200 sutimi de milimetru
												115.900	118.300	2.400	5 (75 - 90)	Deflexiuni între 37 - 94 sutimi de milimetru
												118.300	119.887	1.587	6 (90 - 100)	Deflexiuni între 0 - 37 sutimi de milimetru
												94.403	119.887	25.484	3 (35 - 50)	Sistem defictar de dinjare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Santuri laterale prea adanci. Lipsa marcajelor rutiere, a butonilor reflectanzi si a stalpilor de dinjare. Lipsa glisierelor de siguranta.
												94.403	102.920	8.517	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 - 8,50 m/km
												102.920	105.400	2.480	6 (90 - 100)	Valoarea IRI între 0 - 1,66 m/km
												105.400	107.990	2.590	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1,66 - 4,00 m/km
												107.990	119.887	11.897	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 - 8,50 m/km
												94.403	97.150	2.747	5 (75 - 90)	Numarul de derapaj între 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100
			97.150	100.380	3.230	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100									
			100.380	116.940	16.560	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100									
			116.940	119.887	2.947	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100									
			94.403	119.887	25.484	4 (50 - 75)	Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare si supralargire.									
			94.403	119.887	25.484	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare									
			94.403	119.887	25.484	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului.									
			94.403	111.050	16.647	3 (35 - 50)	Drumul in debiu puțin adanc. Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilitaje adecvate. Intretinere deficiara pe limp de iarna, pe global.									
			111.050	119.887	8.837	4 (50 - 75)	Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilitaje adecvate. Intretinere deficiara pe limp de iarna, pe global.									
			94.403	119.887	25.484	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C.									
			94.403	119.887	25.484	4 (50 - 75)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajarilor peisajiste in zona drumului.									
			94.403	119.887	25.484	6 (90 - 100)	Exploatare de foarte buna calitate.									
			94.403	99.640	5.237	3 (35 - 50)	Intretinere deficiara, pe global.									
			99.640	116.360	16.720	2 (20 - 35)	Intretinere deficiara, pe global.									
			116.360	119.887	3.527	1 (0 - 20)	Intretinere foarte deficiara, pe global.									
			35.000	64.940	29.940	4 (50 - 75)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 25 - 50%									
18	X001	35.000	78.118	43.118	90.0769			1 (lsc)	53.86	3	64.940	68.160	3.220	6 (90 - 100)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 0 - 10%	
											68.160	78.118	9.958	5 (75 - 90)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 10 - 25%	

19	X01B	36.889	65.003	28.114	91.2348	64.36	1 (lwd)	31.81	2	36.889	42.560	5.671	3 (35 - 50)	Paneta carosabila afectata de cel putin unui din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, in proportie de 50 - 65%
										42.560	65.003	22.443	2 (20 - 35)	Paneta carosabila afectata de cel putin unui din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, in proportie de 65 - 80%
								33.46	2	36.889	44.300	7.411	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafața si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmatate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate gunoale, in special in zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistente
										44.300	65.003	20.703	2 (20 - 35)	Drenurile de suprafața si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale si rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale si gunoale, in special in zona podetelor, iar drenurile de adancime sunt inexistente
							3 (lsc)	51.19	3	36.889	41.850	4.961	6 (90 - 100)	Deflexiuni intre 0 - 37 sulimi de milimetru
										41.850	57.600	15.750	4 (50 - 75)	Deflexiuni intre 37 - 94 sulimi de milimetru
										57.600	65.003	7.403	5 (75 - 90)	Deflexiuni intre 94 - 200 sulimi de milimetru
								61.31	1	36.889	65.003	28.114	4 (50 - 75)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Lipsa glistierelor de siguranta.
								60.76	4	36.889	39.750	2.861	5 (75 - 90)	Valoarea IRI intre 1,66 - 4,00 m/km
										39.750	44.100	4.350	6 (90 - 100)	Valoarea IRI intre 0 - 1,66 m/km
										44.100	62.160	18.060	4 (50 - 75)	Valoarea IRI intre 4,00 - 8,50 m/km
										62.160	65.003	2.843	5 (75 - 90)	Valoarea IRI intre 1,66 - 4,00 m/km
								59.94	3	36.889	58.800	21.911	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj intre 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
										58.800	61.400	2.600	6 (90 - 100)	Numarul de derapaj intre 90 - 105
										61.400	65.003	3.603	5 (75 - 90)	Numarul de derapaj intre 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100
								54.87	1	36.889	65.003	28.114	4 (50 - 75)	Lipsa curbelor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare si supralargire.
								100.00	1	36.889	65.003	28.114	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
								100.00	1	36.889	65.003	28.114	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului
								48.24	2	36.889	45.200	8.311	4 (50 - 75)	Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilaje adecvate, intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global
										45.200	65.003	19.803	3 (35 - 50)	Drumul in debleu putin adanc. Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilaje adecvate, intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global.
								87.96	1	36.889	65.003	28.114	5 (75 - 90)	Nivel de serviciu D
								7.42	1	36.889	65.003	28.114	1 (0 - 20)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa drenurilor de panza (santuri de garda, etc). Abunda arborii de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la inlaltare.
								90.11	1	36.889	65.003	28.114	6 (90 - 100)	Exploatare de foarte buna calitate.
								80.37	2	36.889	44.650	7.761	6 (90 - 100)	Intretinere de foarte buna calitate
										44.650	65.003	20.353	5 (75 - 90)	Intretinere de buna calitate
20	X0A1	73.011	97.441	24.430	91.9767	72.45	1 (lwd)	85.79	1	73.011	97.441	24.430	5 (75 - 90)	Paneta carosabila afectata de cel putin unui din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, in proportie de 10 - 25%
								65.05	3	73.011	77.180	4.169	5 (75 - 90)	Neregularitati minore ale santurilor laterale si rigolelor
										77.180	95.200	18.020	4 (50 - 75)	Santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmatate, iar drenurile de adancime sunt inexistente
										95.200	97.441	2.241	5 (75 - 90)	Neregularitati minore ale santurilor laterale si rigolelor
								84.14	4	73.011	76.910	3.899	6 (90 - 100)	Deflexiuni intre 0 - 37 sulimi de milimetru
										76.910	91.640	14.730	5 (75 - 90)	Deflexiuni intre 37 - 94 sulimi de milimetru
										91.640	94.150	2.510	4 (50 - 75)	Deflexiuni intre 94 - 200 sulimi de milimetru
										94.150	97.441	3.291	5 (75 - 90)	Deflexiuni intre 37 - 94 sulimi de milimetru
								51.56	2	73.011	77.480	4.469	5 (75 - 90)	Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei.
										77.480	97.441	19.961	4 (50 - 75)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Lipsa glistierelor de siguranta.
								87.64	2	73.011	80.110	7.099	6 (90 - 100)	Valoarea IRI intre 0 - 1,66 m/km
										80.110	97.441	17.331	5 (75 - 90)	Valoarea IRI intre 1,66 - 4,00 m/km
								73.84	3	73.011	91.600	18.589	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj intre 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
										91.600	94.330	2.730	6 (90 - 100)	Numarul de derapaj intre 90 - 105
										94.330	97.441	3.111	5 (75 - 90)	Numarul de derapaj intre 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100

24

Tabelul 9
ETAPA II OPTIMIZARE: LA NIVEL DE TRONSON OMOGEN

Divizarea celor 23 de tronsoane omogene ale rețelei de drumuri pilot în sub-tronsoane omogene, în raport cu fiecare din cei 14 parametri de stare, și cu intervalul de calificare a stării de degradare în care acestea cad (a se vedea coloana 11),
facută în ordinea de prioritate stabilită în cadrul Etapei I Optimizare. A se vedea Tabelul 7, coloanele 1 și 13. A se vedea, de asemenea, coloanele 6, 7, 8, 9, 10 și 11 ale acestui tabel.

Sub-tronsoanele omogene distincte care cad în oricare din cele 6 intervale de calificare, sunt puse în evidență în coloanele 7 și 11

A treia ordonare numerică a celor 23 de tronsoane omogene, re-sortate aici în ordinea crescătoare a valorii Coeficientului Compozit (adica $I_{01} + C_{01}$, indicele Global de Viabilitate + Coeficientul Invers de Corectie din Trafic) (a se vedea Tabelul 7, coloana 1 și 13)	Limitele tronsoanelor omogene		Lungimea tronsoanelor omogene în km	Numarul de ordine al parametrilor de stare (1 - 14) în ordinea lor de prioritate, pentru fiecare tronson omogen	Numarul de sub-tronsoane omogene în care este divizat fiecare tronson omogen în raport cu parametrii de stare și cu toate cele 6 intervale de evaluare a stării de degradare	Numarul de sub-tronsoane omogene care cad în fiecare interval de evaluare	Lungimea sub-tronsoanelor omogene care cad în fiecare interval de calificare km	Intervali de calificare a stării de degradare (1 - 6) (a se vedea Fig 1) în care cade fiecare sub-tronson omogen	Tipul de degradare specific fiecărui sub-tronson omogen		
	De la km	La km									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	X006	8.490	13.990	5.500	1 (l _{10d})	2	8.490	11.350	2.860	6 (90 - 100)	Pantea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 0 - 10%
					2 (l _{10sc})	1	11.350	13.990	2.640	5 (75 - 90)	Pantea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 10 - 25%
					3 (l _{10c})	3	8.490	10.412	5.500	5 (75 - 90)	Neregularități minore ale santurilor laterale și ngolelor
							10.412	12.470	1.922	6 (90 - 100)	Deflexiuni între 0 - 37 sutimi de milimetru
							12.470	13.990	2.058	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 94 - 200 sutimi de milimetru
					4 (l ₁₅)	1	8.490	13.990	1.520	5 (75 - 90)	Deflexiuni între 37 - 94 sutimi de milimetru
					5 (l ₁₇)	5	8.490	13.990	5.500	5 (75 - 90)	Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației.
							8.490	9.150	0.660	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 - 8,50 m/km
							9.150	9.975	0.825	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 - 8,50 m/km
							9.975	11.070	1.095	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1,66 - 4,00 m/km
							11.070	12.150	1.080	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1,66 - 4,00 m/km
							12.150	13.990	1.840	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1,66 - 4,00 m/km
					6 (l _{17r})	2	8.490	9.870	1.380	5 (75 - 90)	Numarul de derapaj între 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100
							9.870	13.990	4.120	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
					7 (l _{19a})	3	8.490	9.500	1.010	3 (35 - 50)	Geometrie deficitară, pe global. Curbe cu raza mică. Lipsa curbilor de tranziție. Curbe fără supraînălțare și supralargire. Pante abrupte. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente.
							9.500	12.500	3.000	4 (50 - 75)	Lipsa curbilor de tranziție. Curbe fără supraînălțare și supralargire.
							12.500	13.990	1.490	5 (75 - 90)	Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente.

5	XPEBW	0.051	23.007	22.956	1 (lsc)	3	0.051	3.200	3.149	4 (50 - 75)	Partea carosabla afectata de cei puțin unu din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 25 - 50%.
							3.200	7.060	3.860	6 (90 - 100)	Partea carosabla afectata de cei puțin unu din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 0 - 10%.
							7.060	23.007	15.947	5 (75 - 90)	Partea carosabla afectata de cei puțin unu din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 10 - 25%.
					2 (lsc)	2	0.051	18.280	18.229	4 (50 - 75)	Santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmatate, iar drenurile de adancime sunt inexistente
					3 (lsc)	3	0.051	3.670	3.619	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafața si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson, santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmatate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate gunoaze, in special in zona podetilor, drenurile de adancime sunt inexistente
							3.670	6.150	2.480	5 (75 - 90)	Deflexiuni între 37 - 94 sutimi de milimetru
							6.150	23.007	16.857	6 (90 - 100)	Deflexiuni între 0 - 37 sutimi de milimetru
					4 (lis)	1	0.051	23.007	22.956	3 (35 - 50)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Santuri laterale prea adanci. Lipsa marcajeilor rutiere, a butonilor refletozanti si a stalpilor de dirijare. Lipsa glisierelor de siguranta.
					5 (lsc)	1	0.051	23.007	22.956	6 (90 - 100)	Valoarea IRI între 0 - 1,66 m/km
					6 (lsc)	3	0.051	3.980	3.929	6 (90 - 100)	Numarul de derapaj între 90 - 105
							3.980	19.400	15.420	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
							19.400	23.007	3.607	5 (75 - 90)	Numarul de derapaj între 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100
					7 (lps)	2	0.051	19.900	19.849	2 (20 - 35)	Geometrie defictara, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare si supralargire. Pante abrupte. Intersectii la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente.
							19.900	23.007	3.107	1 (0 - 20)	Geometrie defictara, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare si supralargire. Pante abrupte. Intersectii la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente. Parte carosabla ingusta. Acostamente inguste.
							0.051	23.007	22.956	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
					8 (lps)	1	0.051	23.007	22.956	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului.
					9 (lps)	1	0.051	23.007	22.956	6 (90 - 100)	Drumul in debiu puțin adanc. Cavailen longitudinali de pamant pe ambele parti ale drumului. Lipsa parapezilor in timpul iernii. Deszapezire defictara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere defictara pe limp de iarna, pe global. Combaterea defictarii a poleiului si ghetii.
					10 (lsc)	3	0.051	2.890	2.839	1 (0 - 20)	Deszapezire defictara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere defictara pe limp de iarna, pe global.
							2.890	3.600	0.710	4 (50 - 75)	Drumul in debiu puțin adanc. Lipsa parapezilor in timpul iernii. Deszapezire defictara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere defictara pe limp de iarna, pe global.
					11 (lis)	3	0.051	2.450	2.399	2 (20 - 35)	Nivel de serviciu A, B, C
							2.450	17.800	15.350	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu D
							17.800	23.007	5.207	5 (75 - 90)	Nivel de serviciu E
					12 (lep)	2	0.051	20.050	19.999	2 (20 - 35)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abunda arbori de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intamplare. Lipsa amenajarilor paisagiste in zona drumului. Lipsa plantarilor pentru prevenirea alunecarilor de teren.
							20.050	23.007	2.957	3 (35 - 50)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abunda arbori de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intamplare. Lipsa amenajarilor paisagiste in zona drumului.
					13 (lep)	1	0.051	23.007	22.956	6 (90 - 100)	Exploatare de foarte buna calitate
					14 (lsm)	2	0.051	17.250	17.199	2 (20 - 35)	Intretinere defictara, pe global.
							17.250	23.007	5.757	3 (35 - 50)	Intretinere defictara, pe global.

6	X005	21.050	35.108	14.058	1 (luc)	3	21.050	23.900	2.850	3 (35 - 50)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 65%.
							23.900	25.280	1.380	1 (0 - 20)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 80 - 100%.
							25.280	35.108	9.828	2 (20 - 35)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 65 - 80%.
					2 (luc)	2	21.050	24.700	3.650	4 (50 - 75)	Santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmatate, iar drenurile de adancime sunt inexistente
							24.700	35.108	10.408	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafața si de adancime, sunt în stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmatate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate gunoale, în special în zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistente
					3 (luc)	3	21.050	25.040	3.990	2 (20 - 35)	Deflexiuni între 260 - 320 sutimi de milimetru
							25.040	33.250	8.210	3 (35 - 50)	Deflexiuni între 200 - 260 sutimi de milimetru
							33.250	35.108	1.858	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 94 - 200 sutimi de milimetru
					4 (lis)	1	21.050	35.108	14.058	4 (50 - 75)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Lipsa gisierelor de siguranta.
					5 (luc)	2	21.050	31.780	10.730	6 (90 - 100)	Valoarea IRI între 0 - 1,66 m/km
							31.780	35.108	3.328	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1,66 - 4,00 m/km
					6 (luc)	3	21.050	23.920	2.870	2 (20 - 35)	Numarul de derapaj între 20 - 35 pe scara de evaluare 0 - 100
							23.920	27.420	3.500	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
							27.420	35.108	7.688	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100
					7 (luc)	1	21.050	35.108	14.058	4 (50 - 75)	Lipsa curbilor de tranzitie. Curbile fara supranaltare si supralargire.
					8 (luc)	1	21.050	35.108	14.058	6 (90 - 100)	Nu se înregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
					9 (luc)	1	21.050	35.108	14.058	6 (90 - 100)	Nu se înregistreaza instabilitate a terasamentului drumului.
					10 (luc)	3	21.050	23.800	2.750	6 (90 - 100)	Întreținerea pe timp de iarna foarte buna
							23.800	24.950	1.150	4 (50 - 75)	Deszapezire deficietara datorata lipsei de utilaje adecvate. Întreținere deficietara pe timp de iarna, pe global.
							24.950	35.108	10.158	5 (75 - 90)	Deszapezire deficietara datorata lipsei de utilaje adecvate.
					11 (lis)	1	21.050	35.108	14.058	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
					12 (luc)	3	21.050	24.400	3.350	2 (20 - 35)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Abundanta arbori de mic dimensiuni si vegetatia crescuta la intamplare. Lipsa amenajatorilor peisagiste în zona drumului. Lipsa plantatiilor pentru prevenirea alunecanilor de teren.
							24.400	25.880	1.480	4 (50 - 75)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajatorilor peisagiste în zona drumului.
							25.880	35.108	9.228	3 (35 - 50)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Abundanta arbori de mic dimensiuni si vegetatia crescuta la intamplare
					13 (luc)	3	21.050	31.800	10.750	5 (75 - 90)	Lipsa amenajatorilor peisagiste în zona drumului.
							31.800	33.950	2.150	6 (90 - 100)	Exploatare de buna calitate.
							33.950	35.108	1.158	4 (50 - 75)	Lipsa controlului traficului greu si agabaritic.
					14 (luc)	3	21.050	22.940	1.880	3 (35 - 50)	Întreținere deficietara, pe global.
							22.940	23.850	0.910	6 (90 - 100)	Întreținere de foarte buna calitate
							23.850	35.108	11.258	5 (75 - 90)	Întreținere de buna calitate
7	X0A1	97.441	109.987	12.546	1 (luc)	3	97.441	105.500	8.059	2 (20 - 35)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 65 - 80%.
							105.500	108.000	2.500	3 (35 - 50)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 65%.
							108.000	109.987	1.987	1 (0 - 20)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 80 - 100%.
					2 (luc)	2	97.441	99.000	1.559	2 (20 - 35)	Drenurile de suprafața si de adancime, sunt în stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale si rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale si gunoale, în special în zona podetelor, iar drenurile de adancime sunt inexistente
							99.000	109.987	10.987	1 (0 - 20)	Drenurile de suprafața si de adancime, sunt în stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale si rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, drenurile de acostament sunt inexistente, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale si gunoale, în special în zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistente, santurile laterale si rigolele nu sunt percheiate în zonele în care acestea ar trebui sa fie
					3 (luc)	1	97.441	109.987	12.546	2 (20 - 35)	Deflexiuni între 260 - 320 sutimi de milimetru
					4 (lis)	2	97.441	100.500	3.059	1 (0 - 20)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Calitate necorespunzatoare a suprafețelor carosabile. Acostamente denivelate. Santuri laterale prea adanci. Lipsa maracajelor rutiere, a butonilor reflectorizanti si a stajilor de dirijare. Lipsa totala a gisierelor de siguranta. Dirijarea defiectuosa a traficului în zonele cu lucrari. Lipsa totala a iluminatului drumului.
							100.500	109.987	9.487	2 (20 - 35)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Acostamente denivelate. Santuri laterale prea adanci. Lipsa maracajelor rutiere, a butonilor reflectorizanti si a stajilor de dirijare. Lipsa gisierelor de siguranta. Dirijarea defiectuosa a traficului în zonele cu lucrari. Lipsa totala a iluminatului drumului.



					5 (lrr)	2	97.441	99.000	1.559	2 (20 - 35)	Valoarea RI între 11,00 – 13,80 m/km
							99.000	103.987	10.987	1 (0 - 20)	Valoarea RI mai mare de 13,80 m/km
					6 (lrr)	2	97.441	108.000	10.559	1 (0 - 20)	Numarul de derapaj mai mic de 20, pe scara de evaluare 0 - 100
							108.000	103.987	1.987	2 (20 - 35)	Numarul de derapaj între 20 - 35 pe scara de evaluare 0 - 100
					7 (lga)	2	97.441	103.000	5.559	2 (20 - 35)	Geometrie deficiara, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare si supralargire. Pante abrupte. Intersectii la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente.
							103.000	103.987	6.987	1 (0 - 20)	Geometrie deficiara, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare si supralargire. Pante abrupte. Intersectii la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente.
					8 (lgs)	1	97.441	103.987	12.546	6 (90 - 100)	Parte carosabila ingusta. Acostamente inguste.
					9 (lgs)	1	97.441	103.987	12.546	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
					10 (lws)	1	97.441	103.987	12.546	1 (0 - 20)	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului
					11 (lfs)	2	97.441	99.500	2.059	5 (75 - 90)	Drumul in debleu putin adanc. Cavalerii longitudinali de pamant pe ambele parti ale drumului. Lipsa parapezilor in timpul iernii. Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global. Combaterea deficiatarea a poluului si ghettii
					12 (lep)	2	97.441	103.987	10.487	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu D
							108.500	103.987	1.487	2 (20 - 35)	Nivel de serviciu A, B, C
					13 (lpo)	1	97.441	103.987	12.546	5 (75 - 90)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa drenurilor de panta (santuri de garda, etc). Abunda arborii de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intimplare.
					14 (lqm)	3	97.441	100.500	3.059	6 (90 - 100)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Abunda arborii de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intimplare. Lipsa amenajator paisagiste in zona drumului. Lipsa plantatiilor pentru prevenirea alunecanilor de teren.
							100.500	107.400	6.900	5 (75 - 90)	Exploatare de buna calitate.
							107.400	103.987	2.587	4 (50 - 75)	Intretinere de foarte buna calitate
							36.022	42.000	5.978	3 (35 - 50)	Intretinere de buna calitate
8	XDA1	36.022	73.011	36.989	1 (lwd)	3	42.000	44.500	2.500	1 (0 - 20)	Intretinere sub standard
							44.500	73.011	28.511	2 (20 - 35)	Partea carosabila afectata de cei putin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, in proportie de 50 - 65%.
					2 (lsc)	2	36.022	49.000	12.978	3 (35 - 50)	Partea carosabila afectata de cei putin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, in proportie de 65 - 80%
							49.000	73.011	24.011	2 (20 - 35)	Partea carosabila afectata de cei putin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, in proportie de 80 - 100%
					3 (lbc)	3	36.022	58.500	22.478	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafața si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson, santurile laterale si noile au forme neregulate si sunt coimantate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate gunoale, in special in zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistente
							58.500	65.500	7.000	4 (50 - 75)	Drenurile de suprafața si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson, santurile laterale si noile au forme neregulate, sunt coimantate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale si gunoale, in special in zona podetelor, iar drenurile de adancime sunt inexistente
					4 (lfs)	1	36.022	73.011	36.989	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 200 - 260 sulimi de milimetru
					5 (lrr)	2	36.022	48.600	12.578	3 (35 - 50)	Deflexiuni între 94 - 200 sulimi de milimetru
					6 (lrr)	2	36.022	73.011	7.511	2 (20 - 35)	Deflexiuni între 260 - 320 sulimi de milimetru
							73.011	73.011	36.989	4 (50 - 75)	Sistem deficiara de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Lipsa glisierelor de siguranta
					7 (lga)	1	36.022	73.011	36.989	4 (50 - 75)	Valoarea RI între 6,50 - 11,00 m/km
					8 (lgs)	3	36.022	56.400	20.378	5 (75 - 90)	Valoarea RI între 4,00 - 6,50 m/km
							56.400	62.000	5.600	6 (90 - 100)	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
					9 (lfs)	1	36.022	73.011	11.011	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100
					10 (lws)	2	36.022	66.400	30.378	5 (75 - 90)	Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare si supralargire.
					11 (lfs)	1	36.022	73.011	36.989	5 (75 - 90)	Instabilitate extrem de redusa a terenului de fundare
					12 (lep)	3	36.022	60.150	24.128	2 (20 - 35)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
							60.150	64.600	4.450	3 (35 - 50)	Usoara instabilitate a terenului datorata amplasamentului tronsonului intr-o zona deluroasa, argiloasa.
					13 (lpo)	1	36.022	73.011	36.989	4 (50 - 75)	Usoare deplasari ale terasamentului drumului datorate amplasarii tronsonului intr-o zona foarte umeda.
					14 (lqm)	1	36.022	73.011	36.989	6 (90 - 100)	Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilaje adecvate.
							73.011	73.011	36.989	5 (75 - 90)	Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global.
							60.150	64.600	4.450	3 (35 - 50)	Nivel de serviciu D
							64.600	73.011	8.411	1 (0 - 20)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Abunda arborii de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intimplare.
							73.011	73.011	36.989	6 (90 - 100)	Lipsa amenajator paisagiste in zona drumului
							36.022	73.011	36.989	5 (75 - 90)	Lipsa amenajator paisagiste in zona drumului
							36.022	73.011	36.989	5 (75 - 90)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa drenurilor de panta (santuri de garda, etc). Abunda arborii de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intimplare
							36.022	73.011	36.989	5 (75 - 90)	Exploatare de foarte buna calitate
							36.022	73.011	36.989	5 (75 - 90)	Intretinere de buna calitate

9	X006	13 990	23.101	9.111	1 (lsc)	2	13 990	18.600	4.610	2 (20 - 35)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 65 - 80%.
							18.600	23.101	4.501	1 (0 - 20)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 80 - 100%.
					2 (lisc)	2	13 990	20.000	6.010	2 (20 - 35)	Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoaie, în special în zona podetelor, iar drenurile de adâncime sunt inexistente.
							20.000	23.101	3.101	1 (0 - 20)	Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, drenurile de acostament sunt inexistente, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoaie, în special în zona podetelor, drenurile de adâncime sunt inexistente, santurile laterale și rigolele nu sunt periate în zonele în care acestea ar trebui să fie.
					3 (lsc)	2	13 990	19.600	5.610	3 (35 - 50)	Deflexiuni între 200 - 260 sutimi de milimetru
							19.600	23.101	3.501	2 (20 - 35)	Deflexiuni între 260 - 320 sutimi de milimetru
					4 (lts)	3	13 990	19.800	5.810	2 (20 - 35)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Acostamente denivelate. Santuri laterale prea adânci. Lipsa marcajelor rutiere, a butonilor refletoizanți și a stălpilor de dirijare. Lipsa gisierelor de siguranță. Dirijarea defectuoasă a traficului în zonele cu lucrări. Lipsa totală a luminării drumului.
							19.800	22.000	2.200	3 (35 - 50)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Santuri laterale prea adânci. Lipsa marcajelor rutiere, a butonilor refletoizanți și a stălpilor de dirijare. Lipsa gisierelor de siguranță.
							22.000	23.101	1.101	1 (0 - 20)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Calitate necorespunzătoare a suprafețelor carosabile. Acostamente denivelate. Santuri laterale prea adânci. Lipsa marcajelor rutiere, a butonilor refletoizanți și a stălpilor de dirijare. Lipsa totală a gisierelor de siguranță.
					5 (lrr)	2	13 990	20.500	6.510	3 (35 - 50)	Dirijarea defectuoasă a traficului în zonele cu lucrări. Lipsa totală a iluminării drumului.
							20.500	23.101	2.601	2 (20 - 35)	Valoarea IR între 11,00 - 13,80 m/km
					6 (lrs)	3	13 990	17.000	3.010	2 (20 - 35)	Valoarea IR între 11,00 - 13,80 m/km
							17.000	19.500	2.500	1 (0 - 20)	Numarul de derapaj mai mic de 20, pe scara de evaluare 0 - 100
							19.500	23.101	3.601	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100
					7 (lrs)	1	13 990	23.101	9.111	2 (20 - 35)	Geometrie defictara, pe global. Curbe cu raza mici. Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara supralanțare și supralanțare. Pante abrupte. Intersecții la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente
					8 (lrs)	1	13 990	23.101	9.111	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terenului natural de fundare
					9 (lrs)	1	13 990	23.101	9.111	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terasamentului drumului.
					10 (lrs)	4	13 990	16.100	2.110	2 (20 - 35)	Drumul în debiu puțin adanc. Lipsa parapezilor în timpul iernii. Deszapezire defictara datorata lipsei de utilaje adecvate. Înținere defictara pe timp de iarnă, pe global.
							16.100	17.600	1.500	1 (0 - 20)	Drumul în debiu puțin adanc. Cavalerii longitudinali de pământ pe ambele părți ale drumului. Lipsa parapezilor în timpul iernii. Deszapezire defictara datorata lipsei de utilaje adecvate. Înținere defictara pe timp de iarnă, pe global. Combaterea defictara a poleiului și gheții.
							17.600	21.000	3.400	3 (35 - 50)	Drumul în debiu puțin adanc. Deszapezire defictara datorata lipsei de utilaje adecvate. Înținere defictara pe timp de iarnă, pe global.
							21.000	23.101	2.101	4 (50 - 75)	Deszapezire defictara datorata lipsei de utilaje adecvate. Înținere defictara pe timp de iarnă, pe global.
					11 (lrs)	1	13 990	23.101	9.111	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
					12 (lrs)	2	13 990	16.200	2.210	2 (20 - 35)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abunda arbori de mici dimensiuni și vegetalia crescuta la intamplare. Lipsa amenajarilor paisagiste în zona drumului. Lipsa plantarilor pentru prevenirea alunecarilor de teren.
							16.200	23.101	6.901	1 (0 - 20)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa drenurilor de panta (santuri de garda, etc) Abunda arbori de mici dimensiuni și vegetalia crescuta la intamplare.
					13 (lrs)	1	13 990	23.101	9.111	6 (90 - 100)	Exploatare de foarte buna calitate.
					14 (lrs)	1	13 990	23.101	9.111	6 (90 - 100)	Înținere de foarte buna calitate

10	X002	67.999	94.990	26.991	1 (lsc)	3	67.999	70.200	2.201	4 (50 - 75)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 25 - 50%
							70.200	21.300		2 (20 - 35)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 65 - 80%
							91.500	3.490		1 (0 - 20)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 80 - 100%
					2 (lsc)	2	67.999	75.200	7.201	2 (20 - 35)	Drenurile de suprafață și de adancime, sunt în stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoaie, în special în zona podetelor, iar drenurile de adancime sunt inexistente
					3 (lbc)	4	67.999	70.500	2.501	4 (50 - 75)	Drenurile de suprafață și de adancime, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, drenurile de acostament sunt inexistente, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoaie, în special în zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistente, santurile laterale și rigolele nu sunt pareiate în zonele în care acestea ar trebui să fie.
							70.500	18.300		2 (20 - 35)	Deflexiuni între 94 - 200 sutimi de milimetru
							88.800	1.800		3 (35 - 50)	Deflexiuni între 250 - 320 sutimi de milimetru
							90.600	4.390		1 (0 - 20)	Deflexiuni mai mari de 320 sutimi de milimetru
					4 (lfs)	2	67.999	72.500	4.501	3 (35 - 50)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei: Santuri laterale prea adanci. Lipsa marcaajelor rutiere, a butonilor reflectorizanti și a stajilor de dirijare. Lipsa gisierelor de siguranta.
							72.500	22.490		1 (0 - 20)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Calitate necorespunzatoare a suprafețelor carosabile. Acostamente denivelate. Santuri laterale prea adanci. Lipsa marcaajelor rutiere, a butonilor reflectorizanti și a stajilor de dirijare. Lipsa totala a gisierelor de siguranta. Dirijarea defecuoasa a traficului în zonele cu lucrări. Lipsa totala a iluminării drumului.
					5 (lrr)	2	67.999	82.400	14.401	3 (35 - 50)	Valoarea IRI între 8,50 - 11,00 m/km
							82.400	12.590		4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 - 8,50 m/km
					6 (lrr)	1	67.999	94.990	26.991	2 (20 - 35)	Numarul de derapaj între 20 - 35 pe scara de evaluare 0 - 100
					7 (lra)	3	67.999	86.000	18.001	1 (0 - 20)	Geometrie defictara, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare și supralargire. Pante abrupte. Intersecții la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente.
							86.000	2.600		3 (35 - 50)	Parte carosabila îngusta. Acostamente înguste.
							88.600	6.390		2 (20 - 35)	Geometrie defictara, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare și supralargire. Pante abrupte. Intersecții la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente.
					8 (lrrgs)	1	67.999	94.990	26.991	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terenului natural de fundare
					9 (lrrs)	1	67.999	94.990	26.991	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terasamentului drumului
					10 (lrrs)	4	67.999	70.050	2.051	3 (35 - 50)	Drumul în debieț puțin adanc. Deszapezire defictara datorata lipsei de utilaje adecvate. Înțretinere defictara pe timp de iarna, pe global.
							70.050	3.500		4 (50 - 75)	Deszapezire defictara datorata lipsei de utilaje adecvate. Înțretinere defictara pe timp de iarna, pe global.
							73.550	18.550		2 (20 - 35)	Drumul în debieț puțin adanc. Lipsa parapezilor în timpul iernii. Deszapezire defictara datorata lipsei de utilaje adecvate. Înțretinere defictara pe timp de iarna, pe global.
							92.100	2.890		1 (0 - 20)	Drumul în debieț puțin adanc. Cavalerii longitudinali de pamant pe ambele parti ale drumului. Lipsa parapezilor în timpul iernii. Deszapezire defictara datorata lipsei de utilaje adecvate. Înțretinere defictara pe timp de iarna, pe global. Combaterea defictarea a poleiului și ghetii.
					11 (lrr)	2	67.999	90.560	22.561	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
							90.560	4.430		5 (75 - 90)	Nivel de serviciu D
					12 (lrrp)	2	67.999	73.400	5.401	2 (20 - 35)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Abunda arbori de mici dimensiuni și vegetalia crescuta la întampinare. Lipsa amenajărilor paisagiste în zona drumului. Lipsa plantărilor pentru prevenirea alunecărilor de teren.
							73.400	21.590		1 (0 - 20)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa drenurilor de panta (santuri de garda, etc). Abunda arbori de mici dimensiuni și vegetalia crescuta la întampinare.
					13 (lrrc)	1	67.999	94.990	26.991	4 (50 - 75)	Lipsa controlului traficului, greu și agabantic
					14 (lrrm)	1	67.999	94.990	26.991	6 (90 - 100)	Înțretinere de foarte buna calitate



11	X01A	11.997	22.005	10.008	1 (lsc)	1	11.997	22.005	10.008	5 (75 - 90)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 10 - 25%.
					2 (lasc)	3	11.997	14.100	2.103	4 (50 - 75)	Santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmatate, iar drenurile de adancime sunt inexistente
							14.100	16.250	2.150	2 (20 - 35)	Drenurile de suprafața si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale si rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale si gunoase, în special în zona podetelor, iar drenurile de adancime sunt inexistente
					3 (lbc)	3	11.997	19.500	5.755	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafața si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmatate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate gunoase, în special în zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistente
							19.500	21.400	1.900	2 (20 - 35)	Deflexiuni între 260 - 320 sutimi de milimetru
							21.400	22.005	0.605	3 (35 - 50)	Deflexiuni între 200 - 260 sutimi de milimetru
					4 (lts)	1	11.997	22.005	10.008	1 (0 - 20)	Sistem deficitar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Lipsa gisierelor de siguranta
					5 (lrr)	3	11.997	19.100	7.103	3 (35 - 50)	Valoarea IRI între 8,50 - 11,00 m/km
							19.100	20.500	1.400	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 - 8,50 m/km
							20.500	22.005	1.505	2 (20 - 35)	Valoarea IRI între 11,00 - 13,80 m/km
					6 (lrs)	1	11.997	22.005	10.008	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
					7 (lpa)	3	11.997	16.800	4.803	2 (20 - 35)	Geometrie deficitară, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranzite. Curbe fara suprarmaltare si supralargire. Pante abrupte. Intersectii la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente.
							16.800	18.300	1.500	3 (35 - 50)	Geometrie deficitară, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranzite. Curbe fara suprarmaltare si supralargire. Pante abrupte. Intersectii la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente.
							18.300	22.005	3.705	2 (20 - 35)	Geometrie deficitară, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranzite. Curbe fara suprarmaltare si supralargire. Pante abrupte. Intersectii la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente.
					8 (lgs)	1	11.997	22.005	10.008	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
					9 (lps)	1	11.997	22.005	10.008	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului.
					10 (lws)	2	11.997	20.200	8.203	4 (50 - 75)	Deszapezire deficitară datorată lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficitară pe timp de iarnă, pe global.
							20.200	22.005	1.805	2 (20 - 35)	Drumul în debiteu puțin adânc. Lipsa paraapezilor în timpul iernii. Deszapezire deficitară datorată lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficitară pe timp de iarnă, pe global.
					11 (lls)	1	11.997	22.005	10.008	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
					12 (lep)	3	11.997	17.060	5.063	4 (50 - 75)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajajilor peisagiste în zona drumului.
							17.060	18.500	1.440	3 (35 - 50)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Abundă arbori de mici dimensiuni și vegetația crescută la întâmplare. Lipsa amenajajilor peisagiste în zona drumului.
							18.500	22.005	3.505	2 (20 - 35)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Abundă arbori de mici dimensiuni și vegetația crescută la întâmplare. Lipsa amenajajilor peisagiste în zona drumului.
					13 (lcp)	1	11.997	22.005	10.008	3 (35 - 50)	Dirijare deficitară a circulatiei. Lipsa controlului traficului greu și agabaritic.
					14 (lqm)	2	11.997	19.600	7.603	5 (75 - 90)	Intretinere de buna calitate
							19.600	22.005	2.405	6 (90 - 100)	Intretinere de foarte buna calitate
	X005	35.108	52.018	16.910	1 (lsc)	4	35.108	37.200	2.092	2 (20 - 35)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 65 - 80%
							37.200	41.600	4.400	3 (35 - 50)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 65%
							41.600	50.850	9.250	2 (20 - 35)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 65 - 80%
							50.850	52.018	1.168	1 (0 - 20)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 80 - 100%
					2 (lasc)	2	35.108	43.800	8.692	2 (20 - 35)	Drenurile de suprafața si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale si rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale si gunoase, în special în zona podetelor, iar drenurile de adancime sunt inexistente
							43.800	52.018	8.218	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafața si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmatate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate gunoase, în special în zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistente



							2	94.990	103.400	8.410	2 (20 - 35)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Abundă arbori de mici dimensiuni și vegetația crescută la întimplare. Lipsa amenajărilor paisagiste în zona drumului. Lipsa plantărilor pentru prevenirea alunecărilor de teren.
								103.400	105.005	1.605	3 (35 - 50)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Abundă arbori de mici dimensiuni și vegetația crescută la întimplare. Lipsa amenajărilor paisagiste în zona drumului.
								94.990	105.005	10.015	5 (75 - 90)	Lipsa amenajărilor paisagiste în zona drumului.
								94.990	105.005	10.015	6 (90 - 100)	Intreținere de foarte bună calitate
14	X002	105.005	110.989	5.984			1	105.005	110.989	5.984	6 (90 - 100)	Partea carosabilă afectată de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 0 - 10%
							2	105.005	106.500	1.695	5 (75 - 90)	Neregularități minore ale santunilor laterale și rigolelor
								106.500	110.989	4.489	4 (50 - 75)	Santurile laterale și rigolele au forme neregulate și sunt coamale, iar drenurile de adâncime sunt inexistente
							1	105.005	110.989	5.984	5 (75 - 90)	Deflexiuni între 37 - 94 sulmi de milimetru
							1	105.005	110.989	5.984	4 (50 - 75)	Sistem deficitar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Lipsa ghișierelor de siguranță
							3	105.005	106.000	0.995	6 (90 - 100)	Valoarea IRI între 0 - 1,66 m/km
								106.000	107.500	1.500	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1,66 - 4,00 m/km
								107.500	110.989	3.489	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 - 8,50 m/km
							2	105.005	109.100	4.095	2 (20 - 35)	Numarul de derapaj între 20 - 35 pe scara de evaluare 0 - 100
								109.100	110.989	1.889	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100
							1	105.005	110.989	5.984	4 (50 - 75)	Lipsa curbilor de tranziție. Curbe fara suprainaltare și supralargire.
							1	105.005	110.989	5.984	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terenului natural de fundare
							1	105.005	110.989	5.984	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terasamentului drumului
							2	105.005	106.650	1.645	3 (35 - 50)	Drumul în debiu puțin adânc. Deszapezire deficitară datorată lipsei de utilaje adecvate. Intreținere deficitară pe timp de iarnă, pe globa.
								106.650	110.989	4.339	2 (20 - 35)	Drumul în debiu puțin adânc. Lipsa parazapezilor în timpul iernii. Deszapezire deficitară datorată lipsei de utilaje adecvate. Intreținere deficitară pe timp de iarnă, pe globa.
							1	105.005	110.989	5.984	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
							1	105.005	110.989	5.984	3 (35 - 50)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Abundă arbori de mici dimensiuni și vegetația crescută la întimplare.
							2	105.005	106.405	1.400	5 (75 - 90)	Lipsa amenajărilor paisagiste în zona drumului.
								106.405	110.989	4.584	6 (90 - 100)	Exploatare de foarte bună calitate.
							2	105.005	109.900	4.895	5 (75 - 90)	Exploatare de bună calitate
								109.900	110.989	1.089	4 (50 - 75)	Intreținere de bună calitate
15	X001	78.118	94.403	16.285			3	78.118	81.350	2.232	1 (0 - 20)	Partea carosabilă afectată de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 80 - 100%
								81.350	92.680	11.330	3 (35 - 50)	Partea carosabilă afectată de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 65%
								92.680	94.403	1.723	2 (20 - 35)	Partea carosabilă afectată de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 65 - 80%
							2	78.118	92.880	14.762	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate și sunt coamale, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate gunoaie, în special în zona podetelor, drenurile de adâncime sunt inexistente
								92.880	94.403	1.523	2 (20 - 35)	Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt coamale sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoaie, în special în zona podetelor; iar drenurile de adâncime sunt inexistente
							2	78.118	81.400	3.282	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 94 - 200 sulmi de milimetru
								81.400	94.403	13.003	3 (35 - 50)	Deflexiuni între 200 - 260 sulmi de milimetru
							1	78.118	94.403	16.285	4 (50 - 75)	Sistem deficitar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Lipsa ghișierelor de siguranță
							2	78.118	82.050	3.932	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1,66 - 4,00 m/km
								82.050	94.403	12.353	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 - 8,50 m/km
							2	78.118	92.400	14.282	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100
								92.400	94.403	2.003	2 (20 - 35)	Numarul de derapaj între 20 - 35 pe scara de evaluare 0 - 100
							3	78.118	79.635	1.517	5 (75 - 90)	Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente
								79.635	91.900	12.265	4 (50 - 75)	Lipsa curbilor de tranziție. Curbe fara suprainaltare și supralargire.
								91.900	94.403	2.503	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
							1	78.118	94.403	16.285	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terenului natural de fundare
							1	78.118	94.403	16.285	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terasamentului drumului.

					5 (lr)	2	35.000	53.900	18.900	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 - 8,50 m/km
					6 (lcr)	3	53.900	78.118	24.218	3 (35 - 50)	Valoarea IRI între 8,50 - 11,00 m/km
							35.000	41.760	6.760	2 (20 - 35)	Numarul de derapaj între 20 - 35 pe scara de evaluare 0 - 100
							41.760	51.220	9.460	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
							51.220	78.118	26.898	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100
					7 (lga)	1	35.000	78.118	43.118	4 (50 - 75)	Lipsa curbelor de tranziție. Curbe fara suprainaltare si supralargire.
					8 (lgs)	1	35.000	78.118	43.118	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
					9 (lgs)	2	35.000	73.580	38.580	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului
					10 (lws)	1	35.000	78.118	43.118	5 (75 - 90)	Deplasari extrem de usoare ale terasamentului drumului
					11 (lls)	1	35.000	78.118	43.118	4 (50 - 75)	Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilitaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global.
					12 (lep)	2	35.000	68.500	35.500	3 (35 - 50)	Nivel de serviciu A, B, C
							68.500	78.118	9.618	4 (50 - 75)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abundanta arbori de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intimplare
					13 (lpo)	1	35.000	78.118	43.118	5 (75 - 90)	Lipsa amenajarilor peisagiste in zona drumului.
					14 (lqm)	1	35.000	78.118	43.118	5 (75 - 90)	Exploatare de buna calitate.
19	X01B	36.889	65.003	28.114	1 (lsc)	2	36.889	42.560	5.671	3 (35 - 50)	Intretinere de buna calitate
							42.560	65.003	22.443	2 (20 - 35)	Paretea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 65%
					2 (lsc)	2	36.889	44.300	7.411	3 (35 - 50)	Paretea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 65 - 80%
							44.300	65.003	20.703	2 (20 - 35)	Drenurile de suprafața și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale și rigolele au forme neregulate și sunt colmatate, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate gunoaie, în special în zona podetelor, drenurile de adâncime sunt inexistente
					3 (lsc)	3	36.889	41.850	4.961	6 (90 - 100)	Drenurile de suprafața și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoaie, în special în zona podetelor, iar drenurile de adâncime sunt inexistente
					4 (lls)	1	36.889	65.003	28.114	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 0 - 37 sulimi de milimetru
					5 (lrr)	4	36.889	39.750	2.861	5 (75 - 90)	Deflexiuni între 94 - 200 sulimi de milimetru
							39.750	44.100	4.350	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 37 - 94 sulimi de milimetru
					4 (lls)	1	36.889	65.003	28.114	4 (50 - 75)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Lipsa gisierelor de siguranta.
					5 (lrr)	4	36.889	39.750	2.861	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1,66 - 4,00 m/km
							39.750	44.100	4.350	6 (90 - 100)	Valoarea IRI între 0 - 1,66 m/km
					6 (lcr)	3	36.889	58.800	21.911	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 - 8,50 m/km
							58.800	61.400	2.600	6 (90 - 100)	Valoarea IRI între 8,50 - 11,00 m/km
							61.400	65.003	3.603	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1,66 - 4,00 m/km
					7 (lga)	1	36.889	65.003	28.114	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
					8 (lgs)	1	36.889	65.003	28.114	6 (90 - 100)	Numarul de derapaj între 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100
					9 (lgs)	1	36.889	65.003	28.114	6 (90 - 100)	Lipsa curbelor de tranziție. Curbe fara suprainaltare si supralargire.
					10 (lws)	2	36.889	45.200	8.311	4 (50 - 75)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
							45.200	65.003	19.803	3 (35 - 50)	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului.
					11 (lls)	1	36.889	65.003	28.114	5 (75 - 90)	Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilitaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global.
					12 (lep)	1	36.889	65.003	28.114	1 (0 - 20)	Drumul in debieul puțin adanc. Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilitaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global.
					13 (lsc)	1	36.889	65.003	28.114	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu D
					14 (lqm)	2	36.889	44.650	7.761	6 (90 - 100)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa drenurilor de panta (santuri de garda, etc). Abundanta arbori de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intimplare
							44.650	65.003	20.353	5 (75 - 90)	Exploatare de foarte buna calitate
					1 (lsc)	1	73.011	97.441	24.430	5 (75 - 90)	Intretinere de buna calitate
20	X0A1	73.011	97.441	24.430	2 (lsc)	3	73.011	77.180	4.169	5 (75 - 90)	Paretea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 10 - 25%
							77.180	95.200	18.020	4 (50 - 75)	Neregularitati minore ale santurilor laterale si rigolelor
					3 (lsc)	4	73.011	76.910	3.899	5 (75 - 90)	Santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmatate, iar drenurile de adâncime sunt inexistente
							76.910	91.640	14.730	5 (75 - 90)	Neregularitati minore ale santurilor laterale si rigolelor
							91.640	91.640	0	5 (75 - 90)	Deflexiuni între 0 - 37 sulimi de milimetru
							91.640	91.640	0	5 (75 - 90)	Deflexiuni între 37 - 94 sulimi de milimetru
							91.640	91.640	0	5 (75 - 90)	Deflexiuni între 94 - 200 sulimi de milimetru
							91.640	91.640	0	5 (75 - 90)	Deflexiuni între 37 - 94 sulimi de milimetru

22	X002	110.989	118.015	7.026	1	(luc)	2	110.989	112.630	1.641	6 (90 - 100)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 0 - 10%.
								112.630	118.015	5.385	5 (75 - 90)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 10 - 25%.
					2	(luc)	2	110.989	116.200	5.211	5 (75 - 90)	Neregularități minore ale santunilor laterale și rigolelor.
					3	(luc)	2	110.989	118.015	1.815	6 (90 - 100)	Pe ambele părți ale drumului sunt acumulate mici cantități de resturi vegetale și moloz.
					4	(luc)	2	110.989	112.800	1.811	5 (75 - 90)	Deflexiuni între 37 - 94 sulmi de milimetru
					5	(luc)	1	110.989	118.015	5.215	6 (90 - 100)	Deflexiuni între 0 - 37 sulmi de milimetru
					6	(luc)	1	110.989	118.015	7.026	4 (50 - 75)	Sistem deficiar de drenaj a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației: Lipsa gîșierelor de siguranță.
					7	(luc)	1	110.989	118.015	7.026	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 - 6,50 m/km
					8	(luc)	3	110.989	112.750	1.761	6 (90 - 100)	Numarul de derapaj între 90 - 105
					9	(luc)	3	112.750	114.100	1.350	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
					10	(luc)	1	114.100	118.015	3.915	5 (75 - 90)	Numarul de derapaj între 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100
					11	(luc)	1	110.989	118.015	7.026	4 (50 - 75)	Lipsa curbilor de tranziție. Curbe fara supralanare și supralargire.
					12	(luc)	1	110.989	118.015	7.026	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terenului natural de fundare
					13	(luc)	1	110.989	118.015	7.026	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terasamentului drumului.
					14	(luc)	2	110.989	112.310	1.321	5 (75 - 90)	Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilitaje adecvate.
					15	(luc)	2	112.310	118.015	5.705	4 (50 - 75)	Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilitaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global.
					16	(luc)	2	110.989	116.950	5.961	5 (75 - 90)	Nivel de serviciu D
					17	(luc)	2	116.950	118.015	1.065	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
					18	(luc)	1	110.989	118.015	7.026	3 (35 - 50)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abundă arbori de mici dimensiuni și vegetația crescută la intimplare
					19	(luc)	1	110.989	118.015	7.026	6 (90 - 100)	Lipsa amenajarilor peisagiste in zona drumului.
					20	(luc)	1	110.989	118.015	7.026	6 (90 - 100)	Exploatare de foarte buna calitate.
					21	(luc)	1	110.989	118.015	7.026	5 (75 - 90)	Intretinere de buna calitate
23	X002	43.983	67.999	24.016	1	(luc)	3	43.983	46.700	2.717	6 (90 - 100)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 0 - 10%.
								46.700	49.950	3.250	4 (50 - 75)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 25 - 50%.
								49.950	67.999	18.049	5 (75 - 90)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 10 - 25%.
					2	(luc)	1	43.983	67.999	24.016	5 (75 - 90)	Neregularități minore ale santunilor laterale și rigolelor
					3	(luc)	1	43.983	67.999	24.016	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 94 - 200 sulmi de milimetru
					4	(luc)	2	43.983	63.180	19.197	3 (35 - 50)	Sistem deficiar de drenaj a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Santuni laterale prea adanci. Lipsa marcajelor rutiere, a butonilor reflectanți și a stălpilor de drenaj. Lipsa gîșierelor de siguranță.
								63.180	67.999	4.819	2 (20 - 35)	Sistem deficiar de drenaj a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Acoastamente denivelate. Santuni laterale prea adanci. Lipsa marcajelor rutiere, a butonilor reflectanți și a stălpilor de drenaj. Lipsa gîșierelor de siguranță. Dirijarea defectuoasă a traficului în zonele cu lucrări. Lipsa totală a iluminării drumului.
					5	(luc)	2	43.983	47.600	3.617	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1,66 - 4,00 m/km
					6	(luc)	3	43.983	67.999	20.399	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 - 8,50 m/km
					7	(luc)	3	43.983	63.850	19.867	5 (75 - 90)	Numarul de derapaj între 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100
					8	(luc)	3	63.850	66.580	2.730	6 (90 - 100)	Numarul de derapaj între 90 - 105
					9	(luc)	1	66.580	67.999	1.419	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
					10	(luc)	1	43.983	67.999	24.016	6 (90 - 100)	Geometrie adecvata
					11	(luc)	1	43.983	67.999	24.016	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terenului natural de fundare
					12	(luc)	1	43.983	67.999	24.016	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terasamentului drumului.
					13	(luc)	3	43.983	46.060	2.077	5 (75 - 90)	Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilitaje adecvate.
					14	(luc)	3	46.060	63.800	17.740	4 (50 - 75)	Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilitaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global.
					15	(luc)	1	63.800	67.999	4.199	3 (35 - 50)	Drumul in debiul puțin adanc. Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilitaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global.
					16	(luc)	1	43.983	67.999	24.016	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
					17	(luc)	2	43.983	62.480	18.497	4 (50 - 75)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajarilor peisagiste in zona drumului.
					18	(luc)	2	43.983	67.999	5.519	5 (75 - 90)	Lipsa amenajarilor peisagiste in zona drumului.
					19	(luc)	2	43.983	51.100	7.117	6 (90 - 100)	Exploatare de foarte buna calitate.
					20	(luc)	1	51.100	67.999	16.899	5 (75 - 90)	Exploatare de buna calitate.
					21	(luc)	1	43.983	67.999	24.016	5 (75 - 90)	Intretinere de buna calitate

⁵Suma lungimilor tuturor sub-tronsoanelor omogene (ale fiecărui tronson omogen), în raport cu oricare din parametrii de stare, care cad în oricare din intervalele de evaluare a stării (de degradare și/sau funcționale), este egală cu lungimea tronsonului omogen în cauza

Tabelul 10

ETAPA II OPTIMIZARE: LA NIVEL DE TRONSON OMOGEN

Selectarea sub-tronsoanelor omogene din fiecare cele 23 de trasee/tronsoane omogene ale rețelei de drumuri pilot (in raport cu fiecare din cei 14 parametri de stare) care cad in intervalele de calificare a stării de degradare 1 - 6, in aceasta ordine

A treia ordonare numerica a celor 23 de tronsoane omogene, re-sortate aici in ordinea crescatoare a valorii Coeficientului Compozit (adica $I_{gs} + C_r$, Indicele Global de Viabilitate + Coeficientul Invers de Corectie din Trafic) (a se vedea Tabelul 7, coloana 1 si 13)	Numarul de identificare a tronsoanelor omogene	Limitele tronsoanelor omogene		Lungimea tronsoanelor omogene in km	Numarul de ordine al parametrilor de stare (1 - 14), in ordinea lor de prioritate	Numarul de sub-tronsoane omogene in raport cu fiecare parametru de stare si cu toate cele 6 intervale de evaluare a stării de degradare	Limitele sub-tronsoanelor omogene care cad in fiecare interval de evaluare			Lungimea sub-tronsoanelor omogene ¹ care cad in fiecare interval de evaluare km	Intervalul de calificare a stării de degradare (1 - 6) (a se vedea Fig 1) in care cade fiecare sub-tronson omogen ²	Tipul de degradare specific fiecarui sub-tronson omogen
		De la km	La km				8	9	10			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1	X006	8.490	13.990	5.500	7 (lgs)	3	8.490	9.500	1.010	3 (35 - 50)		Geometrie deficiara, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara suprainalare si supralargire. Pante abrupte. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente.
1	X006	8.490	13.990	5.500	10 (lws)	3	12.100	12.900	0.800	3 (35 - 50)		Drumul in debleu putin adanc. Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global.
					3 (lsc)	3	10.412	12.470	2.058	4 (50 - 75)		Deflexiuni intre 94 - 200 sulimi de milimetru
					5 (lir)	4	8.490	9.150	0.660	4 (50 - 75)		Valoarea IRI intre 4.00 - 8.50 m/km
					6 (lsc)	2	9.870	13.990	4.120	4 (50 - 75)		Valoarea IRI intre 4.00 - 8.50 m/km
					7 (lgs)	3	9.500	12.500	3.000	4 (50 - 75)		Numarul de derapaj intre 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
					10 (lws)	3	8.490	12.100	3.610	4 (50 - 75)		Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara suprainalare si supralargire.
					11 (lsc)	2	12.900	13.990	1.090	4 (50 - 75)		Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global.
					13 (lgs)	1	13.150	13.990	0.840	4 (50 - 75)		Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global.
					14 (lgs)	2	8.490	13.990	5.500	4 (50 - 75)		Nivel de serviciu E
					1 (lsc)	2	11.350	13.990	2.640	5 (75 - 90)		Lipsa controlului traficului greu si agabaritic.
					2 (lsc)	1	8.490	13.990	5.500	5 (75 - 90)		Intretinere sub standard
					3 (lsc)	3	12.470	13.990	1.520	5 (75 - 90)		Partea carosabila afectata de cei puțin unii din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, in proportie de 10 - 25%
					4 (lsc)	1	8.490	13.990	5.500	5 (75 - 90)		Neregularitati minore ale sanurilor laterale si rigolelor
					5 (lir)	4	9.975	11.070	1.095	5 (75 - 90)		Deflexiuni intre 37 - 94 sulimi de milimetru
					6 (lsc)	2	12.150	13.990	1.840	5 (75 - 90)		Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei.
					7 (lgs)	3	12.500	13.990	1.490	5 (75 - 90)		Valoarea IRI intre 1.66 - 4.00 m/km
					11 (lsc)	2	8.490	9.870	1.380	5 (75 - 90)		Valoarea IRI intre 1.66 - 4.00 m/km
					14 (lgs)	2	10.100	13.990	3.890	5 (75 - 90)		Valoarea IRI intre 1.66 - 4.00 m/km
												Numarul de derapaj intre 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100
												Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente.
												Nivel de serviciu D
												Intretinere de buna calitate

1	X006	8.490	13.990	5.500	1 (lsc)	2	8.490	11.350	2.860	6 (90 - 100)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 0 - 10%.
					3 (lbc)	3	8.490	10.412	1.922	6 (90 - 100)	Deflexiuni între 0 - 37 sutimi de milimetru
					8 (lgs)	1	8.490	13.990	5.500	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terenului natural de fundare
					9 (lsc)	1	8.490	13.990	5.500	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terasamentului drumului.
					12 (lep)	1	8.490	13.990	5.500	6 (90 - 100)	Protecția mediului foarte buna.
2	X005	7.571	21.050	13.479	2 (lsc)	3	7.571	10.200	2.629	1 (0 - 20)	Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, drenurile de acostament sunt inexistente, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoaie, în special în zona podetelor, drenurile de adâncime sunt inexistente, santurile laterale și rigolele nu sunt peretate în zonele în care acestea ar trebui să fie
					6 (lsc)	4	17.050	18.800	1.750	1 (0 - 20)	Numarul de derapați mai mic de 20, pe scara de evaluare 0 - 100
					12 (lep)	4	11.150	14.400	3.250	1 (0 - 20)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa drenurilor de panta (santuri de garda, etc). Abundă arborii de mici dimensiuni și vegetația crescută la întămplare.
2	X005	7.571	21.050	13.479	2 (lsc)	3	16.100	21.050	4.950	2 (20 - 35)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa drenurilor de panta (santuri de garda, etc). Abundă arborii de mici dimensiuni și vegetația crescută la întămplare.
					6 (lsc)	4	9.450	17.050	7.600	2 (20 - 35)	Numarul de derapați între 200 - 35 pe scara de evaluare 0 - 100
2	X005	7.571	21.050	13.479	1 (lsc)	4	7.571	11.150	3.579	2 (20 - 35)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Abundă arborii de mici dimensiuni și vegetația crescută la întămplare. Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului. Lipsa plantărilor pentru prevenirea alunecărilor de teren.
					2 (lsc)	3	10.200	16.100	5.900	3 (35 - 50)	Partea carosabla afectată de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 65%.
					3 (lbc)	3	7.571	11.050	3.479	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate și sunt colmate, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate gunoaie, în special în zona podetelor, drenurile de adâncime sunt inexistente
					5 (lsc)	3	16.420	18.150	1.730	3 (35 - 50)	Deflexiuni între 200 - 260 sutimi de milimetru
					10 (lsc)	3	9.880	14.010	4.130	3 (35 - 50)	Valoarea IRI între 8.50 - 11.00 m/km
					12 (lep)	4	14.400	19.900	5.500	3 (35 - 50)	Drumul în debiu puțin adânc. Deszapezire deficitară datorată lipsei de utilaje adecvate. Întreținere deficitară pe timp de iarnă, pe glob.
2	X005	7.571	21.050	13.479	1 (lsc)	4	9.250	15.500	6.250	4 (50 - 75)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Abundă arborii de mici dimensiuni și vegetația crescută la întămplare. Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului.
					3 (lbc)	3	17.280	21.050	3.770	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 94 - 200 sutimi de milimetru
					4 (lsc)	3	17.500	21.050	3.550	4 (50 - 75)	Sistem deficitar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Lipsa glisierelor de siguranță.
					6 (lsc)	4	7.571	9.450	1.879	4 (50 - 75)	Numarul de derapați între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
					7 (lgs)	3	9.850	19.400	9.550	4 (50 - 75)	Numarul de derapați între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
					10 (lsc)	3	14.010	21.050	7.040	4 (50 - 75)	Lipsa curbilor de tranziție. Curbe fără supraînălțare și supralargire.
					11 (lsc)	3	10.150	11.900	1.750	4 (50 - 75)	Deszapezire deficitară datorată lipsei de utilaje adecvate. Întreținere deficitară pe timp de iarnă, pe glob.
					13 (lsc)	3	19.650	21.050	1.400	4 (50 - 75)	Nivel de serviciu E
					14 (lsc)	2	7.571	16.980	9.409	4 (50 - 75)	Lipsa controlului traficului greu și agabaritic.
2	X005	7.571	21.050	13.479	1 (lsc)	4	15.500	19.800	4.300	5 (75 - 90)	Partea carosabla afectată de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 10 - 25%.
					3 (lbc)	3	11.050	17.280	6.230	5 (75 - 90)	Deflexiuni între 37 - 94 sutimi de milimetru
					4 (lsc)	3	9.400	8.100	1.300	5 (75 - 90)	Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației.
					5 (lsc)	3	7.571	16.420	8.849	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1.66 - 4.00 m/km
					7 (lgs)	3	19.400	21.050	1.650	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1.66 - 4.00 m/km
					10 (lsc)	3	7.571	9.880	2.309	5 (75 - 90)	Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente
					11 (lsc)	3	11.900	21.050	9.150	5 (75 - 90)	Deszapezire deficitară datorată lipsei de utilaje adecvate.
					13 (lsc)	3	10.200	19.650	9.450	5 (75 - 90)	Nivel de serviciu D
					14 (lsc)	2	16.980	21.050	4.070	5 (75 - 90)	Exploatare de buna calitate. Întreținere de buna calitate

2	X005	7.571	21.050	13.479	4 (lta)	3	7.571	9.400	1.829	6 (90 - 100)	Acostamente derivate pe alocuri.
					7 (lpa)	3	7.571	9.850	2.279	6 (90 - 100)	Geometrie adecvate.
					8 (lpsa)	1	7.571	21.050	13.479	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terenului natural de fundare
					9 (lps)	1	7.571	21.050	13.479	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terasamentului drumului.
					11 (lta)	3	7.571	10.150	2.579	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
3	X0A1	10.604	36.022	25.418	1 (lva)	3	14.080	21.100	7.020	1 (0 - 20)	Partea carosabilă afectată de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 80 - 100%
					2 (lasc)	2	24.800	36.022	11.222	1 (0 - 20)	Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, drenurile de acostament sunt inexistente, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoase, în special în zona podetelor, drenurile de adâncime sunt inexistente, santurile laterale și rigolele nu sunt pereiate în zonele în care acestea ar trebui să fie
					6 (lvr)	4	10.604	18.420	7.816	1 (0 - 20)	Numarul de derapaj mai mic de 20, pe scara de evaluare 0 - 100
3	X0A1	10.604	36.022	25.418	1 (lva)	3	21.100	36.022	14.922	2 (20 - 35)	Partea carosabilă afectată de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 65 - 80%
					2 (lasc)	2	10.604	24.800	14.196	2 (20 - 35)	Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoase, în special în zona podetelor, iar drenurile de adâncime sunt inexistente
					6 (lvr)	4	31.950	36.022	4.022	2 (20 - 35)	Numarul de derapaj între 20 - 35 pe scara de evaluare 0 - 100
3	X0A1	10.604	36.022	25.418	1 (lva)	3	10.604	14.080	3.476	3 (35 - 50)	Partea carosabilă afectată de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 65%
					6 (lvr)	4	21.800	31.950	10.150	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100
					7 (lpa)	2	24.060	36.022	11.962	3 (35 - 50)	Geometrie deficiară, pe global. Curbe cu raza mică. Lipsa curbilor de tranziție. Curbă fără supraînălțare și supraînlățire. Pante abrupte. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente.
					10 (lva)	2	30.800	36.022	5.222	3 (35 - 50)	Drumul în debiu puțin adânc. Deszapezire deficiară datorată lipsei de utilaje adecvate. Întreținere deficiară pe timp de iarnă, pe global.
					13 (lpa)	3	32.400	36.022	3.622	3 (35 - 50)	Dișajare deficiară a circulației. Lipsa controlului traficului greu și agabaritic.
					3 (lbc)	1	10.604	36.022	25.418	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 94 - 200 sutimi de milimetru
					5 (lvr)	3	14.100	18.350	4.250	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 - 8,50 m/km
					6 (lvr)	4	18.420	21.800	3.980	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
					7 (lpa)	2	10.604	24.060	13.456	4 (50 - 75)	Lipsa curbilor de tranziție. Curbă fără supraînălțare și supraînlățire
					10 (lva)	2	10.604	30.800	20.196	4 (50 - 75)	Deszapezire deficiară datorată lipsei de utilaje adecvate. Întreținere deficiară pe timp de iarnă, pe global.
					12 (lpa)	1	10.604	36.022	25.418	4 (50 - 75)	Lipsa dotărilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajărilor paisagiste în zona drumului.
					13 (lpa)	3	14.250	32.400	18.150	4 (50 - 75)	Lipsa controlului traficului greu și agabaritic.
3	X0A1	10.604	36.022	25.418	4 (lta)	1	10.604	36.022	25.418	5 (75 - 90)	Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației.
					5 (lvr)	3	18.350	36.022	17.672	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1,66 - 4,00 m/km
					13 (lpa)	3	10.604	14.250	3.646	5 (75 - 90)	Exploatare de bună calitate.
					14 (lpa)	1	10.604	36.022	25.418	5 (75 - 90)	Întreținere de bună calitate
					5 (lvr)	3	10.604	14.100	3.496	6 (90 - 100)	Valoarea IRI între 0 - 1,66 m/km
3	X0A1	10.604	36.022	25.418	8 (lpsa)	1	10.604	36.022	25.418	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terenului natural de fundare
					9 (lps)	1	10.604	36.022	25.418	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terasamentului drumului.
					11 (lta)	1	10.604	36.022	25.418	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
4	X01B	3.062	7.073	4.011	1 (lva)	2	4.560	7.073	2.513	1 (0 - 20)	Partea carosabilă afectată de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 80 - 100%
					2 (lasc)	1	3.062	7.073	4.011	1 (0 - 20)	Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, drenurile de acostament sunt inexistente, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoase, în special în zona podetelor, drenurile de adâncime sunt inexistente, santurile laterale și rigolele nu sunt pereiate în zonele în care acestea ar trebui să fie
					3 (lbc)	2	4.180	7.073	2.893	1 (0 - 20)	Deflexiuni mai mari de 320 sutimi de milimetru
					4 (lta)	2	3.960	7.073	3.113	1 (0 - 20)	Sistem deficiară de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Calitate necorespunzătoare a suprafețelor carosabile. Acostamente derivate. Santuri laterale prea adânci. Lipsa marcașelor rutiere, a buzonilor reflectanți și a stălpilor de dirijare. Lipsa totală a glistierelor de siguranță. Dinierea defectuoasă a traficului în zonele cu lucrări. Lipsa totală a iluminării drumului.
					7 (lpa)	1	3.062	7.073	4.011	1 (0 - 20)	Geometrie deficiară, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranziție. Curbă fără supraînălțare și supraînlățire. Pante abrupte. Intersecții la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente.
					10 (lva)	1	3.062	7.073	4.011	1 (0 - 20)	Drumul în debiu puțin adânc. Cavaliere longitudinali de pamant pe ambele părți ale drumului. Lipsa parapezilor în timpul iernii. Deszapezire deficiară datorată lipsei de utilaje adecvate. Întreținere deficiară pe timp de iarnă, pe global. Combaterea deficiară a eroziunii. Lipsa drenurilor de pantă (santuri de gardă, etc). Abundă arbori de mici dimensiuni și vegetația crescută în întimplare.
					12 (lpa)	1	3.062	7.073	4.011	1 (0 - 20)	

12

4	X01B	3.062	7.073	4.011		1 (lsc)	2	3.062	4.560	1.498	2 (20 - 35)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 65 - 80%.
						3 (lbc)	2	3.062	4.180	1.118	2 (20 - 35)	Deflexiuni între 260 - 320 sulmi de milimetru
						4 (lsc)	2	3.062	3.960	0.898	2 (20 - 35)	Sistem deficiar de drenaj la traficul. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Acostamente denivelate. Santuri laterale prea adânci. Lipsa marcajelor rutiere, a butonilor reflecionzanti și a stajilor de drenaj. Lipsa gisierelor de siguranță. Drijirea defectuoasă a traficului în zonele de lucru. Lipsa totală a iluminării drumului.
						5 (lsc)	1	3.062	7.073	4.011	2 (20 - 35)	Valoarea IRI între 11,00 - 13,80 m/km
						6 (lsc)	2	4.850	7.073	2.423	2 (20 - 35)	Numarul de derapaj între 20 - 35 pe scara de evaluare 0 - 100
4	X01B	3.062	7.073	4.011		6 (lsc)	2	3.062	4.650	1.588	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100
						14 (lqm)	1	3.062	7.073	4.011	3 (35 - 50)	Intretinere defictara, pe global.
						9 (lsc)	3	3.980	5.070	1.090	4 (50 - 75)	Lisare deplasari ale terasamentului drumului datorate amplasarii tronsonului într-o zona foarte uneda
						11 (lsc)	1	3.062	7.073	4.011	4 (50 - 75)	Nivel de serviciu E
4	X01B	3.062	7.073	4.011		9 (lsc)	3	5.070	7.073	2.003	5 (75 - 90)	Deplasari extrem de usoare ale terasamentului drumului
4	X01B	3.062	7.073	4.011		8 (lsc)	1	3.062	7.073	4.110	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terenului natural de fundare
						9 (lsc)	3	3.062	3.980	0.918	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terasamentului drumului.
						13 (lsc)	1	3.062	7.073	4.011	6 (90 - 100)	Exploatare de foarte buna calitate.
5	XPEBW	0.051	23.007	22.956		7 (lsc)	2	19.900	23.007	3.107	1 (0 - 20)	Geometrie defictara, pe global. Curbe cu raza mica. Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara supraînaltare si supraînaltare. Pante abrupte. Intersectii la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente. Partea carosabla îngustă. Acostamente înguste.
						10 (lsc)	3	0.051	2.890	2.839	1 (0 - 20)	Drumul în debieu puțin adanc. Cavaieni longitudinali de pamant pe ambele parti ale drumului. Lipsa parapezilor în timpul iernii. Deszapezire defictara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere defictara pe timp de iarna, pe global.
5	XPEBW	0.051	23.007	22.956		7 (lsc)	2	0.051	19.900	19.849	2 (20 - 35)	Geometrie defictara, pe global. Curbe cu raza mica. Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara supraînaltare si supraînaltare. Pante abrupte. Intersectii la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente.
						10 (lsc)	3	3.600	23.007	19.407	2 (20 - 35)	Drumul în debieu puțin adanc. Lipsa parapezilor în timpul iernii. Deszapezire defictara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere defictara pe timp de iarna, pe global.
						12 (lsc)	2	0.051	20.050	19.999	2 (20 - 35)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abunda arborii de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intampinare. Lipsa amenajarilor peisagiste în zona drumului. Lipsa plantatiilor pentru prevenirea alunecarilor de teren.
						14 (lqm)	2	0.051	17.250	17.199	2 (20 - 35)	Intretinere defictara, pe global.
5	XPEBW	0.051	23.007	22.956		2 (lsc)	2	18.280	23.007	4.727	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafata si de adancime, sunt în stare proasta pe tot parcursul acestor sub-tronson: santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmatate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate gunoace, în special în zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistente.
						4 (lsc)	1	0.051	23.007	22.956	3 (35 - 50)	Sistem deficiar de drenaj la traficul. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Santuri laterale prea adânci. Lipsa marcajelor rutiere, a butonilor reflecionzanti și a stajilor de drenaj. Lipsa gisierelor de siguranță.
						12 (lsc)	2	20.050	23.007	2.957	3 (35 - 50)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abunda arborii de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intampinare. Lipsa amenajarilor peisagiste în zona drumului.
						14 (lqm)	2	17.250	23.007	5.757	3 (35 - 50)	Intretinere defictara, pe global.
5	XPEBW	0.051	23.007	22.956		1 (lsc)	3	0.051	3.200	3.149	4 (50 - 75)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 25 - 50%.
						2 (lsc)	2	0.051	18.280	18.229	4 (50 - 75)	Santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmatate, iar drenurile de adancime sunt inexistente
						3 (lbc)	3	6.150	23.007	16.857	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 94 - 200 sulmi de milimetru
						6 (lsc)	3	3.980	19.400	15.420	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
						10 (lsc)	3	2.890	3.600	0.710	4 (50 - 75)	Deszapezire defictara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere defictara pe timp de iarna, pe global.
						11 (lsc)	3	17.800	23.007	5.207	4 (50 - 75)	Nivel de serviciu E
5	XPEBW	0.051	23.007	22.956		1 (lsc)	3	7.060	23.007	15.947	5 (75 - 90)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 10 - 25%.
						3 (lbc)	3	0.051	3.670	3.619	5 (75 - 90)	Deflexiuni între 37 - 94 sulmi de milimetru
						6 (lsc)	3	19.400	23.007	3.607	5 (75 - 90)	Numarul de derapaj între 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100
						11 (lsc)	3	2.450	17.800	15.350	5 (75 - 90)	Nivel de serviciu D
5	XPEBW	0.051	23.007	22.956		1 (lsc)	3	3.200	7.060	3.860	6 (90 - 100)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 0 - 10%.
						3 (lbc)	3	3.670	6.150	2.480	6 (90 - 100)	Deflexiuni între 0 - 37 sulmi de milimetru
						5 (lsc)	1	0.051	23.007	22.956	6 (90 - 100)	Valoarea IRI între 0 - 1,66 m/km
						6 (lsc)	3	0.051	3.980	3.929	6 (90 - 100)	Numarul de derapaj între 90 - 105
						8 (lsc)	1	0.051	23.007	22.956	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terenului natural de fundare
						9 (lsc)	1	0.051	23.007	22.956	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terasamentului drumului.
						11 (lsc)	3	0.051	2.450	2.399	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
						13 (lsc)	1	0.051	23.007	22.956	6 (90 - 100)	Exploatare de foarte buna calitate.

6	X005	21.050	35.108	14.058	1 (fsc)	3	23.900	25.280	1.380	1 (0 - 20)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 80 - 100%.
6	X005	21.050	35.108	14.058	1 (fsc)	3	25.280	35.108	9.828	2 (20 - 35)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 65 - 80%.
					3 (lbc)	3	21.050	25.040	3.990	2 (20 - 35)	Deflexiuni între 260 - 320 subțimi de milimetru
					6 (lsc)	3	21.050	23.920	2.870	2 (20 - 35)	Numarul de derapaj între 20 - 35 pe scara de evaluare 0 - 100
6	X005	21.050	35.108	14.058	12 (lsc)	3	21.050	24.400	3.350	2 (20 - 35)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Abundă arborii de mici dimensiuni și vegetația crescută la intimplare. Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului. Lipsa plantărilor pentru prevenirea alunecărilor de teren.
					1 (fsc)	3	21.050	23.900	2.850	3 (35 - 50)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 65%.
					2 (lsc)	2	24.700	35.108	10.408	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale și rigolele au forme neregulate și sunt colmatate, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate gunoaie, în special în zona podetelor, drenurile de adâncime sunt inexistente
					3 (lbc)	3	25.040	33.250	8.210	3 (35 - 50)	Deflexiuni între 200 - 260 subțimi de milimetru
					6 (lsc)	3	27.420	35.108	7.688	3 (35 - 50)	Deflexiuni între 260 - 320 subțimi de milimetru
					12 (lsc)	3	25.880	35.108	9.228	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100
					14 (lsc)	3	21.050	22.940	1.890	3 (35 - 50)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Abundă arborii de mici dimensiuni și vegetația crescută la intimplare. Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului.
6	X005	21.050	35.108	14.058	2 (lsc)	2	21.050	24.700	3.650	4 (50 - 75)	Santurile laterale și rigolele au forme neregulate și sunt colmatate, iar drenurile de adâncime sunt inexistente
					3 (lbc)	3	33.250	35.108	1.858	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 94 - 200 subțimi de milimetru
					4 (lsc)	1	21.050	35.108	14.058	4 (50 - 75)	Sistem deficiitar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Lipsa glistierilor de siguranță.
					6 (lsc)	3	23.920	27.420	3.500	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
					10 (lsc)	3	23.800	24.950	1.150	4 (50 - 75)	Lipsa curbilor de tranziție. Curbe fara supranaltare și supralargire
					12 (lsc)	3	24.400	25.880	1.480	4 (50 - 75)	Deszapezire deficietara datorata lipsei de utiliaje adecvate. Intretinere deficietara pe timp de iarna, pe global.
					13 (lsc)	3	33.950	35.108	1.158	4 (50 - 75)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului.
					5 (lsc)	2	31.780	35.108	3.328	5 (75 - 90)	Lipsa controlului traficului greu și agabantic.
					10 (lsc)	3	24.950	35.108	1.0158	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1,66 - 4,00 m/km
					13 (lsc)	3	21.050	31.800	10.750	5 (75 - 90)	Exploatare de buna calitate.
					14 (lsc)	3	23.850	35.108	11.258	5 (75 - 90)	Intretinere de buna calitate
6	X005	21.050	35.108	14.058	5 (lsc)	2	21.050	31.780	10.730	6 (90 - 100)	Valoarea IRI între 0 - 1,66 m/km
					8 (lsc)	1	21.050	35.108	14.058	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terenului natural de fundare
					9 (lsc)	1	21.050	35.108	14.058	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terasamentului drumului.
					10 (lsc)	3	21.050	23.800	2.750	6 (90 - 100)	Intretinerea pe timp de iarna foarte buna
					11 (lsc)	1	21.050	35.108	14.058	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
					13 (lsc)	3	31.800	33.950	2.150	6 (90 - 100)	Exploatare de foarte buna calitate
					14 (lsc)	3	22.940	23.850	0.910	6 (90 - 100)	Intretinere de foarte buna calitate
7	X0A1	97.441	109.987	12.546	1 (fsc)	3	108.000	109.987	1.987	1 (0 - 20)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 80 - 100%.
					2 (lsc)	2	99.000	109.987	10.987	1 (0 - 20)	Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, drenurile de acostament sunt inexistente, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoaie, în special în zona podetelor, drenurile de adâncime sunt inexistente, santurile laterale și rigolele nu sunt, perlele în zonele în care acestea ar trebui să fie
					4 (lsc)	2	97.441	100.500	3.059	1 (0 - 20)	Sistem deficiitar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Calitate necorespunzătoare a suprafețelor carosabile. Acostamente denivelate. Santuri laterale prea adânci. Lipsa marcajelor rutiere, a bușonilor reflectoranți și a stăpilor de dirijare. Lipsa totală a glistierilor de siguranță. Dirijarea deficiente a traficului în zonele cu lucrări. Lipsa totală a iluminării drumului.
					5 (lsc)	2	99.000	109.987	10.987	1 (0 - 20)	Valoarea IRI mai mare de 13,80 m/km
					6 (lsc)	2	97.441	108.000	10.559	1 (0 - 20)	Numarul de derapaj mai mic de 20, pe scara de evaluare 0 - 100
					7 (lsc)	2	103.000	109.987	6.987	1 (0 - 20)	Geometrie deficietara, pe global. Curbe cu raza mici. Lipsa curbilor de tranziție. Curbe fara supranaltare și supralargire. Pante abrupte. Intersecții la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente.
					10 (lsc)	1	97.441	109.987	12.546	1 (0 - 20)	Parte carosabla îngusta. Acostamente înguste. Drumul în debieu puțin adanc. Cavalerii longitudinali de pământ pe ambele părți ale drumului. Lipsa parapezilor în timpul iernii. Deszapezire deficietara datorata lipsei de utiliaje adecvate. Intretinere deficietara pe timp de iarna, pe global. Combaterea deficietara a poleiului și gheții.
					12 (lsc)	2	97.441	108.500	11.059	1 (0 - 20)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa drenurilor de panta (santuri de garda, etc) Abundă arborii de mici dimensiuni și vegetația crescută la intimplare.

7	X0A1	97.441	109.987	12.546	1 (lsc)	3	97.441	105.500	6.059	2 (20 - 35)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 65 - 80%.
					2 (lasc)	2	97.441	99.000	1.559	2 (20 - 35)	Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoale, în special în zona podetelor, iar drenurile de adâncime sunt inexistente.
					3 (lbc)	1	97.441	109.987	12.546	2 (20 - 35)	Deflexiuni între 260 - 320 sulimi de milimetru.
					4 (lts)	2	100.500	109.987	9.487	2 (20 - 35)	Sistem deficitar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Acostamente denivelate. Santuri laterale prea adânci. Lipsa maracajelor rutiere, a butonilor reflexionanți și a stajilor de dirijare. Lipsa gisierelor de siguranță. Dirijarea defectuoasă a traficului în zonele cu lucrări. Lipsa totală a iluminării drumului.
					5 (lrr)	2	97.441	99.000	1.559	2 (20 - 35)	Valoarea IRI între 11,00 - 13,80 m/km
					6 (lsc)	2	106.000	109.987	1.987	2 (20 - 35)	Numarul de derapaj între 20 - 35 pe scara de evaluare 0 - 100
					7 (lgs)	2	97.441	103.000	5.559	2 (20 - 35)	Geometrie deficitară, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranziție. Curbe fără supraînălțare și supraînlățire. Pante abrupte, intersecții la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente.
					12 (lepr)	2	108.500	109.987	1.487	2 (20 - 35)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abundă arbori de mici dimensiuni și vegetația crescută la intimplare. Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului. Lipsa plantărilor pentru prevenirea alunecărilor de teren.
7	X0A1	97.441	109.987	12.546	1 (lsc)	3	105.500	108.000	2.500	3 (35 - 50)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 65%
					14 (lqm)	3	107.400	109.987	2.987	4 (50 - 75)	Întreținere sub standard
					11 (lts)	2	97.441	99.500	2.059	5 (75 - 90)	Nivel de serviciu D
					13 (lps)	1	97.441	109.987	12.546	5 (75 - 90)	Exploatare de buna calitate.
					14 (lqm)	3	100.500	107.400	6.900	5 (75 - 90)	Întreținere de buna calitate
					8 (lps)	1	97.441	109.987	12.546	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terenului natural de fundare
					9 (lps)	1	97.441	109.987	12.546	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terasamentului drumului.
					11 (lts)	2	99.500	109.987	10.487	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
					14 (lqm)	3	97.441	100.500	3.059	6 (90 - 100)	Întreținere de foarte buna calitate
8	X0A1	36.022	73.011	36.989	1 (lsc)	3	42.000	44.500	2.500	1 (0 - 20)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 80 - 100%
					12 (lepr)	3	64.600	73.011	8.411	1 (0 - 20)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa drenurilor de panta (santuri de garda, etc). Abundă arbori de mici dimensiuni și vegetația crescută la intimplare.
					1 (lsc)	3	44.500	73.011	28.511	2 (20 - 35)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 65 - 80%
					2 (lasc)	2	49.000	73.011	24.011	2 (20 - 35)	Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoale, în special în zona podetelor, iar drenurile de adâncime sunt inexistente.
					3 (lbc)	3	65.500	73.011	7.511	2 (20 - 35)	Deflexiuni între 260 - 320 sulimi de milimetru
					12 (lepr)	3	36.022	60.150	24.128	2 (20 - 35)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abundă arbori de mici dimensiuni și vegetația crescută la intimplare. Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului. Lipsa plantărilor pentru prevenirea alunecărilor de teren.
8	X0A1	36.022	73.011	36.989	1 (lsc)	3	36.022	42.000	5.978	3 (35 - 50)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 65%
					2 (lasc)	2	36.022	49.000	12.978	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate și sunt colmate, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoale, în special în zona podetelor, drenurile de adâncime sunt inexistente.
					3 (lbc)	3	36.022	58.500	22.478	3 (35 - 50)	Deflexiuni între 200 - 260 sulimi de milimetru
					5 (lrr)	2	36.022	48.600	12.578	3 (35 - 50)	Valoarea IRI între 8,50 - 11,00 m/km
					6 (lsc)	2	56.500	73.011	16.511	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100
					12 (lepr)	3	60.150	64.600	4.450	3 (35 - 50)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abundă arbori de mici dimensiuni și vegetația crescută la intimplare. Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului.
8	X0A1	36.022	73.011	36.989	3 (lbc)	3	58.500	65.500	7.000	4 (50 - 75)	Sistem deficitar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Lipsa gisierelor de siguranță.
					4 (lts)	1	36.022	73.011	36.989	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 - 8,50 m/km
					5 (lrr)	2	48.600	73.011	24.411	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
					6 (lsc)	2	36.022	56.500	20.478	4 (50 - 75)	Lipsa curbilor de tranziție. Curbe fără supraînălțare și supraînlățire.
					7 (lgs)	1	36.022	73.011	36.989	4 (50 - 75)	Uscara instabilitate a terenului natural datorata amplasamentului tronsonului într-o zona deluroasa, argiloasa.
					8 (lps)	3	62.000	73.011	11.011	4 (50 - 75)	Uscara depășiri ale terasamentului drumului datorate amplasării tronsonului într-o zona foarte umeda.
					9 (lps)	1	36.022	73.011	36.989	4 (50 - 75)	Deszapezire deficitară datorată lipsei de utilaje adecvate. Întreținere deficitară pe timp de iarnă, pe global
					10 (lws)	2	66.400	73.011	6.611	4 (50 - 75)	

8	X0A1	36.022	73.011	36.989	8 (lgs)	3	36.022	56.400	20.378	5 (75 - 90)	Instabilitate extrem de reduca a terenului de fundare.
					10 (lws)	2	36.022	66.400	30.378	5 (75 - 90)	Deszapezire deficietara datorata lipsei de utilitaje adecvate.
					11 (lbs)	1	36.022	73.011	36.989	5 (75 - 90)	Nivel de serviciu D
					14 (lqm)	1	36.022	73.011	36.989	5 (75 - 90)	Intretinere de buna calitate
8	X0A1	36.022	73.011	36.989	8 (lgs)	3	56.400	62.000	5.600	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
					13 (lqs)	1	36.022	73.011	36.989	6 (90 - 100)	Exploatare de foarte buna calitate.
9	X006	13.990	23.101	9.111	1 (lss)	2	18.600	23.101	4.501	1 (0 - 20)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 80 - 100%.
					2 (lssc)	2	20.000	23.101	3.101	1 (0 - 20)	Drenurile de suprafața și de adancime, sunt în stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson, santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, drenurile de acostament sunt inexistente, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoase, în special în zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistente, santurile laterale și rigolele nu sunt percheate în zonele în care acestea ar trebui să fie
					4 (lss)	3	22.000	23.101	1.101	1 (0 - 20)	Sistem deficietar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Calitate necorespunzatoare a suprafețelor carosabile. Acostamentele denivelate. Santuri laterale prea adanci. Lipsa marcajeilor rutiere, a butonilor refletozizanti și a stajilor de dirijare. Lipsa totala a glistierelor de siguranta. Dirijarea defecuoasa a traficului în zonele cu lucrari. Lipsa totala a iluminării drumului.
					6 (lss)	3	17.000	19.500	2.500	1 (0 - 20)	Numarul de derapaj mai mic de 20, pe scara de evaluare 0 - 100
					10 (lws)	4	16.100	17.600	1.500	1 (0 - 20)	Drumul în debieu puțin adanc. Cavalerii longitudinali de pământ pe ambele parti ale drumului. Lipsa parapezilor în timpul iernii. Deszapezire deficietara datorata lipsei de utilitaje adecvate. Intretinere deficietara pe timp de iarna, pe global. Combaterea deficietara a poleului și ghetii
					12 (lsp)	2	16.200	23.101	6.901	1 (0 - 20)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa drenurilor de panta (santuri de garda, etc). Abunda arborii de mici dimensiuni și vegetatia crescuta la intimplare.
9	X006	13.990	23.101	9.111	1 (lss)	2	13.990	18.600	4.610	2 (20 - 35)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proportie de 65 - 80%.
					2 (lssc)	2	13.990	20.000	6.010	2 (20 - 35)	Drumul de suprafața și de adancime sunt în stare proasta pe tot parcursul acestor sub-tronson, santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoase, în special în zona podetelor, iar drenurile de adancime sunt inexistente.
					3 (lbc)	2	19.600	23.101	3.501	2 (20 - 35)	Deflexiuni între 260 - 320 sulimi de milimetri
					4 (lss)	3	13.990	19.800	5.810	2 (20 - 35)	Sistem deficietar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Acostamente denivelate. Santuri laterale prea adanci. Lipsa marcajeilor rutiere, a butonilor refletozizanti și a stajilor de dirijare. Lipsa glistierelor de siguranta. Dirijarea defecuoasa a traficului în zonele cu lucrari. Lipsa totala a iluminării drumului.
					5 (lrr)	2	20.500	23.101	2.601	2 (20 - 35)	Valoarea IRI între 11,00 - 13,80 m/km
					6 (lss)	3	13.990	17.000	3.010	2 (20 - 35)	Numarul de derapaj între 20 - 35 pe scara de evaluare 0 - 100
					7 (lgs)	1	13.990	23.101	9.111	2 (20 - 35)	Geometrie deficietara, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbelor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare și supralargire. Pante abrupte, intersecții la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente.
					10 (lws)	4	13.990	16.100	2.110	2 (20 - 35)	Drumul în debieu puțin adanc. Lipsa parapezilor în timpul iernii. Deszapezire deficietara datorata lipsei de utilitaje adecvate. Intretinere deficietara pe timp de iarna, pe global.
					12 (lsp)	2	13.990	16.200	2.210	2 (20 - 35)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Abunda arborii de mici dimensiuni și vegetatia crescuta la intimplare. Lipsa amenajarilor peisagiste în zona drumului. Lipsa plantatiilor pentru prevenirea alunecanilor de teren.
9	X006	13.990	23.101	9.111	3 (lbc)	2	13.990	19.600	5.610	3 (35 - 50)	Deflexiuni între 200 - 260 sulimi de milimetri
					4 (lss)	3	19.800	22.000	2.200	3 (35 - 50)	Sistem deficietar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Santuri laterale prea adanci. Lipsa marcajeilor rutiere, a butonilor refletozizanti și a stajilor de dirijare. Lipsa glistierelor de siguranta.
					5 (lrr)	2	13.990	20.500	6.510	3 (35 - 50)	Valoarea IRI între 8,50 - 11,00 m/km
					6 (lss)	3	19.500	23.101	3.601	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100
					10 (lws)	4	17.600	21.000	3.400	3 (35 - 50)	Drumul în debieu puțin adanc. Deszapezire deficietara datorata lipsei de utilitaje adecvate. Intretinere deficietara pe timp de iarna, pe global.
9	X006	13.990	23.101	9.111	10 (lws)	4	21.000	23.101	2.101	4 (50 - 75)	Drumul în debieu puțin adanc. Deszapezire deficietara datorata lipsei de utilitaje adecvate. Intretinere deficietara pe timp de iarna, pe global.
9	X006	13.990	23.101	9.111	8 (lgs)	1	13.990	23.101	9.111	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
					9 (lss)	1	13.990	23.101	9.111	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
					11 (lss)	1	13.990	23.101	9.111	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
					13 (lsp)	1	13.990	23.101	9.111	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
					14 (lqm)	1	13.990	23.101	9.111	6 (90 - 100)	Exploatare de foarte buna calitate.
							13.990	23.101	9.111	6 (90 - 100)	Intretinere de foarte buna calitate

188

10	X002	67.999	94.990	26.991	1 (lsc)	3	91.500	94.990	3.490	1 (0 - 20)	Partea carosabla afectată de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 80 – 100% Drenurile de suprațată și de adancime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme nereglate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, drenurile de acostament sunt inexistente, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoaie, în special în zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistente, santurile laterale și rigolele nu sunt periate în zonele în care acestea ar trebui să fie
					2 (lsc)	2	75.200	94.990	19.790	1 (0 - 20)	
					3 (lsc)	4	90.600	94.990	4.390	1 (0 - 20)	Deflexiuni mai mari de 320 sutimi de milimetru
					4 (lsc)	2	72.500	94.990	22.490	1 (0 - 20)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Calitate necorespunzătoare a suprafețelor carosabile. Acostamente denivelate. Santuri laterale prea adanci. Lipsa marcajelor rutiere, a butonilor reflectorizanti și a stalpilor de dirijare. Lipsa tolaia a gisierelor de siguranță. Dirijarea defecțuoasă a traficului în zonele cu lucrări. Lipsa tolaia a iluminării drumului.
					7 (lga)	3	67.999	86.000	18.001	1 (0 - 20)	Geometrie deficiară, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranziție. Curbe fără supraînălțare și supraînlățire. Pante abrupte. Intersecții la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente.
					10 (lws)	4	92.100	94.990	2.890	1 (0 - 20)	Drumul în debiul puțin adanc. Cavaiieri longitudinali de pamant pe ambele parti ale drumului. Lipsa parapezilor în timpul iernii. Deszapezire datorată lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficiară pe timp de iarnă, pe pe global. Combaterea deficiării a poleiului și gheții.
					12 (lep)	2	73.400	94.990	21.590	1 (0 - 20)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa drenurilor de panta (santuri de garda, etc). Abunda arborii de mici dimensiuni și vegetația crescută la intampinare
10	X002	67.999	94.990	26.991	1 (lsc)	3	70.200	91.500	21.300	2 (20 - 35)	Partea carosabla afectată de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 65 – 80%
					2 (lsc)	2	67.999	75.200	7.201	2 (20 - 35)	Drenurile de suprațată și de adancime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme nereglate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoaie, în special în zona podetelor, iar drenurile de adancime sunt inexistente
					3 (lsc)	4	70.500	88.800	18.300	2 (20 - 35)	Deflexiuni între 260 – 320 sutimi de milimetru
					6 (lsc)	1	67.999	94.990	26.991	2 (20 - 35)	Numarul de derapaj între 20 – 35 pe scara de evaluare 0 - 100
					7 (lga)	3	88.600	94.990	6.390	2 (20 - 35)	Geometrie deficiară, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranziție. Curbe fără supraînălțare și supraînlățire. Pante abrupte. Intersecții la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente.
					10 (lws)	4	73.550	92.100	18.550	2 (20 - 35)	Drumul în debiul puțin adanc. Lipsa parapezilor în timpul iernii. Deszapezire deficiară datorată lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficiară pe timp de iarnă, pe global.
					12 (lep)	2	67.999	73.400	5.401	2 (20 - 35)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Abunda arborii de mici dimensiuni și vegetația crescută la intampinare. Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului. Lipsa plantărilor pentru prevenirea alunecărilor de teren.
10	X002	67.999	94.990	26.991	3 (lsc)	4	88.800	90.600	1.800	3 (35 - 50)	Deflexiuni între 200 – 260 sutimi de milimetru
					4 (lsc)	2	67.999	72.500	4.501	3 (35 - 50)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Santuri laterale prea adanci. Lipsa marcajelor rutiere, a butonilor reflectorizanti și a stalpilor de dirijare. Lipsa gisierelor de siguranță
					5 (lsc)	2	67.999	82.400	14.401	3 (35 - 50)	Valoarea IRI între 6,50 – 11,00 m/km
					7 (lga)	3	86.000	88.600	2.600	3 (35 - 50)	Geometrie deficiară, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranziție. Curbe fără supraînălțare și supraînlățire. Pante abrupte. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente.
					10 (lws)	4	67.999	70.050	2.051	3 (35 - 50)	Drumul în debiul puțin adanc. Deszapezire deficiară datorată lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficiară pe timp de iarnă, pe global.
10	X002	67.999	94.990	26.991	1 (lsc)	3	67.999	70.200	2.201	4 (50 - 75)	Partea carosabla afectată de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 25 – 50%
					3 (lsc)	4	67.999	70.500	2.501	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 94 – 200 sutimi de milimetru
					5 (lsc)	2	82.400	94.990	12.590	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 – 8,50 m/km
					10 (lws)	4	70.050	73.550	3.500	4 (50 - 75)	Deszapezire deficiară datorată lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficiară pe timp de iarnă, pe global.
					13 (lsc)	1	67.999	94.990	26.991	4 (50 - 75)	Lipsa controlului traficului greu și agabaritic.
10	X002	67.999	94.990	26.991	11 (lsc)	2	90.560	94.990	4.430	5 (75 - 90)	Nivel de serviciu D
10	X002	67.999	94.990	26.991	8 (lgs)	1	67.999	94.990	26.991	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terenului natural de fundare
					9 (lsc)	1	67.999	94.990	26.991	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terasamentului drumului.
					11 (lsc)	2	67.999	90.560	22.561	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
					14 (lsc)	1	67.999	94.990	26.991	6 (90 - 100)	Intretinere de foarte buna calitate

11	X01A	11.997	22.005	10.008	3 (lbc)	3	21.400	22.005	0.605	1 (0 - 20)	Deflexiuni mai mari de 320 sulimi de milimetru
11	X01A	11.997	22.005	10.008	2 (lasc)	3	14.100	16.250	2.150	2 (20 - 35)	Drenurile de suprafață și de adancime, sunt în stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoale, în special în zona podetelor, iar drenurile de adancime sunt inexistente
					3 (lbc)	3	11.997	19.500	7.503	2 (20 - 35)	Deflexiuni între 260 - 320 sulimi de milimetru
					5 (lir)	3	20.500	22.005	1.505	2 (20 - 35)	Valoarea IRI între 11,00 - 13,80 m/km
					7 (lga)	3	11.997	16.800	4.803	2 (20 - 35)	Geometrie deficiara, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare și supralargire. Pante abrupte, intersecții la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente.
					10 (lws)	2	20.200	22.005	1.805	2 (20 - 35)	Geometrie deficiara, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare și supralargire. Pante abrupte, intersecții la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente. Drumul în debieu puțin adanc. Lipsa parapezilor în timpul iernii. Deszapezire deficiara datorata lipsei de utiliaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global.
					12 (lep)	3	18.500	22.005	3.505	2 (20 - 35)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abunda arbori de mici dimensiuni și vegetatia crescuta la intimplare. Lipsa amenajarilor peisagiste în zona drumului. Lipsa plantarilor pentru prevenirea alunecarilor de teren.
11	X01A	11.997	22.005	10.008	2 (lasc)	3	16.250	22.005	5.755	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafață și de adancime, sunt în stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate și sunt colmate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate gunoale, în special în zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistente
					3 (lbc)	3	19.500	21.400	1.900	3 (35 - 50)	Deflexiuni între 200 - 260 sulimi de milimetru
					5 (lir)	3	11.997	19.100	7.103	3 (35 - 50)	Valoarea IRI între 8,50 - 11,00 m/km
					7 (lga)	3	16.800	18.300	1.500	3 (35 - 50)	Geometrie deficiara, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare și supralargire. Pante abrupte. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente.
					12 (lep)	3	17.060	18.500	1.440	3 (35 - 50)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abunda arbori de mici dimensiuni și vegetatia crescuta la intimplare. Lipsa amenajarilor peisagiste în zona drumului.
					13 (lsc)	1	11.997	22.005	10.008	3 (35 - 50)	Dijrare deficiara a circulatiei. Lipsa controlului traficului greu și agabaritic.
11	X01A	11.997	22.005	10.008	2 (lasc)	3	11.997	14.100	2.103	4 (50 - 75)	Santurile laterale și rigolele au forme neregulate și sunt colmate, iar drenurile de adancime sunt inexistente
					4 (lsc)	1	11.997	22.005	10.008	4 (50 - 75)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Lipsa glisierilor de siguranta
					5 (lir)	3	19.100	20.500	1.400	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 - 8,50 m/km
					6 (lsc)	1	11.997	22.005	10.008	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
					10 (lws)	2	11.997	20.200	8.203	4 (50 - 75)	Deszapezire deficiara datorata lipsei de utiliaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global.
					12 (lep)	3	11.997	17.060	5.063	4 (50 - 75)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajarilor peisagiste în zona drumului.
11	X01A	11.997	22.005	10.008	1 (lsc)	1	11.997	22.005	10.008	5 (75 - 90)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proportie de 10 - 25%
					14 (lqm)	2	11.997	19.600	7.603	5 (75 - 90)	Intretinere de buna calitate
					8 (lgs)	1	11.997	22.005	10.008	6 (90 - 100)	Nu se înregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
					9 (lgs)	1	11.997	22.005	10.008	6 (90 - 100)	Nu se înregistreaza instabilitate a terasamentului drumului.
					11 (lsc)	1	11.997	22.005	10.008	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
					14 (lqm)	2	19.600	22.005	2.405	6 (90 - 100)	Intretinere de foarte buna calitate
12	X005	35.108	52.018	16.910	1 (lsc)	4	50.850	52.018	1.168	1 (0 - 20)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proportie de 80 - 100%
12	X005	35.108	52.018	16.910	1 (lsc)	4	35.108	37.200	2.092	2 (20 - 35)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proportie de 65 - 80%
							41.600	50.850	9.250	2 (20 - 35)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proportie de 65 - 80%
					2 (lasc)	2	35.108	43.800	8.692	2 (20 - 35)	Drenurile de suprafață și de adancime, sunt în stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoale, în special în zona podetelor, iar drenurile de adancime sunt inexistente
12	X005	35.108	52.018	16.910	1 (lsc)	4	37.200	41.600	4.400	3 (35 - 50)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proportie de 50 - 65%
					2 (lasc)	2	43.800	52.018	8.218	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafață și de adancime, sunt în stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate și sunt colmate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate gunoale, în special în zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistente
					5 (lir)	3	35.108	37.800	2.692	3 (35 - 50)	Valoarea IRI între 8,50 - 11,00 m/km

12	X005	35.108	52.018	16.910	3 (lbc)	3	48.860	52.018	3.158	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 94 - 200 sulimi de milimetru
					5 (lir)	3	49.900	52.018	2.119	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4.00 - 8.50 m/km
					6 (lpr)	1	35.108	52.018	16.910	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
					7 (lpa)	1	35.108	52.018	16.910	4 (50 - 75)	Lipsa curbilor de tranziție. Curbe fara supraînaltare si supralărgire
					10 (lws)	2	40.600	52.018	11.418	4 (50 - 75)	Deszapezire deficietara datorata lipsei de utiliaje adecvate. Intretinere deficietara pe timp de iarna, pe global.
					12 (lep)	2	35.108	39.100	3.992	4 (50 - 75)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajarilor paisagiste in zona drumului.
					14 (lqm)	1	35.108	52.018	16.910	4 (50 - 75)	Intretinere sub standard
					3 (lbc)	3	42.200	48.860	6.660	5 (75 - 90)	Deflexiuni între 37 - 94 sulimi de milimetru
					5 (lir)	3	37.800	49.900	12.100	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1.66 - 4.00 m/km
					8 (lpgs)	2	35.108	46.100	10.992	5 (75 - 90)	Instabilitate extrem de redusa a terenului de fundare.
					9 (lws)	3	39.500	48.150	8.650	5 (75 - 90)	Deplasari extrem de usoare ale terasamentului drumului
					10 (lws)	2	35.108	40.600	5.492	5 (75 - 90)	Deszapezire deficietara datorata lipsei de utiliaje adecvate
12 (lep)	2	39.100	52.018	12.918	5 (75 - 90)	Lipsa amenajarilor paisagiste in zona drumului.					
13 (lpo)	1	35.108	52.018	16.910	5 (75 - 90)	Exploatare de buna calitate.					
12	X005	35.108	52.018	16.910	3 (lbc)	3	35.108	42.200	7.092	6 (90 - 100)	Deflexiuni între 0 - 37 sulimi de milimetru
					4 (lbc)	1	35.108	52.018	16.910	6 (90 - 100)	Acostamente denivelate pe alocuri.
					8 (lpgs)	2	46.100	52.018	5.918	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
					9 (lws)	3	35.108	39.500	4.392	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului.
13	X002	94.990	105.005	10.015	11 (lts)	1	35.108	52.018	16.910	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
					2 (lsc)	3	103.500	105.005	1.505	1 (0 - 20)	Drenurile de suprafața și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, drenurile de acostament sunt inexistente, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoase, în special în zona podetelor, drenurile de adâncime sunt inexistente, santurile laterale și rigolele nu sunt, pereții în zonele în care acestea ar trebui să fie
					1 (lsc)	3	100.050	105.005	4.955	2 (20 - 35)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 65 - 80%
					2 (lsc)	3	94.990	100.100	5.110	2 (20 - 35)	Drenurile de suprafața și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoase, în special în zona podetelor, iar drenurile de adâncime sunt inexistente
					3 (lbc)	2	94.990	100.500	5.510	2 (20 - 35)	Deflexiuni între 260 - 320 sulimi de milimetru
					7 (lpa)	2	96.600	105.005	8.405	2 (20 - 35)	Geometrie deficietara, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranziție. Curbe fara supraînaltare si supralărgire. Pante abrupte, intersecții la nivei neamenajate. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente.
					12 (lep)	2	94.990	103.400	8.410	2 (20 - 35)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abundanta arbori de mici dimensiuni și vegetatia crescuta la intampiere. Lipsa amenajarilor paisagiste in zona drumului. Lipsa plantarilor pentru prevenirea alunecarilor de teren.
					1 (lsc)	3	96.800	100.050	3.250	3 (35 - 50)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 65%
					2 (lsc)	3	100.100	103.500	3.400	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafața și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale și rigolele au forme neregulate și sunt colmatate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate gunoase, în special în zona podetelor, drenurile de adâncime sunt inexistente
					3 (lbc)	2	100.500	105.005	4.505	3 (35 - 50)	Deflexiuni între 200 - 260 sulimi de milimetru
					6 (lpr)	2	98.200	105.005	6.805	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100
13	X002	94.990	105.005	10.015	7 (lpa)	2	94.990	96.600	1.610	3 (35 - 50)	Geometrie deficietara, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranziție. Curbe fara supraînaltare si supralărgire. Pante abrupte. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente
					12 (lep)	2	103.400	105.005	1.605	3 (35 - 50)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abundanta arbori de mici dimensiuni și vegetatia crescuta la intampiere. Lipsa amenajarilor paisagiste in zona drumului.
					1 (lsc)	3	94.990	96.800	1.810	4 (50 - 75)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 25 - 50%
					5 (lir)	3	96.600	99.050	2.450	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4.00 - 8.50 m/km
					6 (lpr)	2	94.990	98.200	3.210	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
					10 (lws)	2	96.400	105.005	8.605	4 (50 - 75)	Deszapezire deficietara datorata lipsei de utiliaje adecvate. Intretinere deficietara pe timp de iarna, pe global.
					4 (lir)	2	98.880	105.005	6.125	5 (75 - 90)	Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei.
					5 (lir)	3	99.050	105.005	5.955	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1.66 - 4.00 m/km
					10 (lws)	2	94.990	96.400	1.410	5 (75 - 90)	Deszapezire deficietara datorata lipsei de utiliaje adecvate.
					11 (lts)	2	94.990	97.350	2.360	5 (75 - 90)	Nivel de serviciu D
13 (lpa)	1	94.990	105.005	10.015	5 (75 - 90)	Exploatare de buna calitate.					

13	X002	94.990	105.005	10.015	4 (lts)	2	94.990	98.880	3.890	6 (90 - 100)	Acostamente denivelate pe alocuri.
					5 (lir)	3	94.990	96.600	1.610	6 (90 - 100)	Valoarea IRI intru 0 - 1,66 m/km
					8 (lgs)	1	94.990	105.005	10.015	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
					9 (lsc)	1	94.990	105.005	10.015	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului.
					11 (lts)	2	97.350	105.005	7.655	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
					14 (lqm)	1	94.990	105.005	10.015	6 (90 - 100)	Intretinere de foarte buna calitate
14	X002	105.005	110.989	5.984	6 (lsc)	2	105.005	109.100	4.095	2 (20 - 35)	Numarul de derapaj intru 20 - 35 pe scara de evaluare 0 - 100
					10 (lwe)	2	106.650	110.989	4.339	2 (20 - 35)	Drumul in debiu puţin adanc. Lipsa parapezilor in timpul iernii. Deszapezire deficitara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficitara pe timp de iarna, pe global.
					6 (lsc)	2	109.100	110.989	1.889	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj intru 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100
					10 (lwe)	2	105.005	106.650	1.645	3 (35 - 50)	Drumul in debiu puţin adanc. Deszapezire deficitara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficitara pe timp de iarna, pe global.
					12 (lep)	1	105.005	110.989	5.984	3 (35 - 50)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abunda arbori de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intampiere. Lipsa amenajarilor peisagiste in zona drumului.
14	X002	105.005	110.989	5.984	2 (lsc)	2	106.500	110.989	4.489	4 (50 - 75)	Santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt coimatale, iar drenurile de adancime sunt inexistent
					4 (lts)	1	105.005	110.989	5.984	4 (50 - 75)	Sistem deficitar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Lipsa glistierelor de siguranta
					5 (lir)	3	107.500	110.989	3.489	4 (50 - 75)	Valoarea IRI intru 4.00 - 8.50 m/km
					7 (lgs)	1	105.005	110.989	5.984	4 (50 - 75)	Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare si supralargire.
					14 (lqm)	2	109.900	110.989	1.089	4 (50 - 75)	Intretinere sub standard
14	X002	105.005	110.989	5.984	2 (lsc)	2	105.005	106.500	1.695	5 (75 - 90)	Neregularitati minore ale santurilor laterale si rigolelor
					3 (lsc)	1	105.005	110.989	5.984	5 (75 - 90)	Deflexiuni intru 37 - 94 sulmi de milimetru
					5 (lir)	3	106.000	107.500	1.500	5 (75 - 90)	Valoarea IRI intru 1.66 - 4.00 m/km
					13 (lgs)	2	105.005	106.405	1.400	5 (75 - 90)	Exploatare de buna calitate
					14 (lqm)	2	105.005	109.900	4.895	5 (75 - 90)	Intretinere de buna calitate
14	X002	105.005	110.989	5.984	1 (lsc)	1	105.005	110.989	5.984	6 (90 - 100)	Partea carosabila afectata de cel puţin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafelei, in proportie de 0 - 10%
					5 (lir)	3	105.005	106.000	0.995	6 (90 - 100)	Valoarea IRI intru 0 - 1,66 m/km
					8 (lgs)	1	105.005	110.989	5.984	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
					9 (lts)	1	105.005	110.989	5.984	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului.
					11 (lts)	1	105.005	110.989	5.984	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
					13 (lgs)	2	106.405	110.989	4.584	6 (90 - 100)	Exploatare de foarte buna calitate
15	X001	78.118	94.403	16.285	1 (lsc)	3	78.118	81.350	2.232	1 (0 - 20)	Partea carosabila afectata de cel puţin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafelei, in proportie de 80 - 100%
15	X001	78.118	94.403	16.285	1 (lsc)	3	92.880	94.403	1.723	2 (20 - 35)	Partea carosabila afectata de cel puţin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafelei, in proportie de 65 - 80%
					2 (lsc)	2	92.880	94.403	1.523	2 (20 - 35)	Drenurile de suprafata si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale si rigolele au forme neregulate, sunt coimatale sau inexistent, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale si gunoale, in special in zona podetelor; iar drenurile de adancime sunt inexistent
					6 (lsc)	2	92.400	94.403	2.003	2 (20 - 35)	Numarul de derapaj intru 20 - 35 pe scara de evaluare 0 - 100
					10 (lwe)	3	91.050	92.200	1.150	2 (20 - 35)	Drumul in debiu puţin adanc. Lipsa parapezilor in timpul iernii. Deszapezire deficitara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficitara pe timp de iarna, pe global.
15	X001	78.118	94.403	16.285	1 (lsc)	3	81.350	92.680	11.330	3 (35 - 50)	Partea carosabila afectata de cel puţin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafelei, in proportie de 50 - 65%
					2 (lsc)	2	78.118	92.880	14.762	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafata si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt coimatale, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate gunoale, in special in zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistent
					3 (lsc)	2	81.400	94.403	13.003	3 (35 - 50)	Deflexiuni intru 200 - 260 sulmi de milimetru
					6 (lsc)	2	78.118	92.400	14.282	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj intru 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100
					10 (lwe)	3	92.200	94.403	2.203	3 (35 - 50)	Drumul in debiu puţin adanc. Deszapezire deficitara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficitara pe timp de iarna, pe global.
					12 (lep)	2	84.900	94.403	9.503	3 (35 - 50)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abunda arbori de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intampiere. Lipsa amenajarilor peisagiste in zona drumului.

15	X001	78.118	94.403	16.285	3 (lbc)	2	78.118	81.400	3.282	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 94 - 200 sutimi de milimetru
					4 (lt)	1	78.118	94.403	16.285	4 (50 - 75)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Lipsa gisierelor de siguranta
					5 (lrr)	2	82.050	94.403	12.353	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 - 8,50 m/km
					7 (lga)	3	79.635	91.900	12.265	4 (50 - 75)	Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara suprainaltate si supralajare
					10 (lws)	3	78.118	91.050	12.932	4 (50 - 75)	Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilitaje adecvate. Intretinere deficiara pe limp de iarna, pe global.
					12 (lep)	2	78.118	84.900	6.782	4 (50 - 75)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajarilor peisagiste in zona drumului
					14 (lqm)	3	86.280	94.403	8.123	4 (50 - 75)	Intretinere sub standard
					5 (lrr)	2	78.118	82.050	3.932	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1,66 - 4,00 m/km
					7 (lga)	3	78.118	79.635	1.517	5 (75 - 90)	Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente.
					11 (lt)	1	78.118	94.403	16.285	5 (75 - 90)	Nivel de serviciu D
					13 (lep)	1	78.118	94.403	16.285	5 (75 - 90)	Exploatare de buna calitate.
					14 (lqm)	3	78.118	82.600	4.482	5 (75 - 90)	Intretinere de buna calitate
					7 (lrr)	3	91.900	94.403	2.503	6 (90 - 100)	Geometrie adecvata.
					8 (lrr)	1	78.118	94.403	16.285	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
					9 (lt)	1	78.118	94.403	16.285	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului.
14 (lqm)	3	82.600	86.280	3.680	6 (90 - 100)	Intretinere de foarte buna calitate					
16	X072	15.998	25.008	9.010	4 (lt)	2	18.280	25.008	6.728	3 (35 - 50)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Santuni laterale prea adanci. Lipsa maracajelor rutiere, a butonilor refletoizanți si a stalpilor de dirijare. Lipsa gisierelor de siguranta
					10 (lws)	2	15.998	23.715	7.717	3 (35 - 50)	Drumul in debieu puțin adanc. Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilitaje adecvate. Intretinere deficiara pe limp de iarna, pe global
					12 (lep)	1	15.998	25.008	9.010	3 (35 - 50)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Abunda arbori de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intampiere. Lipsa amenajarilor peisagiste in zona drumului.
					13 (lep)	2	17.610	25.008	7.398	3 (35 - 50)	Dirijare deficiara a circulatiei. Lipsa controlului traficului greu si agabaritic.
					1 (lt)	3	23.180	25.008	1.828	4 (50 - 75)	Partea carosabila afectata de cel puțin unu din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafetei, in proportie de 25 - 50%
					2 (lt)	2	21.080	25.008	3.928	4 (50 - 75)	Santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmatate, iar drenurile de adancime sunt inexistente
					3 (lbc)	3	15.998	19.580	3.582	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 94 - 200 sutimi de milimetru
					4 (lt)	2	15.998	18.280	2.282	4 (50 - 75)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Lipsa gisierelor de siguranta
					5 (lrr)	1	15.998	25.008	9.010	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 - 8,50 m/km
					6 (lt)	3	17.280	23.500	6.220	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
					10 (lws)	2	23.715	25.008	1.293	4 (50 - 75)	Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilitaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global.
					13 (lep)	2	15.998	17.610	1.612	4 (50 - 75)	Lipsa controlului traficului greu si agabaritic.
					1 (lt)	3	15.998	21.940	5.942	5 (75 - 90)	Partea carosabila afectata de cel puțin unu din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafetei, in proportie de 10 - 25%
					2 (lt)	2	15.998	21.080	5.082	5 (75 - 90)	Neregularitati minore ale santunilor laterale si rigolelor
					3 (lbc)	3	21.060	25.008	3.948	5 (75 - 90)	Deflexiuni între 37 - 94 sutimi de milimetru
6 (lt)	3	15.998	17.280	1.282	5 (75 - 90)	Numarul de derapaj între 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100					
16	X072	15.998	25.008	9.010	7 (lga)	2	19.680	25.008	5.328	5 (75 - 90)	Numarul de derapaj între 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100
					11 (lt)	1	15.998	25.008	9.010	5 (75 - 90)	Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente.
					14 (lqm)	1	15.998	25.008	9.010	5 (75 - 90)	Nivel de serviciu D
					1 (lt)	3	21.940	23.180	1.240	6 (90 - 100)	Intretinere de buna calitate
					3 (lbc)	3	19.580	21.060	1.480	6 (90 - 100)	Partea carosabila afectata de cel puțin unu din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafetei, in proportie de 0 - 10%
					7 (lga)	2	15.998	19.680	3.682	6 (90 - 100)	Deflexiuni între 0 - 37 sutimi de milimetru
					8 (lrr)	1	15.998	25.008	9.010	6 (90 - 100)	Geometrie adecvata.
					9 (lt)	1	15.998	25.008	9.010	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
					14 (lqm)	3	116.360	119.887	3.527	1 (0 - 20)	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului.
					14 (lqm)	3	99.640	116.360	16.720	2 (20 - 35)	Intretinere foarte deficiara, pe global.
					1 (lt)	2	94.403	107.750	13.347	3 (35 - 50)	Intretinere toate deficiara, pe global.
					4 (lt)	1	94.403	119.887	25.484	3 (35 - 50)	Partea carosabila afectata de cel puțin unu din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafetei, in proportie de 50 - 65%
					6 (lt)	4	100.380	116.940	16.560	3 (35 - 50)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Santuni laterale prea adanci. Lipsa maracajelor rutiere, a butonilor refletoizanți si a stalpilor de dirijare. Lipsa gisierelor de siguranta.
					10 (lws)	2	94.403	111.050	16.647	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100
					14 (lqm)	3	94.403	99.640	5.237	3 (35 - 50)	Drumul in debieu puțin adanc. Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilitaje adecvate. Intretinere deficiara pe limp de iarna, pe global.

17	X001	94.403	119.887	25.484	1 (lsc)	2	107.750	119.887	12.137	4 (50 - 75)	Pantea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 25 - 50%
					2 (lsc)	2	96.180	119.887	23.707	4 (50 - 75)	Santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmatate, iar drenurile de adancime sunt inexistente
					3 (lsc)	4	96.890	115.900	19.010	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 94 - 200 sulmi de milimetru
					5 (lsc)	4	94.403	102.920	8.517	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 - 8,50 m/km
							107.990	119.887	11.897	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 - 8,50 m/km
					6 (lsc)	4	97.150	100.380	3.230	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
							116.940	119.887	2.947	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
					7 (lsc)	1	94.403	119.887	25.484	4 (50 - 75)	Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare si supralargire.
					10 (lsc)	2	111.050	119.887	8.837	4 (50 - 75)	Deszapezire deficitara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficitara pe timp de iarna, pe global.
					12 (lsc)	1	94.403	119.887	25.484	4 (50 - 75)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajarilor peisagiste in zona drumului.
17	X001	94.403	119.887	25.484	2 (lsc)	2	94.403	96.180	1.777	5 (75 - 90)	Neregularitati minore ale santurilor laterale si rigolelor
					3 (lsc)	4	94.403	96.890	2.487	5 (75 - 90)	Deflexiuni între 37 - 94 sulmi de milimetru
							115.900	118.300	2.400	5 (75 - 90)	Deflexiuni între 37 - 94 sulmi de milimetru
					5 (lsc)	4	105.400	107.990	2.590	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1,66 - 4,00 m/km
					6 (lsc)	4	94.403	97.150	2.747	5 (75 - 90)	Numarul de derapaj între 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100
17	X001	94.403	119.887	25.484	3 (lsc)	4	118.300	119.887	1.587	6 (90 - 100)	Deflexiuni între 0 - 37 sulmi de milimetru
					5 (lsc)	4	102.920	105.400	2.480	6 (90 - 100)	Valoarea IRI între 0 - 1,66 m/km
					8 (lsc)	1	94.403	119.887	25.484	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
					9 (lsc)	1	94.403	119.887	25.484	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului.
					11 (lsc)	1	94.403	119.887	25.484	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
					13 (lsc)	1	94.403	119.887	25.484	6 (90 - 100)	Exploatare de foarte buna calitate.
18	X001	35.000	78.118	43.118	2 (lsc)	4	68.930	78.118	9.188	1 (0 - 20)	Drenurile de suprafața si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson, santurile laterale si rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, drenurile de acostament sunt inexistente, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale si gunoase, in special in zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistente, santurile laterale si rigolele nu sunt periate in zonele in care acestea ar trebui sa fie
					4 (lsc)	2	58.940	78.118	19.178	1 (0 - 20)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Calitate necorespunzatoare a suprafețelor carosabile. Acostamente denivelate. Santuri laterale prea adanci. Lipsa marcajelor rutiere, a butonilor reflectorizanti si a stalpilor de dirijare. Lipsa totala a iluminarii drumului.
18	X001	35.000	78.118	43.118	2 (lsc)	4	63.160	68.930	5.770	2 (20 - 35)	Drenurile de suprafața si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson, santurile laterale si rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale si gunoase, in special in zona podetelor, iar drenurile de adancime sunt inexistente
					4 (lsc)	2	35.000	58.940	23.940	2 (20 - 35)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Acostamente denivelate. Santuri laterale prea adanci. Lipsa marcajelor rutiere, a butonilor reflectorizanti si a stalpilor de dirijare. Lipsa glijerelor de siguranta. Dirijarea defectuoasa a traficului in zonele cu lucrari. Lipsa totala a iluminarii drumului.
					6 (lsc)	3	35.000	41.760	6.760	2 (20 - 35)	Numarul de derapaj între 20 - 35 pe scara de evaluare 0 - 100
18	X001	35.000	78.118	43.118	2 (lsc)	4	35.000	58.800	23.800	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafața si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson, santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmatate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate gunoase, in special in zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistente
					3 (lsc)	3	35.000	43.600	8.600	3 (35 - 50)	Deflexiuni între 200 - 260 sulmi de milimetru
					5 (lsc)	2	53.900	78.118	24.218	3 (35 - 50)	Valoarea IRI între 8,50 - 11,00 m/km
					6 (lsc)	3	51.220	78.118	26.898	3 (35 - 50)	Valoarea IRI între 8,50 - 11,00 m/km
					12 (lsc)	2	35.000	68.500	35.500	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100
18	X001	35.000	78.118	43.118	1 (lsc)	3	35.000	64.940	29.940	4 (50 - 75)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abundanta arbori de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intamplare.
					2 (lsc)	4	58.800	63.160	4.360	4 (50 - 75)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 25 - 50%
					3 (lsc)	3	55.440	78.118	22.678	4 (50 - 75)	Santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmatate, iar drenurile de adancime sunt inexistente
					5 (lsc)	2	35.000	53.900	18.900	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 94 - 200 sulmi de milimetru
					6 (lsc)	3	41.760	51.220	9.460	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 - 8,50 m/km
					7 (lsc)	1	35.000	78.118	43.118	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
					10 (lsc)	1	35.000	78.118	43.118	4 (50 - 75)	Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare si supralargire.
					12 (lsc)	2	68.500	78.118	9.618	4 (50 - 75)	Deszapezire deficitara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficitara pe timp de iarna, pe global
											Lipsa amenajarilor peisagiste in zona drumului.

18	X001	35.000	78.118	43.118	1 (lsc)	3	68.160	78.118	9.958	5 (75 - 90)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 10 - 25% Deflexiuni între 37 - 94 sulimi de milimetru
					3 (lbc)	3	43.600	55.440	11.840	5 (75 - 90)	Deflexiuni între 37 - 94 sulimi de milimetru
					9 (lnc)	2	73.580	78.118	4.538	5 (75 - 90)	Deplasari extrem de usoare ale terasamentului drumului
					13 (lso)	1	35.000	78.118	43.118	5 (75 - 90)	Exploatare de buna calitate
					14 (lqm)	1	35.000	78.118	43.118	5 (75 - 90)	Intretinere de buna calitate
18	X001	35.000	78.118	43.118	1 (lsc)	3	64.940	68.160	3.220	6 (90 - 100)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 0 - 10% Nu se înregistrează instabilitate a terenului natural de fundare
					8 (lnc)	2	35.000	78.118	43.118	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terasamentului drumului.
					9 (lnc)	1	35.000	78.118	43.118	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terasamentului drumului.
					11 (lnc)	1	35.000	78.118	43.118	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
19	X01B	36.889	65.003	28.114	12 (lnc)	1	36.889	65.003	28.114	1 (0 - 20)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii: Lipsa drenurilor de panta (santuri de garda, etc). Abundanta arborii de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intampinare
19	X01B	36.889	65.003	28.114	1 (lsc)	1	42.560	65.003	22.443	2 (20 - 35)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 65 - 80% Drenurile de suprafața si de adancime, sunt în stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale si rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale si gunoase, în special în zona podetelor, iar drenurile de adancime sunt inexistente
19	X01B	36.889	65.003	28.114	1 (lsc)	1	36.889	42.560	5.671	3 (35 - 50)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 65% Drenurile de suprafața si de adancime, sunt în stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmatate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate gunoase, în special în zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistente
19	X01B	36.889	65.003	28.114	2 (lsc)	2	36.889	44.300	7.411	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafața si de adancime, sunt în stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmatate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate gunoase, în special în zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistente
19	X01B	36.889	65.003	28.114	10 (lnc)	2	45.200	65.003	19.803	3 (35 - 50)	Drumul în debiu puțin adanc. Deszapezire deficitara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficitara pe timp de iarna, pe global.
19	X01B	36.889	65.003	28.114	3 (lbc)	3	41.850	57.600	15.750	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 94 - 200 sulimi de milimetru
					4 (lbc)	1	36.889	65.003	28.114	4 (50 - 75)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Lipsa gisierelor de siguranta
					5 (lnc)	4	44.100	62.160	18.060	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4.00 - 8.50 m/km
					6 (lnc)	3	36.889	58.800	21.911	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
					7 (lnc)	1	36.889	65.003	28.114	4 (50 - 75)	Lipsa curbelor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare si supralargire.
19	X01B	36.889	65.003	28.114	10 (lnc)	2	36.889	45.200	8.311	4 (50 - 75)	Deszapezire deficitara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficitara pe timp de iarna, pe global.
					3 (lbc)	3	57.600	65.003	7.403	5 (75 - 90)	Deflexiuni între 37 - 94 sulimi de milimetru
					5 (lnc)	4	36.889	39.750	2.861	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1.66 - 4.00 m/km
					6 (lnc)	3	61.400	65.003	3.603	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1.66 - 4.00 m/km
					11 (lnc)	1	36.889	65.003	28.114	5 (75 - 90)	Numarul de derapaj între 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100
					14 (lqm)	2	44.650	65.003	20.353	5 (75 - 90)	Intretinere de buna calitate
19	X01B	36.889	65.003	28.114	3 (lbc)	3	36.889	41.850	4.961	6 (90 - 100)	Deflexiuni între 0 - 37 sulimi de milimetru
					5 (lnc)	4	39.750	44.100	4.350	6 (90 - 100)	Valoarea IRI între 0 - 1.66 m/km
					6 (lnc)	3	58.800	61.400	2.600	6 (90 - 100)	Numarul de derapaj între 90 - 105
					8 (lnc)	1	36.889	65.003	28.114	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terenului natural de fundare
					9 (lnc)	1	36.889	65.003	28.114	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terasamentului drumului.
					13 (lnc)	1	36.889	65.003	28.114	6 (90 - 100)	Exploatare de foarte buna calitate.
					14 (lqm)	2	36.889	44.650	7.761	6 (90 - 100)	Intretinere de foarte buna calitate
20	X0A1	73.011	97.441	24.430	7 (lnc)	2	80.690	97.441	16.751	2 (20 - 35)	Geometrie deficitara, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbelor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare si supralargire. Pante abrupte. Intersectii la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente.
20	X0A1	73.011	97.441	24.430	7 (lnc)	2	73.011	80.690	7.679	3 (35 - 50)	Geometrie deficitara, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbelor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare si supralargire. Pante abrupte. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente
					10 (lnc)	2	73.011	93.550	20.539	3 (35 - 50)	Drumul în debiu puțin adanc. Deszapezire deficitara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficitara pe timp de iarna, pe global.
					12 (lnc)	3	76.280	92.970	16.690	3 (35 - 50)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Abundanta arborii de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intampinare. Lipsa amenajarilor paisagiste în zona drumului.

20	X0A1	73.011	97.441	24.430	2 (lisc)	3	77.180	95.200	18.020	4 (50 - 75)	Santunile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt coimatare, iar drenurile de adancime sunt inexistente
					3 (lbc)	4	91.640	94.150	2.510	4 (50 - 75)	Deflexuni intre 94 - 200 sulimi de milimetru
					4 (lts)	2	77.480	97.441	19.961	4 (50 - 75)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei Lipsa glisierelor de siguranta
					6 (lar)	3	73.011	91.600	18.589	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj intre 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
					10 (lwa)	2	93.550	97.441	3.891	4 (50 - 75)	Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilitaje adecvate. Intretinere deficiara pe limp de iarna, pe global.
					12 (lep)	3	92.970	97.441	4.471	4 (50 - 75)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajarilor peisagiste in zona drumului.
					14 (lqrm)	2	79.380	97.441	18.061	4 (50 - 75)	Intretinere sub standard
20	X0A1	73.011	97.441	24.430	1 (lsc)	1	73.011	97.441	24.430	5 (75 - 90)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, in proportie de 10 - 25%
					2 (lisc)	3	73.011	77.180	4.169	5 (75 - 90)	Neregularitati minore ale santunilor laterale si rigolelor
					3 (lbc)	4	76.910	91.640	14.730	5 (75 - 90)	Deflexuni intre 37 - 94 sulimi de milimetru
					4 (lts)	2	73.011	77.480	4.469	5 (75 - 90)	Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei.
					5 (lar)	2	80.110	97.441	17.331	5 (75 - 90)	Valoarea IRI intre 1.66 - 4.00 m/km
					6 (lsc)	3	94.330	97.441	3.111	5 (75 - 90)	Numarul de derapaj intre 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100
					12 (lep)	3	73.011	76.280	3.269	5 (75 - 90)	Lipsa amenajarilor peisagiste in zona drumului.
					13 (lqpe)	1	73.011	97.441	24.430	5 (75 - 90)	Exploatare de buna calitate.
					14 (lqrm)	2	73.011	79.380	6.369	5 (75 - 90)	Intretinere de buna calitate
20	X0A1	73.011	97.441	24.430	3 (lbc)	4	73.011	76.910	3.899	6 (90 - 100)	Deflexuni intre 0 - 37 sulimi de milimetru
					5 (lar)	2	73.011	80.110	7.098	6 (90 - 100)	Valoarea IRI intre 0 - 1.66 m/km
					6 (lsc)	3	91.600	94.330	2.730	6 (90 - 100)	Numarul de derapaj intre 90 - 105
					8 (lqpa)	1	73.011	97.441	24.430	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
					9 (lts)	1	73.011	97.441	24.430	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului.
					11 (lts)	1	73.011	97.441	24.430	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
21	X001	23.000	35.000	12.000	1 (lsc)	11	24.000	25.000	1.000	1 (0 - 20)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, in proportie de 80 - 100%
							26.000	27.000	1.000	1 (0 - 20)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, in proportie de 80 - 100%
							28.000	29.000	1.000	1 (0 - 20)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, in proportie de 80 - 100%
							30.000	31.000	1.000	1 (0 - 20)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, in proportie de 80 - 100%
					2 (lisc)	9	24.000	25.000	1.000	1 (0 - 20)	Drenurile de suprafața si de adancime sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson; santunile laterale si rigolele au forme neregulate, sunt coimatare sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, drenurile de acostament sunt inexistente, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale si gunoaze, in special in zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistente, santunile laterale si rigolele nu sunt periate in zonele in care acestea ar trebui sa fie
21	X001	23.000	35.000	12.000	1 (lsc)	11	32.000	34.000	2.000	2 (20 - 35)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, in proportie de 65 - 80%
					2 (lsc)	9	25.000	26.000	1.000	2 (20 - 35)	Drenurile de suprafața si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson; santunile laterale si rigolele au forme neregulate, sunt coimatare sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale si gunoaze, in special in zona podetelor, iar drenurile de adancime sunt inexistente
							29.000	30.000	1.000	2 (20 - 35)	Drenurile de suprafața si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson; santunile laterale si rigolele au forme neregulate, sunt coimatare sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale si gunoaze, in special in zona podetelor, iar drenurile de adancime sunt inexistente
							31.000	32.000	1.000	2 (20 - 35)	Drenurile de suprafața si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson; santunile laterale si rigolele au forme neregulate, sunt coimatare sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale si gunoaze, in special in zona podetelor, iar drenurile de adancime sunt inexistente
					10 (lwa)	10	26.000	27.000	1.000	2 (20 - 35)	Drumul in debiu puțin adanc. Lipsa parapezilor in limpu terii. Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilitaje adecvate. Intretinere deficiara pe limp de iarna, pe global.
					12 (lep)	10	23.000	24.000	1.000	2 (20 - 35)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abundanta arbori de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intamplare. Lipsa amenajarilor peisagiste in zona drumului. Lipsa plantatiilor pentru prevenirea alunecarilor de teren.
					14 (lqrm)	6	23.000	24.000	1.000	2 (20 - 35)	Intretinere deficiara, pe global.

21	X001	23 000	35 000	12 000	1 (lsc)	11	27 000	28 000	1 000	3 (35 - 50)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 – 65%
							29 000	30 000	1 000	3 (35 - 50)	Partea carosabla afectată de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 – 65%
							31 000	32 000	1 000	3 (35 - 50)	Partea carosabla afectată de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 – 65%
					2 (lasc)	9	23 000	24 000	1 000	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate și sunt colimate, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate gunoale, în special în zona podetelor. drenurile de adâncime sunt inexistente
							27 000	29 000	2 000	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate și sunt colimate, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate gunoale, în special în zona podetelor, drenurile de adâncime sunt inexistente
							32 000	35 000	3 000	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate și sunt colimate, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate gunoale, în special în zona podetelor, drenurile de adâncime sunt inexistente
					3 (lbc)	4	29 000	31 500	2 500	3 (35 - 50)	Deflexiuni între 200 – 250 sutimi de milimetru
					5 (lrr)	10	24 000	25 000	1 000	3 (35 - 50)	Valoarea IRI între 8,50 – 11,00 m/km
					10 (lws)	10	24 000	25 000	1 000	3 (35 - 50)	Drumul în debiul puțin adânc. Deszapezire deficitară datorată lipsei de utilaje adecvate. Întreținere deficitară pe timp de iarnă, pe global.
					12 (lsp)	10	25 000	26 000	1 000	3 (35 - 50)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Abundă arborii de mici dimensiuni și vegetația crescută la întimplare. Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului.
							29 000	30 000	1 000	3 (35 - 50)	Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului. Abundă arborii de mici dimensiuni și vegetația crescută la întimplare. Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului.
							34 000	35 000	1 000	3 (35 - 50)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Abundă arborii de mici dimensiuni și vegetația crescută la întimplare. Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului.
					14 (lqm)	6	25 000	26 000	1 000	3 (35 - 50)	Întreținere deficitară, pe global.
21	X001	23 000	35 000	12 000	1 (lsc)	11	23 000	24 000	1 000	4 (50 - 75)	Partea carosabla afectată de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 25 – 50%
							25 000	26 000	1 000	4 (50 - 75)	Partea carosabla afectată de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 25 – 50%
							34 000	35 000	1 000	4 (50 - 75)	Partea carosabla afectată de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 25 – 50%
					2 (lasc)	9	26 000	27 000	1 000	4 (50 - 75)	Santurile laterale și rigolele au forme neregulate și sunt colimate, iar drenurile de adâncime sunt inexistente
					3 (lbc)	4	26 500	29 000	2 500	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 94 – 200 sutimi de milimetru
							31 500	35 000	3 500	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 94 – 200 sutimi de milimetru
					4 (lsc)	6	24 000	25 000	1 000	4 (50 - 75)	Sistem deficitar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Lipsa gîșterilor de siguranță.
					5 (lrr)	10	25 000	26 000	1 000	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 – 8,50 m/km
							27 000	28 000	1 000	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 – 8,50 m/km
							31 000	32 000	1 000	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 – 8,50 m/km
							33 000	34 000	1 000	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 – 8,50 m/km
					6 (lsc)	4	33 800	35 000	1 200	4 (50 - 75)	Numărul de derapaji între 50 – 75 pe scara de evaluare 0 - 100
					9 (lws)	4	27 700	33 400	5 700	4 (50 - 75)	Uscare deplasat ale terasamentului drumului datorate amplasării tronsonului într-o zonă foarte umedă
					10 (lws)	10	25 000	26 000	1 000	4 (50 - 75)	Deszapezire deficitară datorată lipsei de utilaje adecvate. Întreținere deficitară pe timp de iarnă, pe global.
							28 000	29 000	1 000	4 (50 - 75)	Deszapezire deficitară datorată lipsei de utilaje adecvate. Întreținere deficitară pe timp de iarnă, pe global.
							32 000	33 000	1 000	4 (50 - 75)	Deszapezire deficitară datorată lipsei de utilaje adecvate. Întreținere deficitară pe timp de iarnă, pe global.
					11 (lsc)	4	30 400	32 200	1 800	4 (50 - 75)	Nivel de serviciu E
					12 (lsp)	10	24 000	25 000	1 000	4 (50 - 75)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului.
							30 000	31 000	1 000	4 (50 - 75)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului.
							32 000	33 000	1 000	4 (50 - 75)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului.
					13 (lsp)	8	30 000	31 000	1 000	4 (50 - 75)	Lipsa controlului traficului greu și agabaritic.
							33 000	34 000	1 000	4 (50 - 75)	Lipsa controlului traficului greu și agabaritic.
							24 000	25 000	1 000	4 (50 - 75)	Întreținere sub standard
					14 (lqm)	6	29 000	35 000	6 000	4 (50 - 75)	Întreținere sub standard

21	X001	23.000	35.000	12.000	3 (lsc)	4	23.000	26.500	3.500	5 (75 - 90)	Deflexiuni între 37 - 94 submilimetri
					4 (ls)	6	25.000	27.000	2.000	5 (75 - 90)	Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației.
					5 (lrr)	10	26.000	27.000	1.000	5 (75 - 90)	Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației.
					6 (lrr)	4	23.000	24.800	1.800	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1,66 - 4,00 m/km
					7 (lrs)	4	26.000	33.800	5.600	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1,66 - 4,00 m/km
					8 (lrs)	3	26.000	29.000	3.000	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1,66 - 4,00 m/km
					9 (lrs)	4	24.300	27.700	3.400	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1,66 - 4,00 m/km
					10 (lrs)	10	27.000	28.000	1.000	5 (75 - 90)	Numarul de derapaj între 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100
					11 (lrs)	4	33.000	34.000	1.000	5 (75 - 90)	Numarul de derapaj între 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100
					12 (lrs)	4	26.800	30.400	3.600	5 (75 - 90)	Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente.
					13 (lrs)	3	26.000	29.000	3.000	5 (75 - 90)	Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente.
					14 (lrs)	4	24.300	27.700	3.400	5 (75 - 90)	Instabilitate extrem de redusă a terenului de fundare.
					15 (lrs)	10	33.000	34.000	1.000	5 (75 - 90)	Deplasări datorate datorate lipsei de utilaje adecvate.
					16 (lrs)	10	26.800	30.400	3.600	5 (75 - 90)	Deplasări datorate datorate lipsei de utilaje adecvate.
					17 (lrs)	10	26.000	29.000	3.000	5 (75 - 90)	Deszapezire deficitară datorată lipsei de utilaje adecvate.
					18 (lrs)	10	33.000	34.000	1.000	5 (75 - 90)	Deszapezire deficitară datorată lipsei de utilaje adecvate.
					19 (lrs)	4	31.000	32.000	1.000	5 (75 - 90)	Nivel de serviciu D
					20 (lrs)	10	26.000	29.000	3.000	5 (75 - 90)	Nivel de serviciu D
					21 (lrs)	8	33.000	34.000	1.000	5 (75 - 90)	Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului.
					22 (lrs)	8	33.000	34.000	1.000	5 (75 - 90)	Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului.
					23 (lrs)	8	31.000	32.000	1.000	5 (75 - 90)	Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului.
					24 (lrs)	6	26.000	27.000	1.000	5 (75 - 90)	Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului.
					25 (lrs)	6	23.000	24.000	1.000	5 (75 - 90)	Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului.
					26 (lrs)	6	27.000	30.000	3.000	6 (90 - 100)	Exploatarea de buna calitate.
					27 (lrs)	10	31.000	35.000	4.000	6 (90 - 100)	Exploatarea de buna calitate.
					28 (lrs)	10	23.000	24.000	1.000	6 (90 - 100)	Exploatarea de buna calitate.
					29 (lrs)	4	28.000	31.000	3.000	6 (90 - 100)	Exploatarea de buna calitate.
					30 (lrs)	4	24.800	26.200	1.400	6 (90 - 100)	Acostamente denivelate pe alocuri.
					31 (lrs)	4	23.000	26.000	3.000	6 (90 - 100)	Acostamente denivelate pe alocuri.
					32 (lrs)	10	23.000	24.000	1.000	6 (90 - 100)	Acostamente denivelate pe alocuri.
					33 (lrs)	3	23.000	26.000	3.000	6 (90 - 100)	Acostamente denivelate pe alocuri.
					34 (lrs)	4	29.000	35.000	6.000	6 (90 - 100)	Acostamente denivelate pe alocuri.
					35 (lrs)	4	23.000	24.300	1.300	6 (90 - 100)	Acostamente denivelate pe alocuri.
					36 (lrs)	10	33.400	35.000	1.600	6 (90 - 100)	Acostamente denivelate pe alocuri.
					37 (lrs)	10	23.000	24.000	1.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					38 (lrs)	3	23.000	26.000	3.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					39 (lrs)	4	29.000	35.000	6.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					40 (lrs)	4	23.000	24.300	1.300	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					41 (lrs)	10	33.400	35.000	1.600	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					42 (lrs)	10	23.000	24.000	1.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					43 (lrs)	3	23.000	26.000	3.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					44 (lrs)	4	29.000	35.000	6.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					45 (lrs)	4	23.000	24.300	1.300	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					46 (lrs)	10	33.400	35.000	1.600	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					47 (lrs)	10	23.000	24.000	1.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					48 (lrs)	3	23.000	26.000	3.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					49 (lrs)	4	29.000	35.000	6.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					50 (lrs)	4	23.000	24.300	1.300	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					51 (lrs)	10	33.400	35.000	1.600	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					52 (lrs)	10	23.000	24.000	1.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					53 (lrs)	3	23.000	26.000	3.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					54 (lrs)	4	29.000	35.000	6.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					55 (lrs)	4	23.000	24.300	1.300	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					56 (lrs)	10	33.400	35.000	1.600	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					57 (lrs)	10	23.000	24.000	1.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					58 (lrs)	3	23.000	26.000	3.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					59 (lrs)	4	29.000	35.000	6.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					60 (lrs)	4	23.000	24.300	1.300	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					61 (lrs)	10	33.400	35.000	1.600	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					62 (lrs)	10	23.000	24.000	1.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					63 (lrs)	3	23.000	26.000	3.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					64 (lrs)	4	29.000	35.000	6.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					65 (lrs)	4	23.000	24.300	1.300	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					66 (lrs)	10	33.400	35.000	1.600	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					67 (lrs)	10	23.000	24.000	1.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					68 (lrs)	3	23.000	26.000	3.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					69 (lrs)	4	29.000	35.000	6.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					70 (lrs)	4	23.000	24.300	1.300	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					71 (lrs)	10	33.400	35.000	1.600	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					72 (lrs)	10	23.000	24.000	1.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					73 (lrs)	3	23.000	26.000	3.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					74 (lrs)	4	29.000	35.000	6.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					75 (lrs)	4	23.000	24.300	1.300	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					76 (lrs)	10	33.400	35.000	1.600	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					77 (lrs)	10	23.000	24.000	1.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					78 (lrs)	3	23.000	26.000	3.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					79 (lrs)	4	29.000	35.000	6.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					80 (lrs)	4	23.000	24.300	1.300	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					81 (lrs)	10	33.400	35.000	1.600	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					82 (lrs)	10	23.000	24.000	1.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					83 (lrs)	3	23.000	26.000	3.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					84 (lrs)	4	29.000	35.000	6.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					85 (lrs)	4	23.000	24.300	1.300	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					86 (lrs)	10	33.400	35.000	1.600	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					87 (lrs)	10	23.000	24.000	1.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					88 (lrs)	3	23.000	26.000	3.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					89 (lrs)	4	29.000	35.000	6.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					90 (lrs)	4	23.000	24.300	1.300	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					91 (lrs)	10	33.400	35.000	1.600	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					92 (lrs)	10	23.000	24.000	1.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					93 (lrs)	3	23.000	26.000	3.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					94 (lrs)	4	29.000	35.000	6.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					95 (lrs)	4	23.000	24.300	1.300	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					96 (lrs)	10	33.400	35.000	1.600	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					97 (lrs)	10	23.000	24.000	1.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					98 (lrs)	3	23.000	26.000	3.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					99 (lrs)	4	29.000	35.000	6.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					100 (lrs)	4	23.000	24.300	1.300	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					101 (lrs)	10	33.400	35.000	1.600	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					102 (lrs)	10	23.000	24.000	1.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					103 (lrs)	3	23.000	26.000	3.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					104 (lrs)	4	29.000	35.000	6.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					105 (lrs)	4	23.000	24.300	1.300	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					106 (lrs)	10	33.400	35.000	1.600	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					107 (lrs)	10	23.000	24.000	1.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.
					108 (lrs)	3	23.000	26.000	3.000	6 (90 - 100)	Geometrie adecvată.

18

22	X002	110.989	118.015	7.026	1 (lsc)	2	112.630	118.015	5.385	5 (75 - 90)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 10 - 25%.
					2 (lasc)	2	110.989	116.200	5.211	5 (75 - 90)	Neregularitati minore ale santurilor laterale si rigolelor
					3 (lbc)	2	110.989	112.800	1.811	5 (75 - 90)	Deflexiuni între 37 - 94 sutimi de milimetru
					6 (lsc)	3	114.100	118.015	3.915	5 (75 - 90)	Numarul de derapaj între 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100
					10 (lws)	2	110.989	112.310	1.321	5 (75 - 90)	Deszapezire deficitara datorata lipsei de uilaje adecvate.
					11 (lsc)	2	110.989	116.950	5.961	5 (75 - 90)	Nivel de serviciu D
					14 (lqm)	1	110.989	118.015	7.026	5 (75 - 90)	Intretinere de buna calitate
22	X002	110.989	118.015	7.026	1 (lsc)	2	110.989	112.630	1.641	6 (90 - 100)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 0 - 10%.
					2 (lasc)	2	116.200	118.015	1.815	6 (90 - 100)	Pe ambele parti ale drumului sunt acumulate mici cantitati de resturi vegetale si moloz
					3 (lbc)	2	112.800	118.015	5.215	6 (90 - 100)	Deflexiuni între 0 - 37 sutimi de milimetru
					6 (lsc)	3	110.989	112.750	1.761	6 (90 - 100)	Numarul de derapaj între 90 - 105
					8 (lps)	1	110.989	118.015	7.026	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
					9 (ltsa)	1	110.989	118.015	7.026	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului.
					11 (lts)	2	116.950	118.015	1.065	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
					13 (ltp)	1	110.989	118.015	7.026	6 (90 - 100)	Exploatare de foarte buna calitate
23	X002	43.983	67.999	24.016	4 (lts)	2	63.180	67.999	4.819	2 (20 - 35)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Acostamente denivelate. Santuri laterale prea adanci. Lipsa maracajelor rutiere, a butonilor reflectanzi si a stajilor de dirijare. Lipsa gisierelor de siguranta. Dirijarea defectuoasa a traficului in zonele cu lucran. Lipsa totala a iluminarii drumului.
23	X002	43.983	67.999	24.016	4 (lts)	2	43.983	63.180	19.197	3 (35 - 50)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Santuri laterale prea adanci. Lipsa maracajelor rutiere, a butonilor reflectanzi si a stajilor de dirijare. Lipsa gisierelor de siguranta.
23	X002	43.983	67.999	24.016	10 (lws)	3	63.800	67.999	4.199	3 (35 - 50)	Drumul in debieu puțin adanc. Deszapezire deficitara datorata lipsei de uilaje adecvate. Intretinere deficitara pe timp de iarna, pe global.
					1 (lsc)	3	46.700	49.950	3.250	4 (50 - 75)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 25 - 50%.
					3 (lbc)	1	43.983	67.999	24.016	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 94 - 200 sutimi de milimetru
					5 (lsc)	2	47.600	67.999	20.399	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 - 8,50 m/km
					6 (lsc)	3	66.580	67.999	1.419	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100
					10 (lws)	3	46.060	63.800	17.740	4 (50 - 75)	Deszapezire deficitara datorata lipsei de uilaje adecvate. Intretinere deficitara pe timp de iarna, pe global.
					12 (ltp)	2	43.983	62.480	18.497	4 (50 - 75)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajarilor paisagiste in zona drumului.
23	X002	43.983	67.999	24.016	1 (lsc)	3	49.950	67.999	18.049	5 (75 - 90)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 10 - 25%.
					2 (lasc)	1	43.983	67.999	24.016	5 (75 - 90)	Neregularitati minore ale santurilor laterale si rigolelor
					5 (lsc)	2	43.983	47.600	3.617	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1,66 - 4,00 m/km
					6 (lsc)	3	43.983	63.850	19.867	5 (75 - 90)	Numarul de derapaj între 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100
					10 (lws)	3	43.983	46.060	2.077	5 (75 - 90)	Deszapezire deficitara datorata lipsei de uilaje adecvate.
					12 (ltp)	2	62.480	67.999	5.519	5 (75 - 90)	Lipsa amenajarilor paisagiste in zona drumului.
					13 (ltp)	2	51.100	67.999	16.899	5 (75 - 90)	Exploatare de buna calitate.
					14 (lqm)	1	43.983	67.999	24.016	5 (75 - 90)	Intretinere de buna calitate
23	X002	43.983	67.999	24.016	1 (lsc)	3	43.983	46.700	2.717	6 (90 - 100)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 0 - 10%.
					6 (lsc)	3	63.850	66.580	2.730	6 (90 - 100)	Numarul de derapaj între 90 - 105
					7 (lga)	1	43.983	67.999	24.016	6 (90 - 100)	Geometrie adecvata.
					8 (lps)	1	43.983	67.999	24.016	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
					9 (ltsa)	1	43.983	67.999	24.016	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului.
					11 (lts)	1	43.983	67.999	24.016	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
					13 (ltp)	2	43.983	51.100	7.117	6 (90 - 100)	Exploatare de foarte buna calitate.

¹Suma lungimilor tuturor sub-tronsoanelor omogene (ale fiecarui tronson omogen), în raport cu onticare din parametrii de stare, care cad în oricare din intervalele de evaluare a stării (de degradare și/sau functionale).

este egala cu lungimea tronsonului omogen în cauza

²A se observa ca, în aceasta coloana, sub-tronsoanele omogene în care fiecare tronson omogen, din cele 23, a fost divizat în raport cu fiecare parametru de stare, au fost selectate și listate începând cu intervalul de evaluare 1 și terminând cu intervalul de evaluare 6. E.g. aici, tronsonul omogen nr 2 a fost divizat în 3 sub-tronsoane din care numai 1 cade în intervalul 1. Si, în tronsonul omogen 1 nu exista niciun sub-tronson, în cadrul niciunui parametru, care cade în intervalul 1

1	X006	8.490	13.990	5.500	3 (lbc)	3	10.412	12.470	2.058	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 94 - 200 sulimi de milimetru	Pe acest tronson, 8 (din cei 14) parametri de stare cad în intervalul 4(50-75), Saisfăcător, după cum urmează: 3(lbc), Capacitatea Portanata a Copului Drumului, km 10,412 - 12,470, adică 2,058 km; nu se prescriu lucrări pentru consolidarea sistemului rutier pe acest sub-tronson; problemele de capacitate portanta se vor rezolva odată cu îmbunătățirea adecvării geometrice; 5(ltr), Starea de Denivelare a Suprafeței Carosabile, km 8,490 - 9,150, adică 0,660 km; si km 9,150 - 9,975, adică 0,825 km în total; pe aceste 2 sub-tronsoane se vor executa lucrări specifice de îmbunătățire a stării de denivelare a suprafeței carosabile, după îmbunătățirea adecvării geometrice; 6(lsr), Rezistența la Derapaj, km 9,870 - 13,990, adică 4,120 km; pe acest sub-tronson se va executa un tratament superficial deschis, cu macrotextură, după îmbunătățirea adecvării geometrice 7(lga), Indicele de Adecvare Geometrică, km 9,500 - 12,500, adică 3,000 km; se prescriu îmbunătățiri geometrice minore, precum construcția acostamentelor, ranforsarea sistemului rutier, care vor rezolva și problemele de capacitate portanta și de denivelare a suprafeței carosabile pe acest sub-tronson; 10(lvs), Indicele de Viabilitate pe Timp de Iarnă, km 8,490 - 12,100, sau 3,610 km, si km 12,900 - 13,990, sau 1,090 km; se vor executa lucrări specifice pentru îmbunătățirea viabilității pe timp de iarnă; 11(lis), Nivelul de Serviciu, km 13,150 - 13,990, sau 0,840 km; pe acest sub-tronson se va construi o bandă de circulație suplimentară pentru vehiculele lente 13(lpo), Indicele Calității Exploatarei, km 8,490 - 13,990, sau 5,500 km (întregul tronson); se va ridica standardul de exploatare până la atingerea nivelului 6(90 - 100), Foarte Bun 14(lqm), Indicele Calității Întreținerii, km 8,400 - 10,100, adică 1,610 km; se vor executa lucrări specifice pentru îmbunătățirea nivelului de întreținere la nivelul 6(90 - 100), Foarte Bun
1	X006	8.490	13.990	5.500	1 (lscd)	2	11.350	13.990	2.640	5 (75 - 90)	Partea carosabilă afectată de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 10 - 25%	Pe acest tronson, 9 (din cei 14) parametri de stare cad în intervalul de evaluare 5(75 - 90), Bun, pe diferite lungimi, astfel: 1(lscd), Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 11,350 - 13,990, sau 2,640 km; nu se prescriu lucrări de remediere a degradărilor suprafeței carosabile pe acest sub-tronson întrucât acestea se vor remedia prin lucrările propuse pentru reabilitarea altor parametri de stare; 2(lscs), Starea Tehnică a Sistemului de Drenaj, km 8,490 - 13,990, sau 5,500 km (întregul tronson 1); pe acest tronson se vor executa lucrări specifice de remediere pentru îmbunătățirea stării sistemului de drenaj 3(lbc), Capacitatea Portanta a Copului Drumului, km 12,470 - 13,990, adică 1,520 km; nu se prescriu lucrări de ranforsare a sistemului rutier pe acest sub-tronson; problemele de capacitate portanta se vor rezolva odată cu îmbunătățirea adecvării geometrice; 4(lis), Nivelul de Siguranță a Traficului, km 8,490 - 13,990, sau 5,500 km (adică întregul tronson omogen); lucrări minore de îmbunătățirea siguranței circulației se vor executa pe acest tronson pentru a-l ridica la nivelul de stare 6(90 - 100), Foarte Bun; 5(ltr), Starea de Denivelare a Suprafeței Carosabile, km 9,975 - 13,990, adică 4,015 km; pe acest sub-tronson nu se va executa nici o lucrare de remediere pentru îmbunătățirea stării de denivelare a carosabilului;
					2 (lsc)	1	8.490	13.990	5.500	5 (75 - 90)	Neregularități minore ale santurilor laterale și rigolelor	
					3 (lbc)	3	12.470	13.990	1.520	5 (75 - 90)	Deflexiuni între 37 - 94 sulimi de milimetru	
					4 (lis)	1	8.490	13.990	5.500	5 (75 - 90)	Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației.	
					5 (lrr)	4	9.975	11.070	1.095	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1,66 - 4,00 m/km	
							11.070	12.150	1.080	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1,66 - 4,00 m/km	
							12.150	13.990	1.840	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1,66 - 4,00 m/km	
					6 (lrr)	2	8.490	9.870	1.380	5 (75 - 90)	Numarul de derapaj între 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100	
					7 (lga)	3	12.500	13.990	1.490	5 (75 - 90)	Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente	
					11 (lis)	2	8.490	13.150	4.660	5 (75 - 90)	Nivel de serviciu D	
					14 (lqm)	2	10.100	13.990	3.890	5 (75 - 90)	Întreținere de buna calitate	

2	X005	7.571	21.050	13.479	1 (led)	4	9.250	15.500	6.250	4 (50 - 75)	Pe acest tronson, 9 (din cei 14) parametri de stare, se inscriu in intervalul de calificare 4(50 - 75). Satisfactor, astfel: 1(isd), Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, km 9,250 – 15.500, adica 6,250 km, si km 19,800 – 21,050, adica 1,250 km; pentru aceste 2 sub-tronsoane omogene nu se prescriu lucrari de remediere, intrucat reabilitarea lor se va face odata cu imbunatatirea capacitatii portante pe acest intreg tronson 2; 3(IBC), Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 17,280 – 21,050, sau 3,550 km; se va ramforsa sistemul rutier odata cu rezolvarea problemelor de degradare a suprafetei carosabile si de rezistenta la derapaj; 4(IIS), Nivelul de Siguranta a Traficului, km 17,500 – 21,050, sau 3,550 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucrari minore pentru siguranta circulatiei pentru a-i reduce nivelul de calificare la 6(90 – 100). Foarte Bun;
					3 (Ibc)	3	17.280	21.050	3.770	4 (50 - 75)	Deflexiuni intre 94 – 200 sumi de milimetri
					4 (IIS)	3	17.500	21.050	3.550	4 (50 - 75)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Lipsa glistierelor de siguranta.
					6 (ISr)	4	7.571	9.450	1.879	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj intre 50 – 75 pe scara de evaluare 0 - 100
							18.800	21.050	2.250	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj intre 50 – 75 pe scara de evaluare 0 - 100
					7 (Ipa)	3	9.850	19.400	9.550	4 (50 - 75)	Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare si supralargire.
					10 (IWS)	3	14.010	21.050	7.040	4 (50 - 75)	Deszapezire deficiente datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficiente pe limp de iarna, pe global.
					11 (IIS)	3	10.150	11.900	1.750	4 (50 - 75)	Nivel de serviciu E
					13 (Ipo)	3	19.650	21.050	1.400	4 (50 - 75)	Lipsa controlului traficului greu si agabaritic.
					14 (Iqm)	2	7.571	16.980	9.409	4 (50 - 75)	Intretinere sub standard
											7(Iga), Indicele de Adecvare Geometrica, km 9,850 – 19,400, adica 9,550 km; se vor executa imbunatatiri geometrice minore concomitent cu ramforsarea capacitatii portante si in paralel cu rezolvarea problemelor de degradare a suprafetei carosabile si rezistenta la derapaj; 10(IWS), Viabilitatea pe Tmp de iarna, km 14,010 – 21,050, sau 7,040 km; se vor executa lucrari minore de imbunatatire a viabilitatii pe limp de iarna; 11(IIS), Nivelul de Serviciu, km 10,150 – 11,900, sau 1,750 km; pentru imbunatatirea nivelului de serviciu pe acest sub-tronson se vor executa lucrari de largire si asfaltare a acostamentelor. 13(Ipo), Indicele Calitatii Exploatarii, km 19,650 – 21,050, sau 1,400 km; standardul de calitate a exploatarii pe acest sub-tronson se va indica la nivelul 6(90 – 100). Foarte Bun; 14(Iqm), Indicele Calitatii Intretinerii, km 7,571 – 16,980, sau 9,409 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucrari de intretinere la un standard mai inalt pentru a se atinge nivelul de calificare 6(90 – 100). Foarte Bun;

2	X005	7.571	21.050	13.479	1 (lisd)	4	15.500	19.800	4.300	5 (75 - 90)	Partea carosabila afectata de cei putin unii din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafetei, in proportie de 10 - 25%	Pe acest tronson omogen, 9 (din cei 14) parametri de stare cad in acest nivel de calificare 5(75-90). Bun, astfel:
					3 (lbc)	3	11.050	17.280	6.230	5 (75 - 90)	Deflexiuni intre 37 - 94 sulimi de milimetru	1(lisd), Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, km 15.500 - 19.800, sau 4.300 km; nu se prescriu nici un fel de lucrari de remediere pentru acest sub-tronson; relacerea degradarilor suprafetei de rulare va avea loc odata cu imbunatatirea capacitatii portante, a starii de denivelare si a rezistentei la derapaj, pe intreaga lungime a acestui tronson 2;
					4 (lfb)	3	9.400	17.500	8.100	5 (75 - 90)	Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei.	3(lbc), Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 11.050 - 17.280, sau 6.230 km; se va ramforsa sistemul ruller, prin aplicarea unui covor asfaltic asa cum va rezulta din proiectarea structurata aferenta, in paralel cu rezolvarea problemelor de degradare a suprafetei si de rezistenta la derapaj;
					5 (lir)	3	7.571	16.420	8.848	5 (75 - 90)	Valoarea IRI intre 1,66 - 4,00 m/km	4(lis), Nivelul de Siguranta a Traficului, km 9.400 - 17.500, sau 8.100 km; se vor executa articole minore de lucru pentru siguranta circulatiei pe acest sub-tronson, pentru a i se restaura nivelul de calificare la 6(90 - 100). Foarte Bun;
					7 (lpa)	3	19.400	21.050	1.650	5 (75 - 90)	Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente.	5(lir), Starea de Denivelare a Suprafetei Carosabile, km 7.571 - 16.420, adica 8.848 km, si km 18.150 - 21.050, sau 2.900 km; nu se vor executa lucrari de remediere pe aceste 2 sub-tronsoane intrucat problemele de denivelare a partii carosabile se vor rezolva odata cu imbunatatirea capacitatii portante, lbc.
					10 (lwa)	3	7.571	9.880	2.309	5 (75 - 90)	Deszapezire deficitara datorata lipsei de utilaje adecvate.	11(lis), Nivelul de Serviciu, km 11.900 - 21.050, sau 9.150 km; se vor executa lucrari minore specifice pentru imbunatatirea viabilitatii pe timp de iarna
					11 (lie)	3	11.900	21.050	9.150	5 (75 - 90)	Nivel de serviciu D	10(ws), Indicele de Viabilitate pe Timp de Iarna, km 7.571 - 9.880, sau 2.309 km; se vor executa lucrari minore specifice pentru imbunatatirea viabilitatii pe timp de iarna
					13 (lop)	3	10.200	19.650	9.450	5 (75 - 90)	Exploatare de buna calitate.	11(lis), Nivelul de Serviciu, km 11.900 - 21.050, sau 9.150 km; se vor executa lucrari de largire si asfaltare a acostamentelor pentru a imbunatati Nivelul de Serviciu pe acest sub-tronson;
					14 (lqm)	2	16.980	21.050	4.070	5 (75 - 90)	Intrtinere de buna calitate	13(lop), Indicele Calitatii Exploatarii, km 10.200 - 19.650, sau 9.450 km; standardele privind calitatea exploatarii pe acest sub-tronson se vor ridica pentru a se atinge nivelul 6(90 - 100). Foarte Bun;
												14(lqm), Indicele Calitatii Intrtinerii, km 16.980 - 21.050, sau 4.070 km; calitatea intrtinerii pe acest sub-tronson se va imbunatati pentru a se atinge nivelul 6(90 - 100). Foarte Bun
2	X005	7.571	21.050	13.479	4 (lis)	3	7.571	9.400	1.829	6 (90 - 100)	Acostamente denivelate pe alocuiri.	Pe acest tronson, 5 (din cei 14) parametri de stare, cad in intervalul de evaluare 6(90 - 100), pe diferite lungimi:
					7 (lpa)	3	7.571	9.850	2.279	6 (90 - 100)	Geometrie adecvata.	4(lis), Nivelul de Siguranta a Traficului; 7(lga), Indicele de Adecvare Geometrica; 8(lngs), Indicele de Stabilitate a Terenului Natural; 9(lrbs), Indicele de Stabilitate a Corpului Drumului; 11(lis), Nivelul de Serviciu; pe acest tronson, ca si pe sub-tronsoanele acestuia, nu sunt necesare lucrari de intrtinere, reabilitare si/sau imbunatatire.
					8 (lrga)	1	7.571	21.050	13.479	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare	
					9 (lrb)	1	7.571	21.050	13.479	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului.	
					11 (lie)	3	7.571	10.150	2.579	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C	

3	X0A1	10.604	36.022	25.418	1 (lsc)	3	14.080	21.100	7.020	1 (0 - 20)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 80 - 100%. Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, drenurile de acostament sunt inexistente, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoase, în special în zona podetelor, drenurile de adâncime sunt inexistente, santurile laterale și rigolele nu sunt pereiate în zonele în care acestea ar trebui să fie	Pe acest tronson omogen, 3 (din cei 14) parametri de stare cad în intervalul de calificare (10 - 20). Colaps, astfel: 1(lsd), Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 14.800 - 21.100, sau 7.020 km; nu se prevăd lucrări de remediere pe acest sub-tronson; degradările suprafeței carosabile se vor rezolva în cadrul nivelului de evaluare 4(lbc), Capacitatea Portanță a Corpului Drumului; 2(dsc), Starea Sistemului de Drenaj, km 10.604 - 36.022, sau 11.022 km; nu se vor executa lucrări de îmbunătățire a sistemului de drenaj, întrucât acest articol se va trata în cadrul parametrului 7(lga), Indicele de Adecvare Geometrică, la nivelul de evaluare 3. 6(lsr), Rezistența la Derapaj, km 10.604 - 18.420, sau 7.816 km; nu se prescriu lucrări specifice acestui parametru pentru acest tronson, întrucât acesta se va remedia odată cu rantsarea sistemului rutier, în cadrul nivelului 4, și a lucrărilor de îmbunătățire a geometriei, de asemenea în cadrul nivelului 4;
					6 (lrr)	4	10.604	18.420	7.816	1 (0 - 20)	Numarul de derapaj mai mic de 20, pe scara de evaluare 0 - 100	Pe acest tronson, 3 (din cei 14) parametri de stare cad în intervalul de evaluare 2(20-35), astfel: 1(lsd), Starea Tehnică a Sistemului de Drenaj, km 21.100 - 36.022, sau 14.922 km; nu se prevăd lucrări de remediere pentru acest sub-tronson, întrucât problemele privind degradarea suprafeței carosabile se vor rezolva odată cu sporirea capacității portante (intervalul de evaluare 4(50-75)), precum și sporirea adăncii geometrice (intervalele 3 și 4); 2(dsc), Starea Tehnică a Sistemului de Drenaj, km 10.604 - 24.800, sau 14.196 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucrări specifice pentru îmbunătățirea sistemului de drenaj, precum re-trasarea și re-formarea santurilor laterale, decolmatarea santurilor și podetelor tubulare existente, tăierea și îndepărtarea vegetației și acumulărilor de resturi vegetale pe ambele părți ale drumului, re-evaluarea globală a sistemului de drenaj existent pentru a identifica eventualele componente lipsă; 6(lsr), Rezistența la Derapaj, km 31.950 - 36.022, sau 4.022 km; nu se prescriu lucrări de remediere pentru acest sub-tronson, întrucât problemele de rezistență la derapaj se vor rezolva odată cu cele de sporire a capacității portante în cadrul nivelului 4(50-75), Satisfactor;
3	X0A1	10.604	36.022	25.418	1 (lsc)	3	21.100	36.022	14.922	2 (20 - 35)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 65 - 80% Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoase, în special în zona podetelor, iar drenurile de adâncime sunt inexistente	Pe acest tronson omogen, 5 (din cei 14) parametri de stare cad în intervalul de evaluare 3(35-50), Rau, astfel: 1(lsd), Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 10.604 - 14.080, adică 3.476 km; nu se prescriu lucrări de remediere pentru acest parametru pe acest tronson, întrucât această degradare se va rezolva în cadrul lbc, Capacitatea Portanță a Corpului Drumului, și lga, Adecvarea Geometrică; 6(lsr), Rezistența la Derapaj, km 21.800 - 31.950, sau 10.150 km; nu se prescriu lucrări de remediere pentru acest tronson; problemele de rezistență la derapaj se vor rezolva în cadrul lbc, Capacitatea Portanță a Corpului Drumului, intervalul de evaluare 4(50-75), Satisfactor; 7(lga), Indicele de Adecvare Geometrică, km 24.060 - 36.022, adică 11.962 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucrări specifice de îmbunătățire a geometriei; 10(lws), Indicele de Viabilitate pe Timp de Iarnă, km 30.800 - 36.022, adică 5.222 km; se vor executa lucrări specifice pentru îmbunătățirea viabilității pe timp de iarnă, în special pentru prevenirea acumulării de zăpadă pe platforma drumului; 13(lpo), Indicele Calității Exploatării, km 32.400 - 36.022, adică 3.622 km; se vor lua măsuri specifice pentru ridicarea calității exploatării la nivelul 6(90 - 100), Foarte Bun;
					6 (lrr)	4	31.950	36.022	4.022	2 (20 - 35)	Numarul de derapaj între 20 - 35 pe scara de evaluare 0 - 100	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 65% Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100 Geometrie deficitară, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbelor de tranziție. Curbe fără supraînălțare și supraînlățire. Pante abrupte. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente. Drumul în debleu puțin adânc. Deszăpezire deficitară datorată lipsei de utilaj adecvat, întreprinzând deficițara pe timp de iarnă, pe global.
3	X0A1	10.604	36.022	25.418	1 (lsc)	3	10.604	14.080	3.476	3 (35 - 50)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 65% Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100 Geometrie deficitară, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbelor de tranziție. Curbe fără supraînălțare și supraînlățire. Pante abrupte. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente. Drumul în debleu puțin adânc. Deszăpezire deficitară datorată lipsei de utilaj adecvat, întreprinzând deficițara pe timp de iarnă, pe global.	Pe acest tronson omogen, 5 (din cei 14) parametri de stare cad în intervalul de evaluare 3(35-50), Rau, astfel: 1(lsd), Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 10.604 - 14.080, adică 3.476 km; nu se prescriu lucrări de remediere pentru acest parametru pe acest tronson, întrucât această degradare se va rezolva în cadrul lbc, Capacitatea Portanță a Corpului Drumului, și lga, Adecvarea Geometrică; 6(lsr), Rezistența la Derapaj, km 21.800 - 31.950, sau 10.150 km; nu se prescriu lucrări de remediere pentru acest tronson; problemele de rezistență la derapaj se vor rezolva în cadrul lbc, Capacitatea Portanță a Corpului Drumului, intervalul de evaluare 4(50-75), Satisfactor; 7(lga), Indicele de Adecvare Geometrică, km 24.060 - 36.022, adică 11.962 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucrări specifice de îmbunătățire a geometriei; 10(lws), Indicele de Viabilitate pe Timp de Iarnă, km 30.800 - 36.022, adică 5.222 km; se vor executa lucrări specifice pentru îmbunătățirea viabilității pe timp de iarnă, în special pentru prevenirea acumulării de zăpadă pe platforma drumului; 13(lpo), Indicele Calității Exploatării, km 32.400 - 36.022, adică 3.622 km; se vor lua măsuri specifice pentru ridicarea calității exploatării la nivelul 6(90 - 100), Foarte Bun;
					6 (lrr)	4	21.800	31.950	10.150	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100 Geometrie deficitară, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbelor de tranziție. Curbe fără supraînălțare și supraînlățire. Pante abrupte. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente. Drumul în debleu puțin adânc. Deszăpezire deficitară datorată lipsei de utilaj adecvat, întreprinzând deficițara pe timp de iarnă, pe global.	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 65% Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100 Geometrie deficitară, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbelor de tranziție. Curbe fără supraînălțare și supraînlățire. Pante abrupte. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente. Drumul în debleu puțin adânc. Deszăpezire deficitară datorată lipsei de utilaj adecvat, întreprinzând deficițara pe timp de iarnă, pe global.
					7 (lga)	2	24.060	36.022	11.962	3 (35 - 50)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 65% Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100 Geometrie deficitară, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbelor de tranziție. Curbe fără supraînălțare și supraînlățire. Pante abrupte. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente. Drumul în debleu puțin adânc. Deszăpezire deficitară datorată lipsei de utilaj adecvat, întreprinzând deficițara pe timp de iarnă, pe global.	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 65% Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100 Geometrie deficitară, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbelor de tranziție. Curbe fără supraînălțare și supraînlățire. Pante abrupte. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente. Drumul în debleu puțin adânc. Deszăpezire deficitară datorată lipsei de utilaj adecvat, întreprinzând deficițara pe timp de iarnă, pe global.
					10 (lws)	2	30.800	36.022	5.222	3 (35 - 50)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 65% Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100 Geometrie deficitară, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbelor de tranziție. Curbe fără supraînălțare și supraînlățire. Pante abrupte. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente. Drumul în debleu puțin adânc. Deszăpezire deficitară datorată lipsei de utilaj adecvat, întreprinzând deficițara pe timp de iarnă, pe global.	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 65% Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100 Geometrie deficitară, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbelor de tranziție. Curbe fără supraînălțare și supraînlățire. Pante abrupte. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente. Drumul în debleu puțin adânc. Deszăpezire deficitară datorată lipsei de utilaj adecvat, întreprinzând deficițara pe timp de iarnă, pe global.
					13 (lpo)	3	32.400	36.022	3.622	3 (35 - 50)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 65% Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100 Geometrie deficitară, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbelor de tranziție. Curbe fără supraînălțare și supraînlățire. Pante abrupte. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente. Drumul în debleu puțin adânc. Deszăpezire deficitară datorată lipsei de utilaj adecvat, întreprinzând deficițara pe timp de iarnă, pe global.	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 65% Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100 Geometrie deficitară, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbelor de tranziție. Curbe fără supraînălțare și supraînlățire. Pante abrupte. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente. Drumul în debleu puțin adânc. Deszăpezire deficitară datorată lipsei de utilaj adecvat, întreprinzând deficițara pe timp de iarnă, pe global.

3	X0A1	10.604	36.022	25.418	3 (lbc)	1	10.604	36.022	25.418	4 (50 - 75)	25.418	36.022	10.604	200 sutimi de milimetru	Deflexiuni între 94 - 200 sutimi de milimetru	Pe acest tronson, 7 (din cei 14) parametri de stare, cad în intervalul de evaluare 4(50-75). Satisfactor, astfel: 3(lbc), Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 10.604 -36.022, adica 25.418 km; se prescrie ranforsarea sistemului rutier prin aplicarea unui covor asfaltic a canii grosime va rezulta din calculul de proiectare structura aferenta, in paralel cu rezolvarea problemelor de degradare a suprafetei carosabile si de rezistenta la derapaj.
					5 (lrr)	3	14.100	18.350	4.250	4 (50 - 75)	4.250	18.350	14.100	Valoarea IR între 4,00 - 6,50 m/km		5(lrr), Starea de Denivelare a Suprafetei Carosabile, km 14.100 - 18.350, adica 4.250 km; nu se prescrie lucrari de remediere pentru acest sub-tronson, intrucat problemele de denivelare a suprafetei carosabile se vor rezolva in cadrul imbunatatirii lbc, Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, si lga, Indicele de Adekvare Geometrica
					6 (lrr)	4	18.420	21.800	3.380	4 (50 - 75)	3.380	21.800	18.420	Numarul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100		6(lrr), Rezistenta la Derapaj, km 18.420 - 21.800, adica 3.380 km; nu se prescrie lucrari de remediere pentru acest sub-tronson, intrucat problemele de rezistenta la derapaj se vor rezolva in cadrul imbunatatirii lbc, Capacitatea Portanta a Corpului Drumului
					7 (lga)	2	10.604	24.060	13.456	4 (50 - 75)	13.456	24.060	10.604	Lipsa curbilor de tranzitie. Curbă fără suprainaltare și supralargire.		7(lga), Indicele de Adekvare Geometrica, km 10.604 - 24.060, adica 13.456 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucrari minore de imbunatatire a geometriei.
					10 (lws)	2	10.604	30.800	20.196	4 (50 - 75)	20.196	30.800	10.604	Deszapezire deficietara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficietara pe imp de iarna, pe global.		10(lws), Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajator paisagiste in zona drumului.
					12 (lep)	1	10.604	36.022	25.418	4 (50 - 75)	25.418	36.022	10.604	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajator paisagiste in zona drumului.		12(lep), Indicale de Protectie a Mediului Inconjurator, km 10.604 -36.022, sau 25.418 km; se vor aplica masuri specifice pentru ridicarea valorii acestui parametru la nivelul 6(90 - 100). Foarte Bun;
					13 (lcp)	3	14.250	32.400	18.150	4 (50 - 75)	18.150	32.400	14.250	Lipsa controlului traficului greu si agabaritic.		13(lcp), Indicele Calitatii Exploatarii, km 14.250 - 32.400, sau 18.150 km; se vor lua masuri specifice pentru ridicarea calitatii exploatarii pe acest sub-tronson pana la nivelul 6(90 - 100). Foarte Bun;
3	X0A1	10.604	36.022	25.418	4 (lrs)	1	10.604	36.022	25.418	5 (75 - 90)	25.418	36.022	10.604	Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei.		Pe acest tronson, 4 (din cei 14) parametri de stare, cad în intervalul de evaluare 5(75-90). Bun, astfel: 4(lrs), Nivelul de Siguranta a Traficului, km 10.604 - 36.022, sau 25.418 km; se vor instala dotari suplimentare pentru siguranta traficului, pentru a ridica acest parametru la standardul care trebuie.
					5 (lrr)	3	18.350	36.022	17.672	5 (75 - 90)	17.672	36.022	18.350	Valoarea IR între 1,66 - 4,00 m/km		5(lrr), Starea de Denivelare a Suprafetei Carosabile, km 18.350 - 36.022, sau 17.672 km; nu se prescrie lucrari specifice pentru acest sub-parametru, intrucat problemele de denivelare a suprafetei carosabile se vor rezolva odata cu imbunatatirea lbc, Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, in cadrul intervalului 4(75-90). Satisfactor.
					13 (lcp)	3	10.604	14.250	3.646	5 (75 - 90)	3.646	14.250	10.604	Lipsa amenajator paisagiste in zona drumului.		13(lcp), Indicele Calitatii Exploatarii, km 10.604 - 14.250, sau 3.646 km; calitatea exploatarii drumului pe acest sub-tronson se va ridica la nivelul 6(90 - 100). Foarte Bun
					14 (lcm)	1	10.604	36.022	25.418	5 (75 - 90)	25.418	36.022	10.604	Intretinere de buna calitate		14(lcm), Indicele Calitatii Intretinerii, km 10.604 - 36.022, adica 25.418 km (adica intreg tronsonul omogen); calitatea intretinerii pe acest tronson se va ridica la nivelul 6(90 - 100). Foarte Bun;
3	X0A1	10.604	36.022	25.418	5 (lrr)	3	10.604	14.100	3.496	6 (90 - 100)	3.496	14.100	10.604	Valoarea IR între 0 - 1,66 m/km		Pe acest tronson, 4 (din cei 14) parametri de stare, cad în intervalul de evaluare 6(90 - 100). Foarte Bun, astfel: 5(lrr), Starea de Denivelare a Suprafetei Carosabile, km 10.604 - 14.100, sau 3.496 km; 8(lrsg), Indicele de Stabilitate a Terenului Natural, km 10.604 - 36.022, sau 25.418 km (intreg tronsonul omogen); 9(lrbs), Indicele de Stabilitate a Corpului Drumului, km 10.604 - 36.022, sau 25.418 km (intreg tronson omogen); si 11(lis), Nivelul de Serviciu, km 10.604 - 36.022, sau 25.418 km (intreg tronson omogen); pe acest tronson, ca si pe sub-tronsoanele lui, nu sunt necesare lucrari de intretinere, reabilitare si/sau imbunatatiri pentru acesti parametri;
					8 (lrsg)	1	10.604	36.022	25.418	6 (90 - 100)	25.418	36.022	10.604	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare		8(lrsg), Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare
					9 (lrbs)	1	10.604	36.022	25.418	6 (90 - 100)	25.418	36.022	10.604	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului.		9(lrbs), Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului.
					11 (lis)	1	10.604	36.022	25.418	6 (90 - 100)	25.418	36.022	10.604	Nivel de serviciu A, B, C		11(lis), Nivel de serviciu A, B, C

4	X01B	3.062	7.073	4.011	1 (lsc)	2	4.560	7.073	2.513	1 (0 - 20)	Partea carosabla afectata de cei putin unii din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafetei, in proportie de 80 - 100% Drenurile de suprafata si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson, santurile laterale si rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, drenurile de acostament sunt inexistente, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale si gunoase, in special in zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistente, santurile laterale si rigolele nu sunt peretate in zonele in care acestea ar trebui sa fie	Pe acest tronson, 7 (din cei 14) parametri de stare cad in intervalul de evaluare 1(0 - 20). Colaps, astfel: 1(lsd), Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, km 4,560 - 7,073, adica 2,513 km; nu se prescriu lucrari pentru remedierea acestui parametru de stare, valoarea lui va fi sporita odata cu imbunatatirea adecvanti geometrice si a capacitatii portante; 2(dsc), Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, km 3,062 - 7,073, adica 4,011 km; nu se prescriu lucrari de remediere a acestui parametru de stare, valoarea lui se va majora odata cu imbunatatirea adecvanti geometrice; 3(lbc), Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 4,180 - 7,073, adica 2,983 km; nu se prevad lucrari de remediere pentru acest parametru, valoarea lui de calificare se va majora prin imbunatatirea adecvanti geometrice; 4(lts), Nivelul de Siguranta a Traficului, km 3,960 - 7,073, adica 3,113 km; se vor executa lucrari specifice imbunatatirii sigurantei traficului, precum imbunatatirea sistemului de dirijare a traficului, montarea de dispozitive specifice sigurantei circulatiei, reconstrucția de santuri laterale mai putin adanci, montarea de glisiere de siguranta unde este necesar in conformitate cu standardele aferente, refacerea marcajelor rutiere;
					3 (lbc)	2	4.180	7.073	2.893	1 (0 - 20)	Deflexiuni mari de 320 sulimi de milimetri	
					4 (lts)	2	3.960	7.073	3.113	1 (0 - 20)	Sistem deficitar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Calitate necorespunzatoare a suprafetelor carosabile. Acostamente denvelate. Santuri laterale prea adanci. Lipsa marcajelor rutiere, a butonilor reflecionizanti si a stapilor de dirijare. Lipsa totala a glisierelor de siguranta. Dirijarea defectuoasa a traficului in zonele cu lucrari. Lipsa totala a iluminant drumului.	
					7 (lgs)	1	3.062	7.073	4.011	1 (0 - 20)	Geometrie deficitara, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbelor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare si supralargire. Pante abrupte. Intersectii la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente. Parte carosabila ingusta. Acostamente inguste.	
					10 (lwt)	1	3.062	7.073	4.011	1 (0 - 20)	Drumul in debiu puţin adanc. Cavailieri longitudinali de pamant pe ambele parti ale drumului. Lipsa parazapezilor in timpul iernii. Deszapazire deficitara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficitara pe timp de iarna, pe global. Combaterea deficitara a poleiului si ghetii.	
					12 (lep)	1	3.062	7.073	4.011	1 (0 - 20)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa drenurilor de panta (santuri de garda, etc). Abunda arbori de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intampiere.	

4	X01B	3.062	7.073	4.011	9 (lts)	3	3.980	5.070	1.090	4 (50 - 75)	Usoare deplasari ale terasamentului drumului datorate amplasarii tronsonului intr-o zona foarte umeda.	Pe acest tronson, 2 (din cei 14) parametri de stare cad in intervalul de evaluare 4(50 - 75). Satisfacator, astfel: 9(lts), Indicele de Stabilitate a Corpului Drumului, km 3.980 - 5.070, adica 1.090 km, se prevad lucrari specifice de remediere pentru acest parametru si pe acest tronson, precum consolidarea terasamentului; 11(lts), Nivelul de Serviciu, km 3.062 - 7.073, adica 4.011 km (intreg tronsonul); pe acest intreg tronson se vor executa imbunatatiri geometrice minore, precum largirea si asfaltarea acostamentelor, si construirea de benzi suplimentare pentru vehiculele lente.
4	X01B	3.062	7.073	4.011	9 (lts)	3	5.070	7.073	2.003	5 (75 - 90)	Deplasari extrem de usoare ale terasamentului drumului	Pe acest tronson, 1 (din cei 14) parametri de stare, cad in intervalul de evaluare 5(75-90), Bun, dupa cum urmeaza: 9(lts), Indicele de Stabilitate a Corpului Drumului, km 5.070 - 7.073, adica 2.003 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucrari minore de remediere pentru restabilirea stabilitatii terasamentului.
4	X01B	3.062	7.073	4.011	8 (lts)	1	3.062	7.073	4.110	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare	Pe acest tronson, 3 (din cei 14) parametri de stare cad in intervalul de evaluare 6(90 - 100), Foarte Bun, astfel: 8(lts), Indicele de Stabilitate a Terenului Natural, km 3.060 - 7.073, adica 4.011 km (intreg tronsonul).
					9 (lts)	3	3.062	3.960	0.918	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului.	9(lts), Indicele de Stabilitate a Corpului Drumului, km 3.062 - 3.980, adica 0.918 km; si 13(lts), Indicele Calitatii Exploatarii, km 3.062 - 7.073, adica 4.011 km (intreg tronson); pe acest tronson, precum si pe sub-tronsoanele acestuia, nu sunt necesare lucrari de intretinere, reabilitare si/sau de imbunatatire.
5	XPEBW	0.051	23.007	22.956	7 (lts)	2	19.900	23.007	3.107	1 (0 - 20)	Geometrie deficiente, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbelor de tranzitie. Curbe fara supranaltare si supralargire. Pante abrupte. Intersectii la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente. Parte carosabila ingusta. Acostamente inguste.	Pe acest tronson, 2 (din cei 14) parametri de stare, cad in intervalul de calificare 1(0 - 20), Colaps, astfel: 7(lts), Indicele de Adekvare Geometrica, km 19.900 - 23.007, adica 3.107 km, acesta este parametru de stare predominant; se vor executa lucrari specifice pentru imbunatatirea geometriei, precum constructia de curbe cu raza mai mare, introducerea de curbe de tranzitie acolo unde lipsesc, introducerea de supranaltari si supralargiri la curbele existente, dupa cum este necesar; amenajarea intersectiilor la nivel, constructia de benzi suplimentare pentru vehiculele lente, largirea partii carosabile pana la cea standard potrivit clasei drumului. Aceste lucrari vor rezolva, de asemenea, probleme privind degradarea suprafetelor carosabile, sistemul de drenaj, capacitatea portanta, denivelarea partii carosabile, rezistenta la derapaj, viabilitatea pe timp de iarna, nivelul de serviciu si protectia mediului.
					10 (lts)	3	0.051	2.890	2.839	1 (0 - 20)	Drumul in deblu puţin adanc. Cavalieri longitudinali de pamant pe ambele parti ale drumului. Lipsa parapezilor in timpul iernii. Deszapezire deficiente datorata lipsei de utilaj adecvate. Intretinere deficiente pe timp de iarna, pe global. Combaterea deficientei a poleiului si ghetii.	10(lts), Indicele de Viabilitate pe Timp de Iarna, km 0,051 - 2,890, adica 2,839 km; nu sunt prescrise lucrari pentru remedierea acestui parametru de stare; valoarea lui pe scara de calificare se va indica odata cu imbunatatirea geometriei acestui tronson.

5	XPEBW	0.051	23.007	22.956	7 (lga)	2	0.051	19.900	19.849	2 (20 - 35)	Geometrie deficitară, pe globul. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranziție. Curbe fara supranaltare si supralargire. Pante abrupte. Intersectii la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente.	Pe acest tronson, 4 (din cei 14) parametric de stare, cad in intervalul de calificare 2 (20 - 35). Foarte Rau, astfel: 7(lga). Indicele de Adecvare Geometrica, km 0,051 - 19,900, adica 19,849 km. acesta este parametrul predominant; se vor executa lucrari specifice pentru imbunatatirea geometriei drumului, precum constructia de curbe cu raze mai mari, introducerea curbilor de tranziție acolo unde lipsesc, introducerea de supranaltare si supralargiri la curbile existente, dupa cum este necesar, amenajarea intersectiilor la nivel, constructia de benzi suplimentare pentru vehiculele lente, largirea partii carosabile pana la latimea standard corespunzatoare clasei drumului in cauza. Aceste lucrari vor rezolva, de asemenea, si probleme legate de degradarea suprafeței carosabile, sistemul de drenaj, capacitatea portanta, denivelarea suprafeței carosabile, rezistența la derapaj, viabilitatea pe timp de iarna, nivelul de servicii si protectia mediului.
					10 (lws)	3	3.600	23.007	19.407	2 (20 - 35)	Drumul in debleu puțin adanc. Lipsa parapezilor in timpul iernii. Deszapezire vegetatia datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficitară pe timp de iarna, pe globul.	
					12 (lsp)	2	0.051	20.050	19.999	2 (20 - 35)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Abundă arborii de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intampiere. Lipsa amenajarilor paisagiste in zona drumului Lipsa plantatiilor pentru prevenirea alunecanilor de teren.	
					14 (lqm)	2	0.051	17.250	17.199	2 (20 - 35)	Intretinere deficitară, pe global.	
5	XPEBW	0.051	23.007	22.956	2 (lsc)	2	18.280	23.007	4.727	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafața si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson. santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate gunoale, in special in zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistente	Pe acest tronson, 4 (din cei 14) parametric de stare, cad in intervalul 3(35 - 50), Rau, astfel: 2(lsc). Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, km 18,280 - 23,007, adica 4,727 km. nu sunt prescrise lucrari pentru remedierea acestui parametru; valoarea lui se va majora prin imbunatatirea lga. Indicele de Adecvare Geometrica 4(lts). Nivelul de Siguranta a Traficului, km 0,051 - 23,007, adica 22,956 km (intregul tronson), se vor executa lucrari specifice pentru imbunatatirea sigurantei circulatiei, precum imbunatatirea sistemului de dirijare a traficului, montarea de dispozitive specifice sigurantei traficului, reconstrucția de santuri laterale de adancime mai mici, montarea de glisiere de siguranta acolo unde este necesar, in conformitate cu standardele aferente, refacerea marcajelor rutiere.
					4 (lts)	1	0.051	23.007	22.956	3 (35 - 50)	Sistem deficitar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Santuri laterale prea adanci. Lipsa marcajelor rutiere, a butonilor reflectorizanti si a stalpiilor de dirijare. Lipsa glisierelor de siguranta.	
					12 (lsp)	2	20.050	23.007	2.957	3 (35 - 50)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Abundă arborii de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intampiere. Lipsa amenajarilor paisagiste in zona drumului.	12(lsp). Indicele de Protectie a Mediului, km 20,050 - 23,007, adica 2,957 km. nu se prescriu lucrari de remediere a acestui parametru de stare, valoarea lui se va majora odata cu imbunatatirea lga. Indicele de Adecvare Geometrica 14(lqm). Indicele Calitatii Intretinerii, km 17,250 - 23,007, adica 5,757 km. standardele privind intretinerea se vor ridica la nivelul 6(90 - 100). Foarte Bun.
					14 (lqm)	2	17.250	23.007	5.757	3 (35 - 50)	Intretinere deficitară, pe global.	

5	XPEBW	0 051	23 007	22 956	1 (lsd)	3	0 051	3 200	3 149	4 (50 - 75)	Pe acest tronson, 6 (din cei 14) parametri de stare, cad in intervalul 4(50 - 75). Satisfăcător, astfel: 1(lsd), Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 0,051 - 3,200, adică 3,140 km; nu se prescriu lucrări specifice pentru îmbunătățirea acestui parametru; problemele de degradare a suprafeței carosabile se vor rezolva odată cu îmbunătățirea geometriei pe acest tronson. 2(lisc), Starea Tehnică a Sistemului de Drenaj, km 0,051 - 18,280, adică 18,229 km; nu sunt prescise lucrări de remediere a acestui parametru de stare; valoarea lui se va majora odată cu îmbunătățirea (ga, indicele de Adecvare Geometrică). 3(lbc), Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 6,150 - 23,007, adică 16,857 km; nu se vor executa lucrări de reforțare a corpului drumului pe acest sub-tronson; problemele de capacitate portanta se vor rezolva odată cu îmbunătățirea geometriei traseului. 6(lsr), Rezistența la Derapaj, km 3,980 - 19,400, adică 15,420 km; nu se vor executa lucrări specifice pe acest sub-tronson; problemele de rezistență la derapaj se vor rezolva odată cu îmbunătățirea geometriei traseului. 10(lws), Indicii de Viabilitate pe Timp de lama, km 2,890 - 3,600, adică 0,710 km; nu sunt prescise lucrări pentru remedierea acestui parametru de stare; valoarea lui se va majora odată cu îmbunătățirea geometriei acestui tronson. 11(lis), Nivelul de Serviciu, km 18,800 - 23,007, adică 5,207 km; nu se vor executa lucrări specifice legate de nivelul de serviciu.
5	XPEBW	0 051	23 007	22 956	1 (lsd)	3	7 060	23 007	15 947	5 (75 - 90)	Pe acest tronson, 4 (din cei 14) parametri de stare, cad in intervalul 5(75 - 90). Bun, astfel: 1(lsd), Starea de degradare a Suprafeței Carosabile, km 7,060 - 23,007, adică 15,947 km; nu se prescriu lucrări pentru îmbunătățirea acestui parametru; problemele de degradare a suprafeței carosabile se vor rezolva odată cu îmbunătățirea geometriei acestui tronson. 3(lbc), Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 0,051 - 3,670, adică 3,619 km; pe acest sub-tronson nu se vor executa lucrări de consolidare a sistemului rutier; problemele de capacitate portanta se vor rezolva odată cu îmbunătățirea geometriei traseului. 6(lsr), Rezistența la Derapaj, km 19,400 - 23,007, adică 3,607 km; pe acest sub-tronson nu se vor executa lucrări specifice; problemele de rezistență la derapaj se vor rezolva odată cu îmbunătățirea geometriei traseului. 11(lis), Nivelul de Serviciu, km 2,450 - 17,800, adică 15,350 km; nu se vor executa lucrări specifice legate de nivelul de serviciu
5	XPEBW	0 051	23 007	22 956	1 (lsd)	3	3 200	7 060	3 960	6 (90 - 100)	Pe acest tronson, 8 (din cei 14) parametri de stare, cad in intervalul de clasificare 6(90 - 100). Foarte Bun, astfel: 1(lsd), Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 3,200 - 7,060, adică 3,860 km; 3(lbc), Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 3,670 - 6,150, adică 2,480 km; 5(lr), Starea de Denivelare a Suprafeței Carosabile, 0,051 - 23,007, adică 22,956 km (intrig tronson); 6(lsr), Rezistența la Derapaj, km 0,051 - 3,980, adică 3,929 km; 8(lngs), Indicii de Stabilitate a Terenului Natural, km 0,051 - 23,007, adică 22,956 km (intrigul tronson); 9(lrbs), Indicii de Stabilitate a Corpului Drumului, km 0,051 - 23,007, adică 22,956 km (intrig tronson); 11(lis), Nivelul de Serviciu, km 0,051 - 2,450, sau 2,399 km; și 13(lco), Indicii de Calitate a Exploatarii, km 0,051 - 23,007, adică 22,956 km (intrig tronson); nu se prescriu lucrări de intretinere, reabilitare și/sau îmbunătățiri pentru aceste sub-tronsoane.
					3 (lbc)	3	3 670	6 150	2 480	6 (90 - 100)	Deflexiuni între 0 - 37 sulimi de milimetru
					5 (lr)	1	0 051	23 007	22 956	6 (90 - 100)	Valoarea IRI între 0 - 1,66 m/km
					6 (lrs)	3	0 051	3 980	3 929	6 (90 - 100)	Numarul de derapaj între 90 - 105
					8 (lngs)	1	0 051	23 007	22 956	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terenului natural de fundare
					9 (lrs)	1	0 051	23 007	22 956	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terasamentului drumului.
					11 (lis)	3	0 051	2 450	2 399	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C
					13 (lco)	1	0 051	23 007	22 956	6 (90 - 100)	Exploatare de foarte buna calitate.

6	X005	21.050	35.108	14.058	1 (lsd)	3	23.900	25.280	1.380	1 (0 - 20)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 80 - 100%	Pe acest tronson omogen, 1 (din cei 14) parametri de stare cad în intervalul de evaluare 1(0 - 20), Colaps, astfel: 1(lsd), sau Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 23.900 - 25.280, adică 1.380 km, nu se prevad lucrari de remediere pentru acest parametru de stare; valoarea lui se va majora odata cu imbunatatirea Capacitatii Portante a Corpului Drumului;
6	X005	21.050	35.108	14.058	1 (lsd)	3	25.280	35.108	9.828	2 (20 - 35)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 65 - 80%	Pe acest tronson, 4 (din cei 14) parametri de stare se înscriu în intervalul 2(20 - 35), Foarte Rau, astfel: 1(lsd), Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 25.280 - 35.108, adică 9.828 km, nu se prescriu lucrari de remediere pentru acest parametru de stare; problemele de degradare a suprafeței carosabile se vor rezolva odata cu reabilitarea capacitatii portante pe acest întreg tronson;
					3 (lbc)	3	21.050	25.040	3.890	2 (20 - 35)	Deflexiuni între 280 - 320 sulmi de milimetru	3(lbc), Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 21.050 - 25.040, adică 3.990 km; pe acest sub-tronson se va ranfora sistemul rutier, în paralel cu rezolvarea problemelor de degradare a suprafeței carosabile și a rezistenței la derapaj;
					6 (lsr)	3	21.050	23.920	2.870	2 (20 - 35)	Numarul de derapaj, între 20 - 35 pe scara de evaluare 0 - 100	6(lsr), Rezistența la Derapaj, km 21.050 - 23.920, adică 2.870 km; nu se specifica lucrari de remediere a acestui parametru de stare pe acest sub-tronson; valoarea lui se va majora odata cu imbunatatirea capacitatii portante a corpului drumului;
					12 (lep)	3	21.050	24.400	3.350	2 (20 - 35)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abunda arbori de mici dimensiuni și vegetatia crescuta la intampiere. Lipsa amenajarilor peisagiste în zona drumului. Lipsa plantarilor pentru prevenirea alunecarilor de teren.	12(lep), Indicele de Protecție a Mediului Inconjurator, km 21.050 - 24.400, adică 3.350 km; se vor executa lucrari specifice de prevenire a eroziunii, de îndepărtare a vegetatiei crescute la intampiere și de amenajare a zonei drumului;
6	X005	21.050	35.108	14.058	1 (lsd)	3	21.050	23.900	2.850	3 (35 - 50)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 65%	6 (din cei 14) parametri de stare cad în intervalul 3(35 - 50), Rau, pe acest tronson, astfel: 1(lsd), Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 21.050 - 23.900, adică 2.850 km; nu se prescriu lucrari de remediere pentru acest parametru pe acest sub-tronson; problemele de degradare a suprafeței carosabile se vor rezolva odata cu imbunatatirea capacitatii portante pe întreg acest tronson;
					2 (lasc)	2	24.700	35.108	10.408	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafața și de adancime sunt în stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale și rigolele au forme neregulate și sunt colmate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate gunoale; în special în zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistente	2(dsc), Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, km 24.700 - 35.108, adică 10.408 km; se vor executa lucrari specifice pentru reabilitarea sistemului de drenaj, precum reitarea și re-formarea santurilor laterale, decolmatarea santurilor laterale și a podetelor tubulare existente, taierea și înlăturarea vegetatiei și a depunerilor de resturi vegetale și moloz de pe ambele parti ale drumului; reevaluarea globala a sistemului de drenaj pentru a se identifica componentele lipsa;
					3 (lbc)	3	25.040	33.250	8.210	3 (35 - 50)	Deflexiuni între 200 - 280 sulmi de milimetru	3(lbc), Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 25.040 - 33.250, adică 8.210 km; se va ranfora sistemul rutier, în paralel cu rezolvarea problemelor de degradare a suprafeței carosabile și de rezistența la derapaj;
					6 (lsr)	3	27.420	35.108	7.688	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100	6(lsr), Rezistența la Derapaj, km 27.420 - 35.108, adică 7.688 km; nu se prevad lucrari de remediere a acestui parametru de stare; valoarea lui se va majora prin imbunatatirea capacitatii portante a corpului drumului;
					12 (lep)	3	25.880	35.108	9.228	3 (35 - 50)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abunda arbori de mici dimensiuni și vegetatia crescuta la intampiere. Lipsa amenajarilor peisagiste în zona drumului.	12(lep), Indicele de Protecție a Mediului, km 25.880 - 35.108, adică 9.228 km; se vor executa lucrari specifice prevenirii eroziunii, îndepărtării vegetatiei crescute la intampiere și amenajării zonei drumului;
					14 (lqm)	3	21.050	22.940	1.890	3 (35 - 50)	Intretinere deficitara, pe global.	14(lqm), Indicele Calitatii Intretinerii, km 21.050 - 22.940, adică 1.890 km; standardele de calitate a intretinerii se vor ridica pentru a asigura nivelul 6(90 - 100), Foarte Bun, al acestor activitati;

6	X005	21.050	35.108	14.058	2	(lasc)	14.058	21.050	24.700	3.850	4 (50 - 75)	Sanctiunile laterale si rigiolele au oirme neregulate si sunt colmatate, iar drenurile de adancime sunt inexistente	Pe acest tronson, 7 (din cei 14) parametri de stare cad in intervalul 4(50 - 75). Satisfactor, astfel: 2(lasc), Starea a Sistemului de Drenaj, km 21,050 - 24,700, adica 3,650 km, se vor executa imbunatatiri minore ale sistemului de drenaj, precum decolmatarea santurilor laterale si a podurilor tubulare existente, taierea si indepartarea vegetatiei crescute la intrampiere si a depunerilor de resturi vegetale si motor, pe ambele parti ale drumului; 3(lbc), Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 33,250 - 35,108, adica 1,858 km, se va ranforsa sistemul rutier prin aplicarea unui covor asfaltic nou (strat de uzura) din mixtura asfaltica cu textura deschisa, peste suprafata de rulare existenta, de o grosime care va rezulta din calculul de dimensionare structurala, in paralel cu rezolvarea problemelor de degradare a suprafetelor de rulare, a starii de denivelare si a rezistentei la derapaj; 4(lis), Nivelul de Siguranta a Traficului, km 21,050 - 35,108 (intregul tronson), adica 14,058 km, se vor executa lucrari specifice pentru imbunatatirea sigurantei circulatiei, precum imbunatatirea sistemului de dirijare a traficului, montarea de dispozitive specifice sigurantei circulatiei, montarea de cislere de siguranta unde sunt necesare in conformitate cu standardele aferente, refacerea marcajelor rutiere;
					3	(lbc)		33.250	35.108	1.858	4 (50 - 75)	Deflexiuni intre 94 - 200 sutimi de milimetru	
					1	(lba)		21.050	35.108	14.058	4 (50 - 75)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Lipsa gisierelor de siguranta.	
					3	(lsc)		23.920	27.420	3.500	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj intre 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100	
								21.050	35.108	14.058	4 (50 - 75)	Lipsa curbilor de tranzitie. Curbе lara suprainalare si supralargire.	
					3	(lwa)		23.800	24.950	1.150	4 (50 - 75)	Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global.	
					3	(lep)		24.400	25.880	1.480	4 (50 - 75)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajarilor peisagiste in zona drumului.	
					3	(lep)		33.950	35.108	1.158	4 (50 - 75)	Lipsa controlului traficului greu si agabaritic.	
												6(lsc), Rezistenta la Derapaj, km 23,920 - 27,420, adica 3,500 km, nu se prescriu lucrari pentru remedierea acestui parametru de stare, valoarea lui se va majora prin reabilitarea capacitatii portante a corpului drumului; 10(lws), Indicele de Viabilitate pe Timp de Iarna, km 23,800 - 24,950, adica 1,150 km, nu se prescriu lucrari pentru remedierea acestui parametru de stare, valoarea lui se va majora prin imbunatatirea geometriei acestui sub-tronson 12(lep), Indicele de Protectie a Mediului Inconjurator, km 24,400 - 25,880, adica 1,480 km, pe acest sub-tronson se vor executa lucrari minore pentru prevenirea eroziunii, precum si de amenajare a zonei drumului; 13(lqp), Indicele Calitatii Exploatarii, km 33,950 - 35,108, adica 1,158 km, standardele privind exploatarea pe acest sub-tronson se vor indica pentru atingerea nivelului evaluare 6(90 - 100). Foarte Bun;	
6	X005	21.050	35.108	14.058	5	(lir)	14.058	31.780	35.108	3.328	5 (75 - 90)	Valoarea IRI intre 1,66 - 4,00 m/km	Pe acest tronson, 4 (din cei 14) parametri de stare cad in intervalul de evaluare 5(75 - 90). Bun, astfel: 5(lir), Starea de Denivelare a Suprafetei Carosabile, km 31,780 - 35,108, adica 3,328 km, pe acest sub-tronson se vor executa lucrari minore de remediere pentru imbunatatirea starii de denivelare a suprafetei carosabile; 10(lws), Viabilitatea pe Timp de Iarna, km 24,950 - 35,108, adica 1,158 km, nu se prescriu lucrari de remediere a acestui parametru, valoarea lui se va majora prin imbunatatirea geometriei traseului; 13(lqp), Indicele Calitatii Exploatarii, km 21,050 - 31,800, adica 10,750 km, standardele de exploatare pe acest sub-tronson se vor indica pentru a se atinge nivelul 6(90 - 100). Foarte Bun; 14(lqm), Indicele Calitatii Intretinerii, km 23,850 - 35,108, adica 11,258 km, standardele privind intretinerea pe acest sub-tronson se vor indica pentru a se atinge nivelul 6(90 - 100). Foarte Bun;
					3	(lws)		24.950	35.108	10.158	5 (75 - 90)	Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilaje adecvate.	
					3	(lqp)		21.050	31.800	10.750	5 (75 - 90)	Exploatare de buna calitate.	
					3	(lqm)		23.850	35.108	11.258	5 (75 - 90)	Intretinere de buna calitate	

162

6	X005	21.050	35.108	14.058	5 (lr)	-	21.050	31.780	10.730	6 (90 - 100)	6 (90 - 100)	Valoarea IRI între 0 - 1,66 (nu sînt) Nu se înregistrează instabilitate a terenului natural de fundare
					8 (lrs)	1	21.050	35.108	14.058	6 (90 - 100)	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terenului natural de fundare
					9 (lrs)	1	21.050	35.108	14.058	6 (90 - 100)	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terenului natural de fundare
					10 (lrs)	3	21.050	23.800	2.750	6 (90 - 100)	6 (90 - 100)	Intretinerea pe timp de iarna foarte buna
					11 (lis)	1	21.050	35.108	14.058	6 (90 - 100)	6 (90 - 100)	Nivel de servicii A, B, C
					13 (lrs)	3	31.800	33.950	2.150	6 (90 - 100)	6 (90 - 100)	Exploatare de foarte buna calitate.
					14 (lrm)	3	22.940	23.850	0.910	6 (90 - 100)	6 (90 - 100)	Intretinere de foarte buna calitate
7	X0A1	97.441	109.987	12.546	1 (lrs)	3	108.000	109.987	1.987	1 (0 - 20)	1 (0 - 20)	Partea carosabila afectata de cel putin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafetei, in proportie de 80 - 100%
					2 (lrs)	2	99.000	109.987	10.987	1 (0 - 20)	1 (0 - 20)	Drenurile de suprafata si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson, santurile laterale si rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexisterente, multe podete tubulare sunt blocate, drenurile de acostament sunt inexisterente, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale si gunoase, in special in zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexisterente, santurile laterale si rigolele nu sunt periate in zonele in care acestea ar trebui sa fie
					4 (lis)	2	97.441	100.500	3.059	1 (0 - 20)	1 (0 - 20)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Calitate necorespunzatoare a suprafetelor carosabile. Acostamente denivelate. Santuri laterale prea adanci. Lipsa marcajelor rutiere, a butonilor reflectorizanti si a stalpilor de dirijare. Lipsa totala a glisierelor de siguranta. Dirijarea defectuoasa a traficului in zonele cu lucrari. Lipsa totala a iluminarii drumului.
					5 (lr)	2	99.000	109.987	10.987	1 (0 - 20)	1 (0 - 20)	Valoarea IRI mai mare de 13,80 m/km
					6 (lrs)	2	97.441	108.000	10.559	1 (0 - 20)	1 (0 - 20)	Numarul de derapaj mai mic de 20, pe scara de evaluare 0 - 100
					7 (lrs)	2	103.000	109.987	6.987	1 (0 - 20)	1 (0 - 20)	Geometrie defictara, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare si supralargire. Pante abrupte, intersectii la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente. Parte carosabila ingusta. Acostamente inguste
					10 (lrs)	1	97.441	109.987	12.546	1 (0 - 20)	1 (0 - 20)	Printr-un defect pentru acarian, caravane longitudinale de pamant pe ambele parti ale drumului. Lipsa parazapezilor in timpul iernii. Deszapezire defictara datorata lipsei de utilitate adecvate. Intretinere defictara pe timp de iarna, pe global. Combaterea defictarea a
					12 (lrs)	2	97.441	108.500	11.059	1 (0 - 20)	1 (0 - 20)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa drenurilor de panta (santuri de garda, etc). Abundanta arbori de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intimplare

Pe acest tronson, 7 (din cei 14) parametri de stare cad in intervalul de evaluare 6(90 - 100). Fapte Bun, astfel:

5(lr), Starea de Denivelare a Suprafetei Carosabile, km 21.050 - 31.780, adica 10.730 km, 8(lrs), Stabilitatea Terenului Natural, km 21.050 - 35.108 (ntregul tronson), adica 14.058 km, 9(lrs), Stabilitatea Corpului Drumului, km 21.050 - 35.108 (ntregul tronson), adica 14.058 km, 10(lrs), Viabilitatea pe Timp de Iarna, km 21.050 - 23.800, adica 2.750 km, 11(lis), Nivelul de Servicii, km 21.052 - 35.108, adica 14.058 (ntregul tronson omogen), 13(lrs), Calitatea Exploatarii, km 31.800 - 33.950, adica 0.910 km; pe acest tronson, precum si pe sub-tronsoanele mentionate, nu sunt necesare lucrari de intretinere, reabilitare si/sau imbunatatire

Pe acest tronson omogen, 8 din cei 14 parametri de stare cad in intervalul 1(0 - 20), Colaps, dupa cum urmeaza:

1(lsd), Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, km 108.000 - 109.987, adica 1.987 km; nu se prevad lucrari de remediere a acestui parametru de stare, valoarea lui se va majora prin imbunatatirea lbc, Capacitatea Portanta a Corpului Drumului;

2(dsc), Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, km 99.000 - 109.987, adica 10.987 km; pe toata lungimea acestui sub-tronson omogen se vor executa lucrari specifice pentru imbunatatirea sistemului de drenaj, precum rearasarea si re-formarea santurilor laterale, decolmatarea santurilor laterale si a podetelor tubulare existente, laterea si indepartarea vegetatiei si a resturilor de vegetatie si molozului acumulate pe ambele parti ale drumului, reevaluarea globala a sistemului de drenaj existent pentru identificarea componentelor lipsa;

4(lis), Nivelul de Siguranta a Traficului, km 97.441 - 100.500, adica 3.059 km; se vor executa lucrari specifice pentru imbunatatirea sigurantei circulatiei, precum imbunatatirea sistemului de dirijare a traficului, montarea de dispozitive specifice sigurantei circulatiei; constructia de santuri laterale mai putin adanci, montarea de glisiere de siguranta unde este necesar in conformitate cu standardele aferente, refacerea marcajelor rutiere;

5(lrr), Starea de Denivelare a Suprafetei Carosabile, km 99.000 - 109.987, adica 10.987 km; nu sunt prevazute lucrari pentru remedierea acestui parametru de stare pe acest sub-tronson; valoarea lui se va majora prin imbunatatirea lbc, Capacitatea Portanta a Corpului Drumului.

8	X0A1	36.022	73.011	36.969	1 (lsd)	3	42.000	44.500	2.500	1 (0 - 20)	Partea carosabila afectiata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 80 - 100%	Pe acest tronson omogen, 2 din cei 14 parametri de stare se înscriu în intervalul de evaluare 1(0 - 20). Coleaps, astfel: 1(lsd), Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 42.000 - 44.500, adică 2,500 km, nu se prevede lucrări de remediere a acestui parametru pe acest sub-tronson, întrucât problemele de degradare a suprafeței carosabile se vor rezolva odată cu ranforsarea capacității portanței a corpului drumului, sub nivelul de calificare 2, 3 și 4, care este parametru predominant. 12(lep), Indicele de Protecție a Mediului, km 64.600 - 73.011, adică 8.411 km, se vor executa lucrări specifice combaterii eroziunii, îndepărtării vegetației crescute la întimplare și amenajări zonei drumului.
8	X0A1	36.022	73.011	36.969	1 (lsd)	3	44.500	73.011	28.511	2 (20 - 35)	Partea carosabila afectiata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 65 - 80%	Pe acest tronson omogen, 4 din cei 14 parametri de stare cad în intervalul 2(20 - 35). Foarte Rau, astfel: 1(lsd), Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 44.500 - 73.011, adică 28.511 km, nu se specifică lucrări de remediere pentru acest parametru pe acest sub-tronson, întrucât problemele de degradare a suprafeței carosabile se vor rezolva odată cu ranforsarea sistemului rutier, sub nivelul 2, 3 și 4, acesta fiind parametru predominant. 2(lsd), Starea Tehnică a Sistemului de Drenaj, km 49.000 - 73.011, adică 24.011 km, pe acest sub-tronson se vor executa lucrări specifice pentru îmbunătățirea sistemului de drenaj, precum retrăsarea santurilor laterale, decolmatarea santurilor și podetelor existente, tăierea și îndepărtarea vegetației și deseuri pe ambele părți ale drumului, reevaluarea globală a sistemului de drenaj existent pentru a identifica componentele lipsă. 3(lbc), Capacitatea Portanță a Corpului Drumului, km 65.500 - 73.011, adică 7.511 km, acesta este parametru predominant pentru acest tronson, deci se va ranforșa sistemul rutier, ceea ce va rezolva și problemele de degradare a suprafeței carosabile, de denivelare a suprafeței de rulare și de rezistență la derapaj. 12(lep), Indicele de Protecție a Mediului Inconjurator, km 36.022 - 60.150, adică 24.128 km, se vor executa lucrări specifice controlului și prevenirii eroziunii, îndepărtării vegetației crescute la întimplare și amenajări zonei drumului
					2 (lsc)	2	49.000	73.011	24.011	2 (20 - 35)	Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podetele tubulare sunt blocate, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoale, în special în zona podetelor, iar drenurile de adâncime sunt inexistente	
					3 (lbc)	3	65.500	73.011	7.511	2 (20 - 35)	Deflexiuni între 260 - 320 sulmi de milimetru	
					12 (lep)	3	36.022	60.150	24.128	2 (20 - 35)	Lipsa dotanților pentru combaterea eroziunii: Abundă arborii de mici dimensiuni și vegetația crescute la întimplare. Lipsa amenajărilor paisagiste în zona drumului. Lipsa plantațiilor pentru prevenirea alunecărilor de teren.	

8	XDA1	36.022	73.011	36.989	1 (lsc)	3	36.022	42.000	5.978	3 (35 - 50)	<p>Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 65%.</p> <p>Drenajul de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate și sunt colmatate, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate gunoase, în special în zona podetelor. drenurile de adâncime sunt inexistente</p> <p>Deflexiuni între 200 - 260 sulimi de milimetru</p> <p>Valoarea IRI între 8,50 - 11,00 m/km</p> <p>Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100</p> <p>Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abunda arbort de mici dimensiuni și vegetalia crescuta la intimplare. Lipsa amenajarilor peisagiste în zona drumului.</p>
					2 (lsc)	2	36.022	49.000	12.978	3 (35 - 50)	<p>Pe acest tronson, 6 din cei 14 parametri de stare, cad în intervalul de evaluare 3(35-50), Rau, astfel:</p> <p>1(lsc), Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 36.022 - 42.000, adica 5,978 km, nu se prescriu lucrari de remediere pentru acest parametru pe acest sub-tronson, intrucat problemele de degradare a suprafeței carosabile se vor rezolva odata cu ranforsarea sistemului rutier, în cadrul nivelului 2, 3 și 4, aceasta fiind parametru predominant.</p> <p>2(lsc), Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, km 36.022 - 49.000, adica 12.978 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucrari specifice îmbunatatirii sistemului de drenaj, precum retrasarea și re-formarea santurilor laterale, decolmatarea santurilor și podetelor tubulare existente, iararea și inițierea vegetației și a deseurilor de pe ambele părți ale drumului, reevaluarea globală a sistemului de drenaj pentru identificarea componentelor lipsa.</p> <p>3(lbc), Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 36.022 - 58.500; adica 22.478 km; aceasta este parametru predominant pentru acest tronson; se va ranforșa sistemul rutier, ceea ce va rezolva și problemele de degradare a suprafeței de rulare, de denivelare a părții carosabile și de rezistență la derapaj.</p> <p>5(lr), Starea de Denivelare a Suprafeței Carosabile, km 36.022 - 48.600; adica 12.578 km; nu se prescriu lucrari de remediere a acestui parametru pe acest sub-tronson, intrucat problemele de denivelare a suprafeței de rulare se vor rezolva odata cu ranforsarea sistemului rutier, în cadrul nivelului 2, 3 și 4, acesta fiind parametru predominant.</p> <p>6(lsr), Rezistența la Derapaj, km 56.500 - 73.011, adica 16.511 km; nu se prevad lucrari de remediere a acestui parametru pe acest sub-tronson intrucat problemele de rezistență la derapaj se vor rezolva odata cu ranforsarea sistemului rutier, în cadrul nivelului 2, 3 și 4, acesta fiind parametru predominant.</p> <p>12(lsp), Indicele de Protecție a Mediului Inconjurator, km 60.150 - 64.600, adica 4.450 km; se vor executa lucrari specifice pentru controlul și prevenirea eroziunii, îndepărtarea vegetației crescute la intimplare și amenajarea zonei drumurilor.</p>

103

8	X0A1	36.022	73.011	36.989	3 (lbc)	3	58.500	65.500	7.000	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 94 - 200 sulim de milimetru	Pe acest tronson, 6 din cei 14 parametri de stare, se înscriu în intervalul de evaluare 4(50-75). Satisfăcător, astfel: 3(lbc), Capacitatea Portanta a Copului Drumului, km 58.500 - 65.500, adica 7.000 km. pe toata lungimea acestui tronson se va executa un covor asfaltic dintr-o mixtura cu textura deschisa, de o grosime ce rezulta din calculul de dimensionare aferent, acesta va rezolva, de asemenea, problemele de degradare a suprafeței de rulare, de denivelare a părții carosabile și de rezistență la derapaj. 4(lts), Nivelul de Siguranța a Traficului, km 36.022 - 73.011, adica 36.989 km (întreg tronsonul omogen); se vor adauga elemente minore de îmbunătățire a siguranței circulației, la dotările existente deja. 5(lrn), Starea de Denivelare a Suprafeței Carosabile, km 48.600 - 73.011, adica 24.411 km. nu se prescriu lucrări specifice de remediere a acestui tronson, intrucât problemele de rezistență la derapaj se vor rezolva odată cu îmbunătățirea capacității portante a sistemului rutier, în cadrul nivelului 2, 3 și 4, acesta fiind parametrul predominant. 6(lsr), Rezistența la Derapaj, km 36.022 - 58.500, adica 20.478 km. nu se prescriu lucrări specifice de remediere a acestui parametru, pe acest sub-tronson, intrucât problemele de rezistență la derapaj se vor rezolva odată cu îmbunătățirea capacității portante a sistemului rutier, în cadrul nivelurilor 2, 3 și 4, acesta fiind parametrul predominant.
		36.022	73.011	36.989	4 (lts)	1	36.022	73.011	36.989	4 (50 - 75)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Lipsa ghisierelor de siguranță.	7(lga), Indicele de Adequare Geometrică, km 36.022 - 73.011, adica 36.989 km (întregul tronson omogen); pe acest tronson se vor executa lucrări minore de îmbunătățire a geometriei, pentru ridicarea valorii de calificare la 6(90 - 100). Foarte Bun. 8(lngs), Indicele de Stabilitate a Terenului Natural, km 62.000 - 73.011, adica 11.011 km. pe acest sub-tronson se vor executa lucrări minore de consolidare a terenului natural. 9(lrbs), Indicele de Stabilitate a Copului Drumului, km 36.022 - 73.011, adica 36.989 km (întregul tronson omogen); pe acest întreg tronson se vor executa lucrări minore de consolidare a copului drumului. 10(lws), Indicele de Viabilitate pe Timp de Iarnă, km 86.400 - 73.011, adica 6.611 km. pe acest sub-tronson se vor executa lucrări specifice minore de îmbunătățire a viabilității pe timp de iarnă
		36.022	73.011	36.989	5 (lrs)	2	66.400	73.011	6.611	4 (50 - 75)	Deszapezire deficitară datorată lipsei de utilaje adecvate. Intreținere deficitară pe timp de iarnă, pe global.	
8	X0A1	36.022	73.011	36.989	8 (lngs)	3	36.022	58.400	20.378	5 (75 - 90)	Instabilitate extrem de redusă a terenului de fundare.	Pe acest tronson, 4 din cei 14 parametri de stare, cad în intervalul de evaluare 5(75-90). Bun, astfel: 8(lngs), Indicele de Stabilitate a Terenului Natural, km 36.022 - 58.400, adica 20.378 km. pe acest sub-tronson se vor executa lucrări minore de consolidare a terenului natural. 10(lws), Indicele de Viabilitate pe Timp de Iarnă, km 36.022 - 86.400, adica 30.378 km. pe acest sub-tronson se vor executa lucrări specifice minore de îmbunătățire a viabilității pe timp de iarnă. 11(lis), Nivelul de serviciu, km 36.022 - 73.011, adica 36.989 km (întregul tronson); se vor executa lucrări minore de îmbunătățire a nivelului de serviciu, precum lărgirea și asfaltarea acostamentelor. 14(lqm), Indicele Calității Intreinerii, km 36.022 - 73.011, adica 36.989 km (întregul tronson); standardele de întreținere pe acest întreg tronson se vor ridica să atinga nivelul 6(90 - 100). Foarte Bun.
					10 (lws)	2	66.400	66.400	30.378	5 (75 - 90)	Deszapezire deficitară datorată lipsei de utilaje adecvate.	
					11 (lis)	1	36.022	73.011	36.989	5 (75 - 90)	Nivel de serviciu D	
					14 (lqm)	1	36.022	73.011	36.989	5 (75 - 90)	Intreținere de bună calitate	
8	X0A1	36.022	73.011	36.989	8 (lngs)	3	56.400	62.000	5.600	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terenului natural de fundare	Pe acest tronson, 2 din cei 14 parametri de stare se înscriu în nivelul de evaluare 6(90 - 100). Foarte Bun, astfel: 8(lngs), Stabilitatea Terenului Natural, km 56.400 - 62.000, adica 5.600 km; și 13(lqp), Indicele Calității Exploatarei, km 36.022 - 73.011, adica 36.989 km (întregul tronson omogen); pe acest tronson, precum și pe sub-tronsoanele acestuia, nu se vor executa lucrări de întreținere, reabilitare și/sau îmbunătățire.
					13 (lqp)	1	36.022	73.011	36.989	6 (90 - 100)	Exploatare de foarte bună calitate	

9	X006	13.990	23.101	9.111	1 (lsc)	2	18.600	23.101	4.501	1 (0 - 20)	Partea carosabila afectata de cei puțin unii din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 80 - 100%.	Pe acest tronson, 6 din cei 14 parametri de stare cad în intervalul 1(0 - 20) Colaps, astfel: 1(lsc). Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 18.600 - 23.101, adica 4.501 km, nu se prescriu lucrari pentru remedierea acestui parametru de stare, valoarea lui se va majora odata cu imbunatatirea geometriei traseului în cadrul nivelului 2(20 - 35), Foarte Rau, acesta fiind parametrul predominant, precum și consolidarea sistemului rutier în cadrul nivelului 2 și 3. 2(lssc). Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, km 20.000 - 23.101, adica 3.101 km, nu se prescriu lucrari pentru remedierea acestui parametru de stare, valoarea lui se va majora prin imbunatatirea lga, Indicele de Adeccare Geometrica. 4(lis). Nivelul de Siguranta a Traficului, km 22.000 - 23.101, adica 1.101 km, se vor executa lucrari specifice imbunatatirii sigurantei traficului, precum imbunatatirea sistemului de dirijare a circulatiei, instalarea de dispozitive specifice sigurantei traficului, reconstructia de santuri laterale de adancime mai mica, montarea de gisiere de siguranta unde sunt necesare în conformitate cu standardele aferente, refacerea marcajelor rutiere.
					2 (lssc)	2	20.000	23.101	3.101	1 (0 - 20)	Drenurile de suprafața și de adancime, sunt în stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt coamitate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, drenurile de acostament sunt inexistente, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoale, în special în zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistente, santurile laterale și rigolele nu sunt periate în zonele în care acestea ar trebui să fie	
					4 (lis)	3	22.000	23.101	1.101	1 (0 - 20)	Sistem defictar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Calitate necorespunzatoare a suprafețelor carosabile. Acostamente denivelate. Santuri laterale prea adanci, relelectronanzi și a stajilor de dirijare. Lipsa totala a gisierelor de siguranta. Dirijarea defectuoasa a traficului în zonele cu lucrari. Lipsa totala a iluminării drumului.	
					6 (lsc)	3	17.000	19.500	2.500	1 (0 - 20)	Numarul de derapaj mai mic de 20, pe scara de evaluare 0 - 100	
					10 (lws)	4	16.100	17.600	1.500	1 (0 - 20)	Drumul în debleu puțin adanc. Cavallen longitudinali de pamant pe ambele parti ale drumului. Lipsa parazapezilor în timpul ierni. Dezapezire defictara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere defictara pe timp de iarna, pe global. Combaterea defictarea a poleiului și ghetii.	
					12 (lep)	2	16.200	23.101	6.901	1 (0 - 20)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa drenurilor de panta (santuri de garda, etc). Abunda arbori de mici dimensiuni și vegetatia crescuta la intamplare.	
					6 (lsc)						6(lsc). Rezistenta la Derapaj, km 17.000 - 19.500, adica 2.500 km, nu se prescriu lucrari pentru remedierea acestui parametru de stare, valoarea lui se va majora prin imbunatatirea lga, Indicele de Adeccare Geometrica. 10(lws). Indicele de Viabilitate pe Timp de Iarna, km 16.100 - 17.600, adica 1.500 km, nu se prescriu lucrari pentru remedierea acestui parametru de stare, valoarea lui se va majora prin imbunatatirea lga, Indicele de Adeccare Geometrica. 12(lep). Indicele de Protectie a Mediului, km 16.200 - 23.101, adica 6.901 km, se vor executa lucrari specifice prevenirii eroziunii, îndepartari vegetatiei crescuta la intamplare și amenajari zonei drumului.	

9	X006	13.990	23.101	9.111	3 (lbc)	2	13.990	19.600	5.610	3 (35 - 50)	Deflexiuni între 200 - 280 sutimi de milimetru pe evaluare Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Santuri laterale prea adânci. Lipsa marcajeilor rutiere, a butonilor reflectorizanti și a stăpilor de dirijare. Lipsa gisierelor de siguranță. Valoarea RI între 8,50 - 11,00 m/km Numarul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100	Pe acest tronson omogen, 5 din cei 14 parametri de stare, cad în intervalul de evaluare 3(35-50). Rau, astfel: 3(lbc). Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 13.990 - 19.600, adica 5,610 km: se va ranosa sistemul rutier in paratii cu rezolvarea problemei degradarilor suprafetei de rulare, a denivelarilor suprafetei carosabile si a rezistentei la derapaj. 4(lrs). Nivelul de Siguranța a Circulației, km 19.800 - 22.000, adica 2,200 km: se vor executa lucrari specifice imbunatatirii siguranței traficului, precum imbunatatirea sistemului de dirijare a circulației, montarea de dispozitive specifice siguranței traficului, montarea de gisiere de siguranță unde sunt necesare în conformitate cu standardele aferente, refacerea marcajeilor rutiere 5(lrr). Starea de Denivelare a Suprafetei Carosabile, km 13.990 - 20.500, adica 6,510 km: nu se prevad lucrari pentru remedierea acestui parametru de stare, valoarea lui se va majora prin imbunatatirea adecvati geometrice, care este parametrul predominant. 6(lrs). Rezistența la Derapaj, km 19.500 - 23.101, adica 3,601 km: nu se prevad lucrari pentru remedierea acestui parametru de stare: valoarea lui se va majora prin imbunatatirea adecvati geometrice a acestui sub-tronson, aceasta fiind parametrul predominant. 10(lws). Indicele de Viabilitate pe Timp de Iarna, km 17.600 - 21.000, adica 3,400 km: nu se prevad lucrari de remediere a acestui parametru de stare: valoarea lui se va majora prin imbunatatirea Iga, Indicele de Adecvare Geometrica.	
9	X006	13.990	23.101	9.111	10 (lws)	4	17.600	21.000	3.400	3 (35 - 50)	Deszapezire datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global.	Pe acest tronson omogen, 1 din cei 14 parametri de stare, cade în intervalul 4(50 - 75). Satisfacator, astfel: 10(lws). Indicele de Viabilitate pe Timp de Iarna, km 21.000 - 23.101, adica 2.101 km: se vor executa lucrari minore specifice imbunatatirii viabilitatii pe timp de iarna.	
9	X006	13.990	23.101	9.111	8 (lups)	1	13.990	23.101	9.111	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare	Pe acest tronson, 5 din cei 14 parametri de stare cad în intervalul 6(90 - 100). Foarte Bun, astfel:	
					9 (lrs)	1	13.990	23.101	9.111	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului.	8(lngs). Indicele de Stabilitate a Terenului Natural, km 13.990 - 23.101, adica 9.111 km (intregul tronson); 9(lrs). Indicele de Stabilitate a Corpului Drumului, km 13.990 - 23.101, adica 9.111 km (intregul tronson);	
					11 (lis)	1	13.990	23.101	9.111	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C	11(lis). Nivelul de Serviciu, km 13.990 - 23.101, adica 9.111 km (intregul tronson omogen); 13(lqp). Indicele Calitatii Exploatarii, km 13.990 - 23.101, adica 9.111 km (intregul tronson); si 14(lqm). Indicele Calitatii Intretinerii, km 13.990 - 23.101, adica 9.111 km (intregul tronson); nu se prescrun lucrari de intretinere, reabilitare si/sau imbunatatiri pe acest tronson, în cadrul acestui nivel de evaluare.	
					13 (lcp)	1	13.990	23.101	9.111	6 (90 - 100)	Exploatare de foarte buna calitate		
					14 (lsm)	1	13.990	23.101	9.111	6 (90 - 100)	Intretinere de foarte buna calitate		

UR

10	X002	67.989	94.990	26.991	1 (lsc)	3	91.500	94.990	3.490	1 (0 - 20)	Pe acest tronson omogen, 7 din cei 14 parametri de stare cad in intervalul de evaluare (0 - 20). Colaps, atfel. 1(lsc). Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, km 91.500 - 94.990, adica 3.490 km, nu se prevad lucrari de remediere a acestui parametru de stare, valoarea lui se va majora prin imbunatatirea indicelui de Adeverarea Geometrica, Iga, care este parametrul predominant pentru acest tronson omogen, si prin consolidarea sistemului rutier (ai doilea parametru predominant). 2(lisc). Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, km 75.200 - 94.990, adica 19.790 km, nu se prevad lucrari pentru remedierea acestui parametru de stare, valoarea lui se va majora prin imbunatatirea indicelui de Adeverare Geometrica, Iga. 3(lbc). Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 90.600 - 94.990, adica 4.390 km, nu sunt prevazute lucrari de remediere a acestui parametru de stare, intrucât acesta este tratat prin Iga, indiciile Adeveranti Geometrici. 4(lts). Nivelul de Siguranta a Traficului, km 72.500 - 94.990, adica 22.490 km, se vor executa lucrari specifice imbunatatirii sigurantei circulatiei, precum imbunatatirea sistemului de dirijare a traficului, introducerea de dispozitive specifice sigurantei circulatiei, construirea de santuri laterale de adancime mai mica, montarea de gisierie de siguranta, unde este necesar, in conformitate cu standardele aferente, refacerea marcajelor rutiere.
					2 (lisc)	2	75.200	94.990	19.790	1 (0 - 20)	Drenurile de suprafața și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, drenurile de acostament sunt inexistente, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoaie, în special în zona podetelor, drenurile de adâncime sunt inexistente, santurile laterale și rigolele nu sunt periate în zonele în care acestea ar trebui să fie
					3 (lbc)	4	90.600	94.990	4.390	1 (0 - 20)	Deflexiuni mai mari de 320 sutimi de milimetru
					4 (lts)	2	72.500	94.990	22.490	1 (0 - 20)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Calitate necorespunzatoare a suprafetelor carosabile. Acostamente denivelate. Santuri laterale prea adanci. Lipsa marcajelor rutiere, a butonilor reflectorizanti si a stalpilor de dirijare. Lipsa totala a gisierelor de siguranta. Dirijarea defectuoasa a traficului in zonele cu lucrari. Lipsa totala a iluminarii drumului.
					7 (lpa)	3	67.999	86.000	18.001	1 (0 - 20)	Geometrie defictara, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbelor de tranzitie. Curbe fara supraliniare si supralargire. Pante abrupte. Intersectii la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente. Parte carosabila ingusta. Acostamente inguste.
					10 (lwa)	4	92.100	94.990	2.890	1 (0 - 20)	Drumul în debleu puțin adânc. Cavalieri longitudinali de pământ pe ambele parti ale drumului. Lipsa parapezilor în timpul iernii. Deszapezire defictara datorata lipsei de timp utilitate adecvate. Intretinere defictara pe timp poleiului și ghetii.
					12 (lep)	2	73.400	94.990	21.590	1 (0 - 20)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa drenurilor de panta (santuri de garda, etc). Abunda arbori de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intampiere

10	X002	67.999	94.990	26.991	1 (lsc)	3	67.999	70.200	2.201	4 (50 - 75)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 25 - 50%	Pe acest tronson, 5 din cei 14 parametri de stare se înscriu în intervalul 4(50 - 75). Satisfăcător, astfel: 1(lsd), Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 67.999 - 70.200, adică 2,201 km; nu se prescriu lucrări de remediere a acestui parametru de stare pe acest sub-tronson, intrucat problemele de degradare a suprafeței de rulare se vor rezolva prin îmbunătățirea adecvării geometrice, acesta fiind parametrul predominant. 3(lbc), Capacitatea Portantă a Corpului Drumului, km 67.999 - 70.500, adică 2,501 km; nu se prevad lucrări de remediere pentru acest parametru pe acest sub-tronson, intrucat el se va remedia odata cu lga. Indicele de Adecvare Geometrica. 5(lrn), Starea de Denivelare a Suprafeței Carosabile, km 82.400 - 94.990, adică 12.590 km; nu se prevad lucrări pentru remedierea acestui parametru, valoarea lui se va majora prin îmbunătățirea indicelui de adecvare geometrica, lga. 10(lws), Indicele de Viabilitate pe Timp de Iarna, km 70.050 - 73.550, adică 3,500 km; nu se prescriu lucrări pentru remedierea acestui parametru de stare; valoarea lui se va majora prin îmbunătățirea lga. Indicele de Adecvare Geometrica. 13(lps), Indicele Calității Exploatații, km 67.999 - 94.990, adică 26.991 km; standardele privind exploatarea pe acest sub-tronson se vor ridica pentru a se alinge nivelul 6(90 - 100), Foarte Bun.
10	X002	67.999	94.990	26.991	11 (lls)	2	90.560	94.990	4.430	5 (75 - 90)	Nivel de serviciu D	Pe acest tronson, 1 din cei 14 parametri de stare, se înscriu în intervalul de calificare 5(75 - 90), astfel: 11(lls), Nivelul de Serviciu, km 90.560 - 94.990, adică 4.430 km; se vor executa îmbunătățiri geometrice minore pentru îmbunătățirea nivelului de serviciu pe acest sub-tronson.
10	X002	67.999	94.990	26.991	8 (lrgs)	1	67.999	94.990	26.991	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terenului natural de fundare	Pe acest sub-tronson, 5 din cei 14 parametri de stare se înscriu în intervalul 6(90 - 100), Foarte Bun, astfel: 8(lrgs), Indicele de Stabilitate a Terenului Natural, km 67.999 - 94.990, adică 26.991 km (întregul tronson); 9(lrbs), Indicele de Stabilitate a Corpului Drumului, km 67.999 - 94.990, adică 26.991 km (întregul tronson); 11(lis), Nivelul de Serviciu, km 67.999 - 90.560, adică 22.561 km, și 14(lqm), Indicele Calității Întreinerii, km 67.999 - 94.990, adică 26.991 km (întregul tronson); pe acest tronson și pe sub-tronsoanele lui menționate, nu se vor executa lucrări de întreținere, reabilitare și/sau îmbunătățire.
10	X002	67.999	94.990	26.991	9 (lrbs)	1	67.999	94.990	26.991	6 (90 - 100)	Nu se înregistrează instabilitate a terasamentului drumului	
10	X002	67.999	94.990	26.991	11 (lls)	2	67.999	90.560	22.561	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C	
10	X002	67.999	94.990	26.991	14 (lqm)	1	67.999	94.990	26.991	6 (90 - 100)	Întreținere de foarte buna calitate	
11	X01A	11.997	22.005	10.008	3 (lbc)	3	21.400	22.005	0.605	1 (0 - 20)	Deflexiuni mai mari de 320 sulimi de milimetri	Pe acest tronson, 1 din cei 14 parametri de stare cad în intervalul 1(0 - 20), Coleps, astfel: 3(lbc), Capacitatea Portantă a Corpului Drumului, km 21.400 - 22.005, adică 0,605 km; nu se prevad lucrări pentru remedierea acestui parametru intrucat valoarea lui se va majora prin îmbunătățirea Adecvării Geometrice în cadrul nivelului 2(20 - 35), Foarte Rau, și 3(35 - 50), Rau.

11	X01A	11.997	22.005	10.008	2 (disc)	3	16.250	22.005	5.755	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson - sanitiunile laterale și rigolele au forme neregulate și sunt colmate, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate gunoale, în special în zona podurilor, drenurile de adâncime sunt inexistente	Pe acest tronson, 6 din cei 14 parametri de stare cad în intervalul 3(35 - 50), Rau, astfel: 2(disc). Starea Tehnică a Sistemului de Drenaj, km 16.250 - 22.005, adică 5.755 km, nu se specifică lucrări de remediere a acestui parametru, pe acest sub-tronson, întrucât valoarea lui se va majora prin îmbunătățirea adevărați geometrice în cadrul nivelului 2(20 - 35), Foarte Rau, și 3(35 - 50), Rau.
					3 (lbc)	3	19.500	21.400	1.900	3 (35 - 50)	Deflexiuni între 200 - 260 sulmi de milimetru	3(bc). Capacitatea Portanță a Corpului Drumului, km 19.500 - 21.400, adică 1.900 km, nu se prevăd lucrări pentru remedierea acestui parametru, întrucât valoarea lui se va majora prin îmbunătățirea adevărați geometrice în cadrul nivelului de evaluare 2(20 - 35), Foarte Rau, și 3(35 - 50), Rau.
					5 (lr)	3	11.997	19.100	7.103	3 (35 - 50)	Geometrie deficitară, pe global. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranziție. Curbe fără supraînălțare și supraînălțare. Pante abrupte. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente.	5(lr). Starea de Drenaj a Suprafeței Carosabile, km 11.997 - 19.100, adică 7.103 km, nu se prevăd lucrări de remediere pentru acest parametru, pe acest sub-tronson; valoarea lui se va majora prin îmbunătățirea adevărați geometrice în cadrul nivelului 2 și 3.
					7 (lgr)	3	16.800	18.300	1.500	3 (35 - 50)	Lipsa dotărilor pentru combaterea eroziunii. Abundă arbori de mici dimensiuni și vegetația crescută la înălțime. Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului.	7(lgr). Indicele de Adecvare Geometrică, km 16.800 - 18.300, adică 1.500 km, se vor executa lucrări specifice îmbunătățirii geometriei drumului, precum: construcția de curbe cu raza mai mare, introducerea curbilor de tranziție acolo unde lipsesc și sunt justificate tehnic, introducerea de supraînălțări și supraînălțări la curbele existente, după cum este necesar, amenajarea intersecțiilor la nivel, construirea de benzi suplimentare pentru vehiculele lente, lărgirea părții carosabile potrivit standardelor corespunzătoare clasei drumului în cauză. Aceste lucrări vor remedia și defectele în cadrul următorilor parametri de stare: 2(disc). Starea Tehnică a Sistemului de Drenaj, 3(lbc). Capacitatea Portanță a Corpului Drumului, 5(lr). Starea de Drenaj a Suprafeței Carosabile, 10(lws), Viabilitatea pe timp de iarnă și 12(lep), Protecția Mediului Inconjurător.
					12 (lep)	3	17.060	18.500	1.440	3 (35 - 50)	Dinjare deficitară a circulației. Lipsa controlului traficului greu și agabantic.	12(lep). Indicele de Protecție a Mediului, km 17.060 - 18.500, adică 1.440 km, nu sunt prevăzute lucrări pentru remedierea acestui parametru pe acest sub-tronson; valoarea lui se va majora prin îmbunătățirea adevărați geometrice în cadrul nivelului 2 și 3.
					13 (ltp)	1	11.997	22.005	10.008	3 (35 - 50)		13(ltp). Indicele Calității Exploatare, km 11.997 - 22.005, adică 10.008 km; acest întreg tronson are nevoie de ridicarea standardelor privind exploatarea, pentru a se atinge nivelul 6(60 - 100), Foarte Bun
11	X01A	11.997	22.005	10.008	2 (disc)	3	11.997	14.100	2.103	4 (50 - 75)	Sanitiunile laterale și rigolele au forme neregulate și sunt colmate, iar drenurile de adâncime sunt inexistente	Pe acest tronson, 6 din cei 14 parametri de stare cad în intervalul 4(50-75), Satisfăcător, astfel: 2(disc). Starea Tehnică a Sistemului de Drenaj, km 11.997 - 14.100, adică 2.103 km, nu se prevăd lucrări de remediere pentru acest parametru pe acest sub-tronson, întrucât valoarea lui se va majora prin îmbunătățirea adevărați geometrice în cadrul nivelului 2(20 - 35), Foarte Rau, și 3(35 - 50), Rau.
					4 (ls)	1	11.997	22.005	10.008	4 (50 - 75)	Sistem deficitar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Lipsa glistierelor de siguranță	4(lts). Nivelul de Siguranță a Traficului, km 11.997 - 22.005, adică 10.008 km (întregul tronson); se vor executa lucrări minore de îmbunătățire a siguranței circulației, precum îmbunătățirea sistemului de dirijare a traficului, refacerea marcajului rutier.
					5 (lr)	3	19.100	20.500	1.400	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 - 8,50 m/km	5(lr). Starea de Drenaj a Suprafeței Carosabile, km 19.100 - 20.500, adică 1.400 km, nu se prevăd lucrări de remediere a acestui parametru de stare pe acest sub-tronson; valoarea lui se va majora prin îmbunătățirea adevărați geometrice în cadrul nivelului 2 și 3.
					6 (lgr)	1	11.997	22.005	10.008	4 (50 - 75)	Numărul de derapaj între 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100	6(lgr). Nivelul de Siguranță a Traficului, km 11.997 - 22.005, adică 10.008 km (întregul tronson); se vor executa lucrări minore de îmbunătățire a siguranței circulației, precum îmbunătățirea sistemului de dirijare a traficului, refacerea marcajului rutier.
					10 (lws)	2	11.997	20.200	8.203	4 (50 - 75)	Deszapezire deficitară datorată lipsei de utilaje adecvate. Întrținere deficitară pe timp de iarnă, pe global.	10(lws). Starea de Drenaj a Suprafeței Carosabile, km 11.997 - 20.200, adică 8.203 km, nu se prevăd lucrări de remediere a acestui parametru de stare pe acest sub-tronson; valoarea lui se va majora prin îmbunătățirea adevărați geometrice în cadrul nivelului 2 și 3.
					12 (lep)	3	11.997	17.060	5.063	4 (50 - 75)	Lipsa amenajărilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului.	12(lep). Indicele de Protecție a Mediului, km 11.997 - 17.060, adică 5.063 km, nu sunt prevăzute lucrări pentru remedierea acestui parametru pe acest sub-tronson; valoarea lui se va majora prin îmbunătățirea adevărați geometrice în cadrul nivelului 2 și 3.

12	X005	35.108	52.018	16.910	1 (lsc)	4	37.200	41.600	4.400	3 (35 - 50)	Partea carosabila afectata de cei putini unii din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafetei, in proportie de 50 - 65%	Pe acest tronson, 3 din cei 14 parametri de stare cad in intervalul 3(35 - 50). Rau, astfel:
					2 (lasc)	2	43.800	52.018	8.218	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafata si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate gunoale, in special in zona podurilor, drenurile de adancime sunt inexistente	1(lsd), Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, km 37.200 - 41.600, adica 4.400 km, pe acest sub-tronson se vor executa lucrari majore de reparare a suprafetei carosabile. 2(lasc), Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, km 43.800 - 52.018, adica 8.218 km, pe acest sub-tronson se vor executa lucrari specifice de imbunatatire a sistemului de drenaj, precum: realinierea si re-formarea santurilor laterale, decolmatarea santurilor laterale si a podurilor existente, taierea si inaltarea vegetatiei si deseurilor pe ambele parti ale drumului, reevaluarea globala a sistemului de drenaj pentru identificarea componentelor lipsa 5(lr), Starea de Denivelare a Suprafetei Carosabile, km 35.108 - 37.800, adica 2.692 km, pe acest sub-tronson se vor executa lucrari specifice pentru rezolvarea denivelarilor parti carosabile pentru a o reduce la nivelul 6(90 - 100). Foarte Bun, precum: frezarea denivelarilor si ondulatiilor existente si asternerea unui strat de uzura suplimentar.
12	X005	35.108	52.018	16.910	3 (lbc)	3	48.860	52.018	3.158	4 (50 - 75)	Deflexiuni intre 94 - 200 sulimi de milimetru	Pe acest tronson, 7 din cei 14 parametri de stare cad in intervalul de evaluare 4(50 - 75). Satisfacator, astfel:
					5 (lrr)	3	49.900	52.018	2.119	4 (50 - 75)	Valoarea IRI intre 4,00 - 8,50 m/km	3(lbc), Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 48.860 - 52.018, adica 3.158 km: peste sistemul rulier existent se va asterne un nou strat de asfalt, de o grosime ce va rezulta din calculul de dimensionare.
					6 (lrr)	1	35.108	52.018	16.910	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj intre 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100	5(lr), Starea de Denivelare a Suprafetei Carosabile, km 49.900 - 52.018, adica 2.119 km: nu se prevad lucrari de remediere pentru acest sub-tronson datorita imbunatatirii capacitatii portante ce se va face pe sub-tronsonul km 48.860 - 52.018, in cadrul nivelului 4.
					7 (lga)	1	35.108	52.018	16.910	4 (50 - 75)	Lipsa curbilor de tranzitie. Curbu fara suprainaltare si supralargire.	6(lsr), Rezistenta la Derapaj, km 35.108 - 52.018, adica 16.910 km (intregul tronson): nu se vor executa lucrari de remediere pe acest intreg tronson datorita lucrurilor de anvergura prescrise pentru remedierea degradarilor suprafetei carosabile in cadrul nivelului 2 si 3.
					10 (lws)	2	40.600	52.018	11.418	4 (50 - 75)	Deszapezire deficitara datorata lipsei de utilitaje adecvate. Intretinere deficitara pe imp de iarna, pe global.	7(lga), Indicele de Adekvare Geometrica, km 35.108 - 52.018, adica 16.910 (intregul tronson): se vor executa lucrari minore de imbunatatire a geometriei pe acest tronson fara a afecta alti parametri de stare.
					12 (lep)	2	35.108	39.100	3.992	4 (50 - 75)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajarilor paisagiste in zona drumului.	10(lws), Indicele de Viabilitate pe Timp de Iarna, km 40.600 - 52.018 km: pe acest tronson se vor executa lucrari minore de imbunatatire pe imp de iarna. 12(lep), Indicele de Protectie a Mediului, km 35.108 - 39.100, adica 3.992 km: pe acest sub-tronson se vor executa lucrari minore de remediere.
					14 (lqm)	1	35.108	52.018	16.910	4 (50 - 75)	Intretinere sub standard	14(lqm), Calitatea Intretinerii, km 35.108 - 52.018 km, adica 16.910 km (intregul tronson): standardele de intretinere pe acest tronson se vor ridica pentru a se atinge nivelul 6(90 - 100). Foarte Bun.

12	X005	35.108	52.018	16.910	3	42.200	48.860	6.660	5 (75 - 90)	Deflexiuni între 37 – 94 sutimi de milimetru	Pe acest tronson, 7 din cei 14 parametri de stare se înscriu în intervalul 5(75 – 90), Bun, astfel:
											3(lbc), Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 42.200 – 48.860, adica 6.660 km; nu se prevad lucrari de remediere pentru acest sub-tronson data fiind capacitatea portanta relativ buna a corpului drumului.
											5(lrn), Starea de Denivelare a Corpului Drumului, km 37.800 – 49.900, adica 12.100 km; se vor executa lucrari specifice de corectare a denivelatorilor drumului pe acest sub-tronson pentru a-i ridica nivelul la 6(90 – 100), Foarte Bun; frezarea denivelatorilor si ondulatiilor existente si asternerea unui nou strat de uzura.
											8(lngs), Stabilitatea Terenului Natural, km 39.500 – 48.150, adica 10.992 km; nu se prevad lucrari de remediere pentru acest parametru pe acest sub-tronson.
											9(lrns), Stabilitatea Terenului Natural, km 39.500 – 48.150, adica 8.650 km; nu sunt prescrise lucrari de remediere.
											10(lws), Viabilitatea pe Timp de Iarna, km 35.108 – 40.600, adica 5.492 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucrari minore de remediere pentru imbunatatirea viabilitatii pe timp de iarna.
											12(lfp), Protectia Mediului Inconjurator, km 39.100 – 52.018, adica 12.918 km; se vor executa lucrari minore de remediere pe acest sub-tronson.
											13(lqs), Calitatea Exploatarii, km 35.108 – 52.018, adica 12.918 km (intregul tronson); standardele privind exploatarea acestui tronson se vor ridica pentru a se atinge nivelul 6(90 – 100), Foarte Bun.
											Pe acest tronson, 5 din cei 14 parametri de stare se înscriu în intervalul 6(90 – 100), Foarte Bun, astfel:
											3(lbc), Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 35.108 – 42.200, adica 7.092 km; 4(lts), Nivelul de Siguranta a Traficului, km 35.108 – 52.018, adica 16.910 km (intregul tronson); 8(lngs), Stabilitatea Terenului Natural, km 46.100 – 52.018, adica 5.918 km; 9(lrns), Stabilitatea Corpului Drumului, km 35.108 – 39.500, adica 4.392 km; si km 48.150 – 52.018, adica 3.868 km; si 11(lis), Nivelul de Serviciu, km 35.108 – 52.018, adica 16.910 km (intregul tronson); nu se prescriu lucrari de intretinere, reabilitare si/sau imbunatatiri pentru acesti parametri de stare, pe acest tronson si/sau pe sub-tronsoanele sale mentionate.
13	X002	94.990	105.005	10.015	2	103.500	105.005	1.505	1 (0 - 20)	Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson: santurnie laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, drenurile de acostament sunt inexistente, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoase, în special în zona podetelor, drenurile de adâncime sunt inexistente, santurnie laterale și rigolele nu sunt percheiate în zonele în care acestea ar trebui să fie	Pe acest tronson omogen, 1 din cei 14 parametri de stare se înscrie în intervalul de evaluare 1(0 – 20), Colaps, astfel:
											2(disc), Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, km 103.500 – 105.005, adica 1.505 km; nu se prevad lucrari pentru remedierea acestui parametru de stare, valoarea lui se va majora prin imbunatatirea Iga, Indicele de Adeverare Geometrica.

13	X002	94 990	105.005	10 015	1 (lsd)	3	100.050	105.005	4.955	2 (20 - 35)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 65 - 80% Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale și rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistente, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate resturi vegetale și gunoale, în special în zona podetelor, iar drenurile de adâncime sunt inexistente	Pe acest tronson, 5 din cei 14 parametri de stare se înscriu în intervalul de evaluare 2(20 - 35). Foarte Rau, astfel: 1(lsd) Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 100.050 - 105.005, adică 4,955 km; nu se prevăd lucrări de remediere pentru acest parametru pe acest sub-tronson; valoarea lui se va majora prin îmbunătățirea adecvării geometrice, care este parametrul predominant. 2(disc) Starea Tehnică a Sistemului de Drenaj, km 94.990 - 100.100, adică 5,110 km; nu se propun lucrări de remediere a acestui parametru de stare; valoarea lui se va majora prin îmbunătățirea lga. Indicele de Adecvare Geometrică, adică parametrul predominant. 3(lbc) Capacitatea Portanță a Corpului Drumului, km 94.990 - 100.500, adică 5,510 km; nu se prevăd lucrări de remediere pentru acest parametru pe acest sub-tronson; valoarea lui se va majora prin îmbunătățirea adecvării geometrice, care este parametrul predominant.
					3 (lbc)	2	94.990	100.500	5.510	2 (20 - 35)	Deflexiuni între 260 - 320 sutimi de milimetru	7(lga) Indicele de Adecvare Geometrică, km 96.600 - 105.005, adică 8.405 km; se vor executa lucrări specifice îmbunătățirii adecvării geometrice precum: construcția de curbe cu raza mai mare, introducerea curbelor de tranziție acolo unde lipsesc, și sunt justificate tehnic; introducerea de supraînălțări și supraînlățări la curbele existente, după cum este necesar, amenajarea intersecțiilor la nivel, constituirea de benzi suplimentare pentru vehiculele lente, lărgirea părții carosabile potrivit standardelor corespunzătoare clasei drumului în cauză. Aceste lucrări vor remedia și defectele în cadrul următorilor parametri de stare: 1(lsd) starea de degradare a suprafeței carosabile, 2(disc) Starea Tehnică a Sistemului de Drenaj, 3(lbc) Capacitatea Portanță a Corpului Drumului, 6(lsr), Rezistența la Derapaj, și 12(lep), protecția mediului înconjurător.
					7 (lga)	2	96.600	105.005	8.405	2 (20 - 35)	Geometrie deficitară, pe globul. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranziție. Curbe fara supraînălțare și supraînlățare. Pante abrupte. Intersecții la nivel neamenajate. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente.	
					12 (lep)	2	94.990	103.400	8.410	2 (20 - 35)	Lipsa dotărilor pentru combaterea eroziunii. Abunda arbori de mici dimensiuni și vegetația crescută la întâmplare. Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului. Lipsa plantărilor pentru prevenirea alunecărilor de teren.	
13	X002	94 990	105.005	10 015	1 (lsd)	3	96.800	100.050	3.250	3 (35 - 50)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 85% Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale și rigolele au forme neregulate și sunt colmatate, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate gunoale, în special în zona podetelor, drenurile de adâncime sunt inexistente	Pe acest tronson, 6 din cei 14 parametri de stare se înscriu în intervalul de evaluare 3(35 - 50), Rau, astfel: 1(lsd) Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 96.800 - 100.050, adică 3,250 km; nu se prevăd lucrări pentru remedierea acestui parametru pe acest sub-tronson; valoarea lui se va majora prin îmbunătățirea adecvării geometrice, care este parametrul predominant. 2(disc) Starea Tehnică a Sistemului de Drenaj, km 100.100 - 103.500, adică 3,400 km; nu se prevăd lucrări pentru remedierea acestui parametru pe acest sub-tronson; valoarea lui se va majora prin îmbunătățirea lga. Indicele de Adecvare Geometrică, adică parametrul predominant. 3(lbc) Capacitatea Portanță a Corpului Drumului, km 100.500 - 105.005, adică 4,505 km; nu se prevăd lucrări pentru remedierea acestui parametru pe acest sub-tronson; valoarea lui se va majora prin îmbunătățirea adecvării geometrice, care este parametrul predominant. 6(lsr) Rezistența la Derapaj, km 98.200 - 105.005, adică 6,805 km; nu se prevăd lucrări pentru remedierea acestui parametru pe acest sub-tronson; valoarea lui se va majora prin îmbunătățirea adecvării geometrice, care este parametrul predominant. 7(lga) Indicele de Adecvare Geometrică, km 94.990 - 96.600, adică 1.610 km; se vor executa lucrări specifice îmbunătățirii adecvării geometrice precum: construcția de curbe cu raza mai mare, introducerea curbilor de tranziție acolo unde lipsesc și sunt justificate tehnic, introducerea de supraînălțări și supraînlățări la curbele existente, după cum este necesar, amenajarea intersecțiilor la nivel, constituirea de benzi suplimentare pentru vehiculele lente, lărgirea părții carosabile potrivit standardelor corespunzătoare clasei drumului în cauză. Aceste lucrări vor remedia și defectele în cadrul următorilor parametri de stare: 1(lsd) starea de degradare a suprafeței carosabile, 2(disc) Starea Tehnică a Sistemului de Drenaj, 3(lbc) Capacitatea Portanță a Corpului Drumului, 6(lsr), Rezistența la Derapaj, și 12(lep), protecția mediului înconjurător.
					3 (lbc)	2	100.500	105.005	4.505	3 (35 - 50)	Deflexiuni între 200 - 260 sutimi de milimetru	
					6 (lsr)	2	98.200	105.005	6.805	3 (35 - 50)	Numărul de derapaj între 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100	
					7 (lga)	2	94.990	96.600	1.610	3 (35 - 50)	Geometrie deficitară, pe globul. Curbe cu raze mici. Lipsa curbilor de tranziție. Curbe fara supraînălțare și supraînlățare. Pante abrupte. Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente.	
					12 (lep)	2	103.400	105.005	1.605	3 (35 - 50)	Lipsa dotărilor pentru combaterea eroziunii. Abunda arbori de mici dimensiuni și vegetația crescută la întâmplare. Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului.	

14	X002	105.005	110.989	5.984		6 (lsr)	2	105.005	109.100	4.095	2 (20 - 35)	Numarul de derapaj intre 20 - 35 pe scara de evaluare 0 - 100	Pe acest sub-tronson, 2 din cei 14 parametri de stare se inscriu in intervalul 2(20 - 35). Foarte Rau, astfel: 6(lsr). Rezistenta la Derapaj, km 105.005 - 109.100, adica 4.095 km: pe acest sub-tronson se va executa un tratament de suprafata cu textura deschisa pentru imbunatatirea rezistentei la derapaj, care este parametrul predominant. 10(lws). Viabilitatea pe Timp de lama, km 106.650 - 110.989, adica 4.339 km: pe acest sub-tronson se vor executa lucrari specifice imbunatatirii viabilitatii pe timp de lama, in principal pentru prevenirea acumularii de zapada pe partea carosabila.
14	X002	105.005	110.989	5.984		6 (lsr)	2	109.100	110.989	1.889	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj intre 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100	Pe acest tronson, 3 din cei 14 parametri de stare se inscriu in intervalul 3(35 050), Rau, astfel: 6(lsr). Rezistenta la Derapaj, km 109.100 - 110.989, adica 1.889 km: pe acest sub-tronson se va executa un tratament de suprafata cu textura deschisa pentru imbunatatirea rezistentei la derapaj, adica parametrul predominant. 10(lws). Viabilitatea pe Timp de lama, km 105.005 - 106.650, adica 1.645 km: pe acest sub-tronson se vor executa lucrari specifice imbunatatirii viabilitatii pe timp de lama, in special pentru prevenirea acumularii de zapada pe partea carosabila.
						10 (lws)	2	105.005	106.650	1.645	3 (35 - 50)	Drumul in debieul puțin adanc. Deszapezire deficitara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficitara pe timp de lama, pe global.	
						12 (lep)	1	105.005	110.989	5.984	3 (35 - 50)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abundanta arborii de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intimplare. Lipsa amenajarilor peisagiste in zona drumului.	
14	X002	105.005	110.989	5.984		2 (lsc)	2	106.500	110.989	4.489	4 (50 - 75)	Santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmate, iar drenurile de adancime sunt inexistente	Pe acest tronson, 5 din cei 14 parametri de stare se inscriu in intervalul 4(50 - 75), Satisfactor, astfel: 2(dscs). Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, km 106.500 - 110.989, adica 4.489 km: pe acest tronson se vor executa lucrari minore de remediere pentru imbunatatirea starii tehnice a sistemului de drenaj. 4(lts). Nivelul de Siguranta a Traficului, km 105.005 - 110.989, adica 5.984 km (intregul tronson): se vor executa lucrari minore specifice imbunatatirii sigurantei circulatiei.
						4 (lts)	1	105.005	110.989	5.984	4 (50 - 75)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Lipsa gisierelor de siguranta	
						5 (lrr)	3	107.500	110.989	3.489	4 (50 - 75)	Valoarea IRI intre 4,00 - 6,50 m/km	5(lrr). Starea de Denivelare a Suprafetei Carosabile, km 107.500 - 110.989, adica 3.489 km: pe acest sub-tronson se vor executa lucrari minore specifice imbunatatirii calitatii suprafetei de rulare.
						7 (lga)	1	105.005	110.989	5.984	4 (50 - 75)	Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare si supralargire.	7(lga). Indicele de Adekvare Geometrica, km 105.005 - 110.989, adica 5.984 km (intregul tronson): pe acest sub-tronson se vor executa corectii geometrice minore.
						14 (lqm)	2	109.900	110.989	1.089	4 (50 - 75)	Intretinere sub standard	14(lqm). Indicele Calitatii Intretinerii, km 109.900 - 110.989, adica 1.089 km: standardele privind intretinerea pe acest sub-tronson se vor ridica pentru a se atinge nivelul 6(90 - 100). Foarte Bun.

14	X002	105.005	110.989	5.984	2 (lasc)	2	105.005	106.500	1.695	5 (75 - 90)	Neregularitati minore ale santurilor laterale si rigolelor	Pe acest tronson, 5 din cei 14 parametri de stare se inscriu in nivelul de evaluare 5(75 - 90). Bun, astfel: 2(l)disc). Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, km 105.005 - 106.500, adica 1.695 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucrari minore de remediere pentru imbunatatirea sistemului de drenaj. 3(l)bc). Capacitatea Pontanta a Corpului Drumului, km 105.005 - 110.989, adica 5.984 km (intregul tronson); nu se prevad lucrari de imbunatatire a capacitatii portante pe acest tronson. 5(l)rr). Starea de Denvelare a Suprafetei Carosabile, km 106.000 - 107.500, adica 1.500 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucrari minore specifice imbunatatirii calitatilor de rulare ale partii carosabile. 13(l)oo). Indicele Calitatii Exploatarii, km 105.005 - 106.405, adica 1.400 km; standardele privind exploatarea pe acest sub-tronson se vor indica pentru a se atinge nivelul 6(90 - 100). Foarte Bun. 14(l)qm). Indicele Calitatii Intretinerii, km 105.005 - 109.900, adica 4.895 km; pentru acest sub-tronson se vor adopta standarde mai inalte, pentru a se atinge nivelul de evaluare 6(90 - 100). Foarte Bun.
14	X002	105.005	110.989	5.984	1 (lisd)	1	105.005	110.989	5.984	6 (90 - 100)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafetei, in proportie de 0 - 10%	Pe acest tronson, 6 din cei 14 parametri de stare se inscriu in intervalul 6(90 - 100). Foarte Bun, astfel: 1(l)sd). Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, km 105.005 - 110.989, adica 5.984 km (intregul tronson); 5(l)rr). Starea de Denvelare a Suprafetei Carosabile, km 105.005 - 106.000, adica 0.995 km; 8(l)ngs). Stabilitatea Terenului Natural, km 105.005 - 110.989, adica 5.984 km (intregul tronson); 9(l)rs). Stabilitatea Corpului Drumului, km 105.005 - 110.989, adica 5.984 km (intregul tronson); 11(l)is). Nivelul de Serviciu, km 105.005 - 110.989, adica 5.984 km (intregul tronson); si 13(l)qo). Indicele Calitatii Exploatarii, km 106.405 - 110.989, adica 4.584 km; nu se prevad lucrari de intretinere, reabilitare si/sau imbunatatiri pentru acesti parametri, pentru acest tronson si/sau pe sub-tronsoanele sale.
15	X001	78.118	94.403	16.285	1 (lisd)	3	78.118	81.350	2.232	1 (0 - 20)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafetei, in proportie de 80 - 100%	Pe acest tronson omogen, 1 din cei 14 parametri de stare se inscriu in intervalul 1(0 - 20). Colaps, astfel: 1(l)sd). Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, km 78.118 - 81.350, adica 2.232 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucrari majore pentru remedierea degradarilor suprafetei carosabile si ridicarea ei la nivelul 6(90 - 100). Foarte Bun.
15	X001	78.118	94.403	16.285	1 (lisd)	3	92.680	94.403	1.723	2 (20 - 35)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafetei, in proportie de 85 - 90%	Pe acest tronson omogen, 4 din cei 14 parametri de stare se inscriu in intervalul 2(20 - 35). Foarte Rau, astfel: 1(l)sd). Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, km 92.680 - 94.403, adica 1.723 km; nu sunt prescrise lucrari de remediere a acestui parametru pe acest sub-tronson; valoarea lui se va majora prin consolidarea sistemului rutier (in cadrul nivelului 3). 2(l)disc). Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, km 92.880 - 94.403, adica 1.523 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucrari specifice pentru imbunatatirea sistemului de drenaj, precum: retrasarea si re-formarea santurilor laterale, decolmatarea santurilor si podetelor existente, taierea si indepartarea vegetatiei, si a deseurilor, de pe ambele parti ale drumului; reevaluarea globala a sistemului de drenaj pentru identificarea componentelor lipsa 6(l)sr). Rezistența la Derapaj, km 92.400 - 94.403, adica 2.003 km; nu se prevad lucrari de remediere pentru acest parametru pe acest sub-tronson; valoarea lui se va majora prin ranforsarea sistemului rutier (in cadrul nivelului 3). 10(l)ws). Viabilitatea pe Timp de Iarna, km 91.050 - 92.200, adica 1.150 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucrari specifice imbunatatirii viabilitatii pe timp de iarna, in principal pentru prevenirea acumularii de zapada pe partea carosabila
					6 (l)sr)	2	92.400	94.403	2.003	2 (20 - 35)	Numarul de derapaj intre 20 - 35 pe scara de evaluare 0 - 100	
					10 (l)ws)	3	91.050	92.200	1.150	2 (20 - 35)	Drumul in debiu puțin adanc. Lipsa parapezilor in timpul iernii. Deszapezire deficitara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficitara pe timp de iarna, pe global.	

15	X001	78.118	94.403	16.285	1 (lsc)	3	81.350	92.680	11.330	3 (35 - 50)	Partea carosabila afectata de cel putin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafetei, in proportie de 50 - 65%.	Pe acest tronson, 6 din cei 14 parametri de stare se inscriu in intervalul 3(35 - 50). Rau, astfel: 1(lsd). Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, km 81.350 - 92.680, adica 11,330 km: nu se prevad lucrari de remediere pentru acest parametru pe acest sub-tronson, valoarea lui se va majora odata cu rantsarea sistemului rutier (in cadrul nivelului 3) 2(dsc). Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, km 78.118 - 92.880, adica 14.762 km: se vor executa lucrari specifice pentru imbunatatirea sistemului de drenaj, precum retrasarea si re-formarea santurilor laterale, decontaminarea santurilor si poddelelor existente, taierea si indepartarea vegetatiei, si a deseurilor, de pe ambele parti ale drumului, reevaluarea globala a sistemului de drenaj pentru identificarea componentelor lipsa. 3(lbc). Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 81.400 - 94.403, adica 13.003 km: se va executa rantsarea sistemului rutier, in paralel cu rezolvarea problemelor de degradare a suprafetei carosabile si rezistenta la derapaj, in conformitate cu dimensionarea sistemului rutier respectiv. 6(lsr). Rezistenta la Derapaj, km 78.118 - 92.400, adica 14.282 km: pe acest sub-tronson se va asterna un nou strat de uzura cu textura deschisa, ca parte din restabilirea capacitatii portante, in cadrul nivelului 3. 10(lws). Viabilitatea pe Timp de Iarna, km 92.200 - 94.403, adica 2.203 km: se vor executa lucrari specifice imbunatatirii viabilitatii pe timp de iarna, in principal pentru prevenirea acumularii zapezii pe panta carosabila.
					2 (lasc)	2	78.118	92.880	14.762	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafata si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson, santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmatate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate gunoase, in special in zona poddelelor, drenurile de adancime sunt inexistente	
					3 (lbc)	2	81.400	94.403	13.003	3 (35 - 50)	Deflexiuni intre 200 - 260 sulmi de milimetru	
					6 (lsr)	2	78.118	92.400	14.282	3 (35 - 50)	Numarul de derapaj intre 35 - 50 pe scara de evaluare 0 - 100	
					10 (lws)	3	92.200	94.403	2.203	3 (35 - 50)	Drumul in debieu putin adanc. Deszapezire deficitara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficitara pe timp de iarna, pe global.	
					12 (lcp)	2	84.900	94.403	9.503	3 (35 - 50)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abunda arbori de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intimplare. Lipsa amenajarilor peisagiste in zona drumului.	
15	X001	78.118	94.403	16.285	3 (lbc)	2	78.118	81.400	3.282	4 (50 - 75)	Deflexiuni intre 94 - 200 sulmi de milimetru	
					4 (lsc)	1	78.118	94.403	16.285	4 (50 - 75)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Lipsa glisierelor de siguranta.	
					5 (lrr)	2	82.050	94.403	12.353	4 (50 - 75)	Valoarea IRI intre 4,00 - 8,50 m/km	
					7 (lga)	3	79.635	91.900	12.265	4 (50 - 75)	Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare si supralargire.	
					10 (lws)	3	78.118	91.050	12.932	4 (50 - 75)	Deszapezire deficitara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficitara pe timp de iarna, pe global.	
					12 (lcp)	2	78.118	84.900	6.782	4 (50 - 75)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajarilor peisagiste in zona drumului.	
					14 (lqm)	3	86.280	94.403	8.123	4 (50 - 75)	Intretinere sub standard	

15	X001	78.118	94.403	16.285	5 (lir)	2	78.118	82.050	3.932	5 (75 - 90)	Valoarea IRI între 1,66 – 4,00 m/km	Pe acest tronson, 5 din cei 14 parametri de stare se înscriu în intervalul 5(75 - 90). Bun, astfel: 5(lir). Starea de Deteriorare a Suprafetei Carosabile, km 78.118 – 82.050, adica 3,935 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucrari minore de remediere pentru a se imbunatati suprafata de rulare pana la nivelul 6(90 - 100). Foarte Bun. 7(lga). Indicele de Adevarare Geometrica, km 78.118 – 79.635, adica 1.517 km, nu se prevad lucrari de imbunatatire a geometriei pe acest sub-tronson. 11(lis). Nivelul de Serviciu, km 78.118 – 94.403, adica 16,285 km (intregul tronson) nu se prevad lucrari de imbunatatire a nivelului de serviciu pe acest tronson 13(lop). Calitatea Exploatarii, km 78.118 – 94.403, adica 16,285 km (intregul tronson): standardele privind calitatea exploatarii pe acest tronson se vor ridica pentru a se atinge nivelul 6(90 - 100). Foarte Bun. 14(lqm). Calitatea Intretinerii, km 78.118 – 82.600, adica 4.482 km; pentru intretinerea acestui sub-tronson se vor adopta standarde mai inalte, pentru a se atinge nivelul de evaluare 6(90 - 100). Foarte Bun.
					7 (lga)	3	78.118	79.635	1.517	5 (75 - 90)	Lipsa benzilor de circulatie pentru vehiculele lente.	
					11 (lis)	1	78.118	94.403	16.285	5 (75 - 90)	Nivel de serviciu D	
					13 (lop)	1	78.118	94.403	16.285	5 (75 - 90)	Exploatare de buna calitate.	
					14 (lqm)	3	78.118	82.600	4.482	5 (75 - 90)	Intretinere de buna calitate	
					7 (lga)	3	91.900	94.403	2.503	6 (90 - 100)	Geometrie adecvata.	
					8 (lps)	1	78.118	94.403	16.285	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare	
					9 (lps)	1	78.118	94.403	16.285	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului.	
					14 (lqm)	3	82.600	86.280	3.680	6 (90 - 100)	Intretinere de foarte buna calitate	
					16	X072	15.998	25.008	9.010	4 (lps)	2	18.280
10 (lws)	2	15.998	23.715	7.717						3 (35 - 50)	Drumul in debiu puţin adanc. Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global.	
12 (lep)	1	15.998	25.008	9.010						3 (35 - 50)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Abundanta arbori de mici dimensiuni si vegetatia crescuta la intimplare. Lipsa amenajarilor peisagiste in zona drumului.	
13 (lop)	2	17.610	25.008	7.398						3 (35 - 50)	Dirijare deficiara a circulatiei. Lipsa controlului traficului greu si agabantic.	

132

16	X072	15.998	25.008	9.010	1 (lisd)	3	23.180	25.008	1.828	4 (50 - 75)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 25 - 50%	Pe acest tronson, 8 din cei 14 parametri de stare cad în intervalul 4(50 - 75). Satisfăcător, astfel: 1(lisd). Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 23.180 - 25.008, adică 1.828 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucrări specifice de remediere în conformitate cu tipul de degradare a suprafeței în cauză. 2(disc). Starea Tehnică a Sistemului de Drenaj, km 21.080 - 25.008, adică 3.928 km; se vor executa lucrări minore specifice pentru îmbunătățirea sistemului de drenaj, precum decolmatarea santurilor și podetelor existente, tăierea și îndepărtarea vegetației, și a deseurilor, de pe ambele părți ale drumului. 3(lbc). Capacitatea Portantă a Corpului Drumului, km 15.998 - 19.580, adică 3.582 km; pe acest sub-tronson se va executa un strat nou de uzură din mixtura asfaltică poroasă, cu textura deschisă, peste îmbrăcămintea existentă, care va rezolva și problemele de denivelare a suprafeței, și de rezistență la derapaj. 4(lis). Nivelul de Siguranță a Traficului, km 15.988 - 18.280, adică 2.282 km; se vor executa lucrări minore specifice îmbunătățirii siguranței circulației, precum îmbunătățirea sistemului de dirijare a traficului, montarea de dispozitive specifice pentru siguranța traficului, reconstrucția de santuri laterale mai puțin adânci, montarea de gisiere de siguranță unde este necesar, potrivit standardelor aferente, reținerarea marcărilor rutiere. 5(lir). Starea de Denivelare a Suprafeței Carosabile, km 15.998 - 25.008, adică 9.010 km (întregul tronson); pe acest tronson se vor executa lucrări minore de remediere, specifice, pentru a-și ridica nivelul de calificare la 6(90 - 100). Foarte Bun. 6(isr). Rezistența la Derapaj, km 17.280 - 23.500, adică 6.220 km; pe acest sub-tronson se va executa un tratament de suprafață poros, cu textura deschisă, care va rezolva și probleme de degradare a suprafeței.
					10 (lws)	2	23.715	25.008	1.293	4 (50 - 75)	10(lws). Viabilitatea pe Timp de Iamă, km 23.715 - 25.008, adică 1.296 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucrări specifice minore, pentru a-și ridica nivelul de calificare la 6(90 - 100). Foarte Bun. 13(lqo). Calitatea Exploatații, km 15.998 - 17.610, adică 1.612 km; standardele privind calitatea exploatații pe acest tronson se vor ridica pentru a se atinge nivelul 6(90 - 100). Foarte Bun.	
16	X072	15.998	25.008	9.010	1 (lisd)	3	15.998	21.940	5.942	5 (75 - 90)	Pe acest tronson, 7 din cei 14 parametri de stare cad în intervalul 5(75 - 90). Bun, astfel: 1(lisd). Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 15.998 - 21.940, adică 5.942 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucrări minore specifice de remediere, în conformitate cu tipul de degradare a suprafeței în cauză. 2(disc). Starea Tehnică a Sistemului de Drenaj, km 15.998 - 21.080, adică 5.082 km; se vor executa lucrări minore specifice pentru îmbunătățirea sistemului de drenaj, precum decolmatarea santurilor și podetelor existente, tăierea și îndepărtarea vegetației, și a deseurilor, de pe ambele părți ale drumului. 3(lbc). Capacitatea Portantă a Corpului Drumului, km 21.060 - 25.008, adică 3.948 km; nu sunt prescrise lucrări de remediere a capacității portante pentru acest sub-tronson. 6(isr). Rezistența la Derapaj, km 15.998 - 17.280, adică 1.282 km, și km 23.500 - 25.008, adică 1.508 km; nu sunt prescrise lucrări de remediere pentru primul sub-tronson, întrucât problemele de denivelare a suprafeței au fost rezolvate prin îmbunătățirea capacității portante în cadrul intervalului 4; pe cel de al doilea sub-tronson se va executa un tratament de suprafață poros, cu textura deschisă. 7(lga). Indicele de Adecvare Geometrică, km 19.680 - 25.008, adică 5.328 km; nu se prescriu lucrări de reabilitare geometrică pentru acest tronson.	
					13 (lqo)	2	15.998	17.610	1.612	4 (50 - 75)	Lipsa controlului traficului greu și agabaritic.	
					1 (lisd)	3	15.998	21.940	5.942	5 (75 - 90)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 10 - 25%	
					2 (lisc)	2	15.998	21.080	5.082	5 (75 - 90)	Neregularități minore ale santurilor laterale și rigolelor	
					3 (lbc)	3	21.060	25.008	3.948	5 (75 - 90)	Deflexiuni între 37 - 94 sutimi de milimetru	
					6 (isr)	3	15.998	17.280	1.282	5 (75 - 90)	Numarul de derapaj între 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100	
							23.500	25.008	1.508	5 (75 - 90)	Numarul de derapaj între 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100	
					7 (lga)	2	19.680	25.008	5.328	5 (75 - 90)	Lipsa benzilor de circulație pentru vehiculele lente.	
					11 (lis)	1	15.998	25.008	9.010	5 (75 - 90)	Nivel de serviciu D	
					14 (lqm)	1	15.998	25.008	9.010	5 (75 - 90)	Întreținere de buna calitate	

17	X001	94.403	119.887	25.484	1 (lisc)	2	107.750	119.887	12.137	4 (50 - 75)	Partea carosabila afectata de cel putin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafetei, in proportie de 25 - 50%	Pe acest tronson, 8 din cei 14 parametri de stare cad in intervalul 4(50 - 75). Satisfacator, astfel: 1(lsd), Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, km 107,750 - 119,887, adica 12,137 km; pe intrag acest tronson se vor executa lucrari de anvergura medie, pentru remedierea suprafetei carosabile, pentru a-i ridica valoarea la nivelul 6(90 - 100). Foarte Bun. 2(lisc), Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, km 96,180 - 119,887, adica 23,707 km; pe acest tronson se vor executa articole minore de lucru, corespunzatoare cu natura degradarilor. 3(lbc), Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 96,890 - 115,900, adica 19,010 km; nu sunt prescrise lucrari de imbunatatire a capacitatii portante pe acest sub-tronson. 5(lrr), Starea de Denumelare a Suprafetei Carosabile, km 94,403 - 102,920, adica 8,517 km, si km 107,990 - 119,887, adica 11,897 km; pe aceste 2 sub-tronsoane se vor executa lucrari specifice minore de remediere, pentru a le ridica nivelul lor de evaluare la 6(90 - 100). Foarte Bun, precum frezarea denivelarilor si ondularilor existente, inainte de aplicarea unui tratament de suprafata poros, cu textura deschisa (in cadrul nivelului 3 si 4). 6(lsr), Rezistenta la Derapaj, km 97,150 - 100,380, adica 3,230 km, si km 116,940 - 119,887, adica 2,947 km; pe aceste 2 sub-tronsoane se va aplica un tratament de suprafata cu textura deschisa, acesta sa se aplica continuu pe intregul tronson omogen cu exceptia sub-tronsonului km 94,403 - 97,150, adica 2,747 km. 7(lga), Indicele de Adequare Geometrica, km 94,403 - 119,887, adica 25,484 km (intregul tronson); pe acest intrag tronson se vor executa lucrari minore de imbunatatire geometrica, care nu vor afecta alti parametri de stare.
					2 (lisc)	4	96.180	119.887	23.707	4 (50 - 75)	Santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt comatate, iar drenurile de adancime sunt inexistente	
					3 (lbc)	4	96.890	115.900	19.010	4 (50 - 75)	Deflexiuni intre 94 - 200 sultimi de milimetru	
					5 (lrr)	4	94.403	102.920	8.517	4 (50 - 75)	Valoarea IRI intre 4,00 - 8,50 m/km	
					6 (lss)	4	97.150	100.380	3.230	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj intre 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100	
					7 (lga)	1	94.403	119.887	25.484	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj intre 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100	
					10 (lwt)	2	111.050	119.887	8.837	4 (50 - 75)	Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare si supralargire.	
					12 (lep)	1	94.403	119.887	25.484	4 (50 - 75)	Deszapezire deficitara datorata lipsei de utilaje adecvate. Intretinere deficitara pe timp de iarna, pe global.	
											Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii, drumului.	
											10(lws), Viabilitatea pe Timp de Iarna, km 111,050 - 119,887, adica 8,837 km; se vor executa lucrari minore specifice imbunatatirii viabilitatii pe timp de iarna, in principal pentru prevenirea acumularii zapzezi pe partea carosabila. 12(lep), Protectia Mediului Inconjurator, km 94,403 - 119,887, adica 25,484 km (intregul tronson omogen); nu se prescriu lucrari de remediere relative la mediul inconjurator pe acest tronson.	
17	X001	94.403	119.887	25.484	2 (lisc)	2	94.403	96.180	1.777	5 (75 - 90)	Pe acest tronson, 4 din cei 14 parametri de stare cad in intervalul 5(75 - 90). Bun, astfel:	
					3 (lbc)	4	94.403	96.890	2.487	5 (75 - 90)	2(lisc), Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, km 94,403 - 96,180, adica 1,777 km; pe acest sub-tronson se vor executa articole minore de lucru, functie de natura degradarilor. 3(lbc), Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 94,403 - 96,890, adica 2,487 km, si km 115,900 - 118,300, adica 2,400 km; nu se prescriu lucrari de consolidare a sistemului rutier pentru aceste 2 tronsoane. 5(lrr), Starea de Denumelare a Suprafetei Carosabile, km 105,400 - 107,990, adica 2,590 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucrari minore de remediere, inainte de aplicarea unui tratament cu textura deschisa (in cadrul nivelului 3 si 4). 6(lsr), Rezistenta la Derapaj, km 94,403 - 97,150, adica 2,747 km; nu se vor executa lucrari de remediere pe acest sub-tronson.	
					5 (lrr)	4	105.400	107.990	2.590	5 (75 - 90)	Valoarea IRI intre 1,66 - 4,00 m/km	
					6 (lss)	4	94.403	97.150	2.747	5 (75 - 90)	Numarul de derapaj intre 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100	

17	X001	94.403	119.887	25.484	3 (lbc)	4	118.300	119.887	1.587	6 (90 - 100)	Deflexiuni între 0 – 37 sulimi de milimetru	Pe acest tronson, 6 din cei 14 parametri de stare cad în intervalul 6(90 – 100). Foarte Bun, astfel: 3(lbc). Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 118.300 – 119.887, adica 1.587 km. 5(ir). Starea de Denumire a Suprafetei Carosabile, km 102.920 – 105.400, adica 2.480 km. 8(lngs). Stabilitatea Terenului Natural, km 94.403 – 119.887, adica 25.484 km (ntregul tronson); 9(lrs). Stabilitatea Corpului Drumului, km 94.403 – 119.887, adica 25.484 km (ntregul tronson); 11(lts). Nivelul de Serviciu, km 94.403 – 119.887 km, adica 25.484 km (ntregul tronson); si 13(lqp). Calitatea Exploatarii, km 94.403 – 119.887, adica 25.484 km (ntregul tronson) pe acest tronson si pe sub-tronsoanele sale, nu se vor executa lucrari de intretinere, reabilitare si/sau imbunatatire.
					5 (lr)	4	102.920	105.400	2.480	6 (90 - 100)	Valoarea IRI între 0 – 1,66 m/km	
					8 (lpg)	1	94.403	119.887	25.484	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terenului natural de fundare	
					9 (lba)	1	94.403	119.887	25.484	6 (90 - 100)	Nu se inregistreaza instabilitate a terasamentului drumului.	
					11 (lis)	1	94.403	119.887	25.484	6 (90 - 100)	Nivel de serviciu A, B, C	
					13 (lqp)	1	94.403	119.887	25.484	6 (90 - 100)	Exploatare de foarte buna calitate.	
18	X001	35.000	78.118	43.118	2 (lisc)	4	68.930	78.118	9.188	1 (0 - 20)	Drenurile de suprafata si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale si rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistentie, multe podete tubulare sunt blocate, drenurile de acostament sunt inexistentie, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale si gunoale, in special in zona podetelor, drenurile de adancime sunt inexistentie, santurile laterale si rigolele nu sunt perenate in zonele in care acestea ar trebui sa fie	
					4 (lis)	2	56.940	78.118	19.178	1 (0 - 20)	Sistem deficitar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Calitate necorespunzatoare a suprafetelor carosabile. Acostamente denivelate. Santuri laterale prea adanci. Lipsa marcajelor rutiere, a butonilor reflectorizanti si a stapilor de dirijare. Lipsa totala a glisierelor de siguranta. Dirijarea defectuoasa a traficului in zonele cu lucrari. Lipsa totala a iluminarii drumului.	
18	X001	35.000	78.118	43.118	2 (lisc)	4	63.160	68.930	5.770	2 (20 - 35)	Drenurile de suprafata si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson, santurile laterale si rigolele au forme neregulate, sunt colmatate sau inexistentie, multe podete tubulare sunt blocate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate resturi vegetale si gunoale, in special in zona podetelor, iar drenurile de adancime sunt inexistentie	
					4 (lis)	2	35.000	58.940	23.940	2 (20 - 35)	Sistem deficitar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Acostamente denivelate. Santuri laterale prea adanci. Lipsa marcajelor rutiere, a butonilor reflectorizanti si a stapilor de dirijare. Lipsa glisierelor de siguranta. Dirijarea defectuoasa a traficului in zonele cu lucrari. Lipsa totala a iluminarii drumului.	
					6 (lsp)	3	35.000	41.760	6.760	2 (20 - 35)	Numarul de derapaj intre 20 – 35 pe scara de evaluare 0 - 100	

157

18	X001	35.000	78.118	43.118			2 (lasc)	4	35.000	58.800	23.800	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafață si de adancime, sunt in stare proasta pe tot parcursul acestui sub-tronson, santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmatate, pe ambele parti ale drumului sunt acumulate gunoale, in special in zona podurilor, drenurile de adancime sunt inexistente	Pe acest tronson, 5 din cei 14 parametri de stare se inscriu in intervalul 3(35 - 50), Rau, astfel: 2(disc), Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, km 35.000 - 58.800, adica 23.800 km, pe acest sub-tronson se vor executa lucrari specifice pentru imbunatatirea sistemului de drenaj, precum retrasarea si re-formarea santurilor laterale, decolmatarea santurilor si podurilor existente, laterale si indepartarea vegetatiei, si a deseurilor, de pe ambele parti ale drumului, reevaluarea globala a sistemului de drenaj pentru identificarea componentelor lipsa. 3(lbc), Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 35.000 - 43.600, adica 8.600 km, se va reforasa sistemul rutier in conformitate cu un calcul de dimensionare aferent. Acesta este parametrul predominant pentru acest intrreg tronson. 5(lrr), Starea de Drenvelare a Partii Carosabile, km 53.900 - 78.118, adica 24.218 km, se prescriu urmatoarele lucrari specifice pentru refacerea calitatilor de rulare pe acest sub-tronson pana la nivelul 6(90 - 100): Foarte Bun, inainte de consolidarea sistemului rutier: frezarea denivelarilor si ondulatiilor existente. 6(lsr), Rezistenta la Derapaj, km 51.220 - 78.118, adica 26.898 km, pe acest sub-tronson se va executa un tratament de suprafață poros, cu textura deschisa, dupa ce se va fi terminat consolidarea sistemului rutier. 12(lcp), Protectia Mediului Inconjurator, km 35.000 - 68.500, adica 35.500 km, se vor executa lucrari specifice prevenirii eroziunii, precum si indepartarea vegetatiei crescute la intimplare, si amenajarea zonei drumului.
18	X001	35.000	78.118	43.118			1 (lsc)	3	35.000	64.940	29.940	4 (50 - 75)	Pe acest tronson, 8 din cei 14 parametri de stare cad in intervalul 4(50 - 75), Satisfactor, astfel: 1(lsd), Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, km 35.000 - 64.940, adica 29.940 km, pe acest sub-tronson nu se va executa nici o lucrare specifica, problemele degradarii suprafetei carosabile se vor rezolva odata cu reforasarea sistemului rutier in cadrul nivelelor 3, 4 si 5. 2(disc), Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, km 58.800 - 63.160, adica 4.360 km, pe acest sub-tronson se vor executa lucrari specifice pentru imbunatatirea sistemului de drenaj, precum retrasarea si re-formarea santurilor laterale, decolmatarea santurilor si podurilor existente, laterale si indepartarea vegetatiei, si a deseurilor, de pe ambele parti ale drumului, reevaluarea globala a sistemului de drenaj pentru identificarea componentelor lipsa. 3(lbc), Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 55.440 - 78.118, adica 22.678 km, pe acest sub-tronson se va executa un tratament de suprafață poros, cu textura deschisa, dupa ce se va fi terminat reforasarea sistemului rutier. 5(lrr), Starea de Drenvelare a Suprafetei Carosabile, km 35.000 - 53.900, adica 18.900 km, se prescriu urmatoarele lucrari specifice pentru refacerea calitatilor de rulare pe acest sub-tronson pana la nivelul 6(90 - 100): Foarte Bun, inainte de consolidarea sistemului rutier: frezarea denivelarilor si ondulatiilor existente. 6(lsr), Rezistenta la Derapaj, km 41.760 - 51.220, adica 9.460 km, pe acest sub-tronson se va executa un tratament de suprafață poros, cu textura deschisa, dupa ce se va fi terminat consolidarea sistemului rutier. 7(lga), Indicele de Adekvare Geometrica, km 35.000 - 78.118, adica 43.118 km (intregul tronson), pe acest intrreg tronson se vor executa lucrari minore de imbunatatire a geometriei, care nu vor afecta celialti parametri de stare.	
							2 (lasc)	4	58.800	63.160	4.360	4 (50 - 75)	Santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmatate, iar drenurile de adancime sunt inexistente	
							3 (lbc)	3	55.440	78.118	22.678	4 (50 - 75)	Deflexiuni intre 94 - 200 sutimi de milimetru	
							5 (lrr)	2	35.000	53.900	18.900	4 (50 - 75)	Valoarea IRi intre 4,00 - 8,50 m/km	
							6 (lrr)	3	41.760	51.220	9.460	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj intre 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100	
							7 (lga)	1	35.000	78.118	43.118	4 (50 - 75)	Lipsa curbilor de tranzitie. Curbe fara suprainaltare si supralagire.	
							10 (lwa)	1	35.000	78.118	43.118	4 (50 - 75)	Deszapezire deficitara datorata lipsei de jutele adecvate. Intretinere deficitara pe timp de iarna, pe global.	
							12 (lcp)	2	68.500	78.118	9.618	4 (50 - 75)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajarilor peisagiste in zona drumului.	

10	X001	35.000	78.118	43.118	1 (lsd)	3	68.160	78.118	9.958	5 (75 - 90)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 25%	Pe acest tronson, 5 din cei 14 parametri de stare cad în intervalul 5(75 - 90), Bun, astfel: 1(lsd) Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 68,160 - 98,118, adica 9,958 km; pe acest sub-tronson nu se va executa nici o lucrare specifica; problemele degradării suprafeței carosabile se vor rezolva odata cu rennoșirea sistemului rutier în cadrul nivelor 3, 4 și 5. 3(lbc), Capacitatea Portanță a Corpului Drumului, km 43,600 - 55,440, adica 11,840 km; consolidarea sistemului rutier se va face în conformitate cu dimensiunile structurale aferente. Acesta este parametrul predominant pentru întregul tronson. 9(lbs), Stabilitatea Corpului Drumului, km 73,580 - 78,118, adica 4,538 km; pe acest sub-tronson se vor executa articole de lucrări minore, specifice, pentru refacerea stabilității corpului drumului până la nivelul 6(90 - 100), Foarte Bun. 13(lgo), Indicele Calității Exploatarii, km 35,000 - 78,118, adica 43,118 km (întregul tronson); standardele privind calitatea exploatarii pe acest tronson se vor aplica pentru a se alina nivelul 6(90 - 100), Foarte Bun. 14(lqm), Indicele Calității Întreinerii, km 35,000 - 78,118, adica 43,118 km (întregul tronson); pentru întreținerea acestui sub-tronson se vor adopta standarde mai înalte, pentru a se atinge nivelul de evaluare 6(90 - 100), Foarte Bun.
18	X001	35.000	78.118	43.118	1 (lsd)	3	64.940	68.160	3.220	6 (90 - 100)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 0 - 10%	Pe acest tronson, 4 din cei 14 parametri de stare cad în intervalul 6(90 - 100), Foarte Bun, astfel: 1(lsd), Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 64,940 - 68,160, adica 3,220 km; 8(lngs), Stabilitatea Terenului Natural, km 35,000 - 78,118, adica 43,118 km (întregul tronson); 9(lbs), Stabilitatea Corpului Drumului, km 35,000 - 73,580, adica 38,580 km; și 11(lis), Nivelul de Serviciu, km 35,000 - 78,118, adica 43,118 km (întregul tronson); pe acest tronson și pe sub-tronsoanele sale, nu se vor executa lucrări de întreținere, reabilitare și/sau îmbunătățire.
19	X01B	36.889	65.003	28.114	12 (lep)	1	36.889	65.003	28.114	1 (0 - 20)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa drenurilor de panta (sanituri de garda, etc). Abundă arbori de mici dimensiuni și vegetația crescută la întâmplare	Pe acest sub-tronson, 1 din cei 14 parametri de stare cade în intervalul 1(0 - 20), Colaps, astfel: 12(lep), Protecția Mediului Înconjurător, km 36,889 - 65,009, adica 28,114 km (întregul tronson); se vor executa lucrări specifice prevenirii eroziunii, precum și îndepărtarea vegetației crescute la întâmplare, și amenajarea zonei drumului. Pe acest tronson, 2 din cei 14 parametri de stare se înscriu în intervalul 2(20 - 35), Foarte Rau, astfel: 1(lsd), Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 42,560 - 65,003, adica 22,443 km; pe acest întreg tronson se vor executa lucrări majore de reparatii ale suprafeței de tular, pentru a-i ridica nivelul de calificare la 6(90 - 100), Foarte Bun. Acesta este parametrul predominant pentru acest tronson. 2(dsc), Starea Tehnică a Sistemului de Drenaj, km 44,300 - 65,003, adica 20,703 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucrări specifice pentru îmbunătățirea sistemului de drenaj, precum retrăsarea și re-formarea santurilor laterale, decontaminarea santurilor și podetelor existente; iațerea și îndepărtarea vegetației; și a deseurilor; și pe ambele părți ale drumului, reevaluarea globală a sistemului de drenaj pentru identificarea componentelor lipsă.
19	X01B	36.889	65.003	28.114	1 (lsd)	1	42.560	65.003	22.443	2 (20 - 35)	Partea carosabla afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 65 - 80%	Pe acest tronson, 2 din cei 14 parametri de stare se înscriu în intervalul 2(20 - 35), Foarte Rau, astfel: 1(lsd), Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 42,560 - 65,003, adica 22,443 km; pe acest întreg tronson se vor executa lucrări majore de reparatii ale suprafeței de tular, pentru a-i ridica nivelul de calificare la 6(90 - 100), Foarte Bun. Acesta este parametrul predominant pentru acest tronson. 2(dsc), Starea Tehnică a Sistemului de Drenaj, km 44,300 - 65,003, adica 20,703 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucrări specifice pentru îmbunătățirea sistemului de drenaj, precum retrăsarea și re-formarea santurilor laterale, decontaminarea santurilor și podetelor existente; iațerea și îndepărtarea vegetației; și a deseurilor; și pe ambele părți ale drumului, reevaluarea globală a sistemului de drenaj pentru identificarea componentelor lipsă.

19	X01B	36.889	65.003	28.114	1 (lsc)	1	36.889	42.560	5.671	3 (35 - 50)	Partea carosabla afectata de cei putin unii din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafetei, in proportie de 50 - 65%	Pe acest tronson, 3 din cei 14 parametri de stare cad in intervalul 3(35 - 50), Rau, astfel: 1(lsd), Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, km 36.889 - 42.560, adica 5,671 km; pe acest intrig tronson se vor executa lucrari majore de reparatii ale suprafetei de rulare, pentru a-i indica nivelul de calificare la 6(90 - 100), Foarte Bun. Acesta este parametrul predominant pentru acest tronson. 2(lsc), Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, km 36.889 - 44.300, adica 7,411 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucrari specifice pentru imbunatatirea sistemului de drenaj, precum retrasarea si re-formarea santurilor laterale, decolmatarea santurilor si podetelor existente, taierea si indepartarea vegetatiei, si a deseurilor, de pe ambele parti ale drumului, reevaluarea globala a sistemului de drenaj pentru identificarea componentelor lipsa. 10(lws), Viabilitatea pe Timp de lama, km 45.200 - 65.003, adica 19.803 km; pe acest tronson se vor executa lucrari specifice imbunatatirii viabilitatii pe timp de lama, in principal pentru prevenirea acumularii zapezii pe partea carosabila.
19	X01B	36.889	65.003	28.114	3 (lbc)	3	41.850	57.600	15.750	4 (50 - 75)	Deflexiuni intre 94 - 200 sutimi de milimetru	Pe acest tronson, 6 din cei 14 parametri de stare se inschii in intervalul 4(50 - 75), Satisfactor, astfel: 3(lbc), Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 41.850 - 57.600, adica 15.750 km; pentru acest sub-tronson nu se prevad lucrari de consolidare a sistemului rutier. 4(lts), Nivelul de Siguranta a Traficului, km 36.889 - 85.003, adica 28.114 km (intragul tronson); se vor executa lucrari minore specifice imbunatatirii sigurantei circulatiei, precum imbunatatirea sistemului de dirijare a traficului, montarea de dispozitive specifice pentru siguranta traficului, refacerea marcajelor rutiere. 5(lr), Starea de Drenaj a Suprafetei Carosabile, km 44.100 - 62.160, adica 18.060 km; se prescriu lucrari minore specifice pentru refacerea calitatilor de rulare pe acest sub-tronson pana la nivelul 6(90 - 100), Foarte Bun, precum frezarea denivelarilor si ondulatiilor existente. 6(lsr), Rezistenta la Derapaj, km 36.889 - 58.800, adica 21.911 km; nu se prevad lucrari de refacere a rezistentei la derapaj pe acest sub-tronson. 7(lga), Indicele de Adezivitate Geometrica, km 36.889 - 65.003, adica 28.114 km (intragul tronson); pe acest intrig tronson se vor executa lucrari minore de imbunatatire a geometriei, care nu vor ateca celialti parametri de stare. 10(lws), Viabilitatea pe Timp de lama, km 36.889 - 45.200, adica 8.311 km; pe acest tronson se vor executa lucrari specifice imbunatatirii viabilitatii pe timp de lama, in principal pentru prevenirea acumularii zapezii pe partea carosabila.
19	X01B	36.889	65.003	28.114	3 (lbc)	3	57.600	65.003	7.403	5 (75 - 90)	Deflexiuni intre 37 - 94 sutimi de milimetru	Pe acest tronson, 5 din cei 14 parametri de stare cad in intervalul 5(75 - 90), Bun, astfel: 3(lbc), Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 57.600 - 65.003, adica 7.403 km; pentru acest sub-tronson nu se prevad lucrari de consolidare a sistemului rutier. 5(lr), Starea de Drenaj a Suprafetei Carosabile, km 36.889 - 39.750, adica 2.861, si km 62.160 - 65.003, adica 2.843 km; se prescriu lucrari minore specifice pentru refacerea calitatilor de rulare pe acest sub-tronson pana la nivelul 6(90 - 100), Foarte Bun, precum frezarea denivelarilor si ondulatiilor existente. 6(lsr), Rezistenta la Derapaj, km 61.400 - 65.003, adica 3.603 km; nu se prescrie nici o lucrare specifica pentru acest tronson. 11(lis), Nivelul de Serviciu, km 36.889 - 65.003, adica 28.114 km; nu se prescrie nici o lucrare specifica pentru acest tronson. 14(lqm), Calitatea Intretinerii, km 44.650 - 65.003, adica 20.353 km; pentru intretinerea acestui sub-tronson se vor adopta standarde mai inalte, pentru a se atinge nivelul de evaluare 6(90 - 100), Foarte Bun.

20	X0A1	73 011	97 441	24 430	2 (lisc)	3	77 180	95 200	18 020	4 (50 - 75)	Santurile laterale si rigolele au forme neregulate si sunt colmatate, iar drenurile de adancime sunt inexistente	Pe acest tronson, 7 din cei 14 parametri de stare cad in intervalul 4(50 - 75). Satisfacator, astfel: 2(lisc), Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, km 77,180 - 95,200, adica 18,020 km; pe acest tronson se vor executa lucrari minore specifice, pentru ridicarea valorii lisc la 6(90 - 100). Foarte Bun. 3(lbc), Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 91,640 - 94,150, adica 2,510 km; pentru acest sub-tronson nu se prevad lucrari de consolidare a sistemului rutier, problemele de capacitate portanta se vor rezolva prin imbunatatirea Iga, Indicele de Adeccare Geometrica. 4(lis), Nivelul de Siguranta a Traficului, km 77,480 - 97,441, adica 19,961 km; pe acest tronson se vor executa lucrari minore specifice, pentru imbunatatirea sigurantei circulatiei pana la nivelul 6(90 - 100). Foarte Bun. 6(lsr), Rezistenta la Derapaj, km 73,011 - 91,600, adica 18,589 km; nu sunt prevazute lucrari pentru remedierea acestui parametru, valoarea lui se va majora prin imbunatatirea Iga, Indicele de Adeccare Geometrica. 10(lws), Viabilitatea pe Timp de Iarna, km 93,550 - 97,441, adica 3,891 km; nu sunt prevazute lucrari pentru remedierea acestui parametru; valoarea lui se va majora prin imbunatatirea Iga, Indicele de Adeccare Geometrica. 12(lep), Protectia Mediului Inconjurator, km 92,970 - 97,441, adica 4,471 km; nu sunt prevazute lucrari pentru remedierea acestui parametru; valoarea lui se va majora prin imbunatatirea Iga, Indicele de Adeccare Geometrica. 14(lqm), Calitatea Intretinerii, km 79,380 - 97,441, adica 18,061 km; pentru intretinerea acestui sub-tronson se vor adopta standarde mai inalte, pentru a se atinge nivelul de evaluare 6(90 - 100). Foarte Bun.
					3 (lbc)	4	91 640	94 150	2 510	4 (50 - 75)	Deflexiuni intre 94 - 200 sutimi de milimetru	
					4 (lis)	2	77 480	97 441	19 961	4 (50 - 75)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitiilor specifice pentru siguranta circulatiei. Lipsa glistierelor de siguranta.	
					6 (lsr)	3	73 011	91 600	18 589	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj intre 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100	
					10 (lws)	2	93 550	97 441	3 891	4 (50 - 75)	Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilitaje adecvate, intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global.	
					12 (lep)	3	92 970	97 441	4 471	4 (50 - 75)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajarilor paisagiste in zona drumului.	
					14 (lqm)	2	79 380	97 441	18 061	4 (50 - 75)	Intretinere sub standard	
					1 (lscd)	1	73 011	97 441	24 430	5 (75 - 90)	Partea carosabila afectata de cel putin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafetei, in proportie de 10 - 25%	
					2 (lisc)	3	73 011	77 180	4 169	5 (75 - 90)	Neregularitati minore ale santurilor laterale si rigolelor	
					3 (lbc)	4	76 910	91 640	14 730	5 (75 - 90)	Neregularitati minore ale santurilor laterale si rigolelor	
					4 (lis)	2	73 011	77 480	4 469	5 (75 - 90)	Lipsa dispozitiivelor specifice pentru siguranta circulatiei.	
					5 (lir)	2	80 110	97 441	17 331	5 (75 - 90)	Valoarea IRI intre 1,66 - 4,00 m/km	
					6 (lsr)	3	94 330	97 441	3 111	5 (75 - 90)	Numarul de derapaj intre 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100	
					12 (lep)	3	73 011	76 280	3 269	5 (75 - 90)	Lipsa amenajarilor paisagiste in zona drumului.	
13 (lcp)	1	73 011	97 441	24 430	5 (75 - 90)	Exploatare de buna calitate						
14 (lqm)	2	73 011	79 380	6 369	5 (75 - 90)	Intretinere de buna calitate						
20	X0A1	73 011	97 441	24 430	2 (lisc)	3	77 180	95 200	18 020	4 (50 - 75)	Pe acest tronson, 9 din cei 14 parametri de stare se inschitu in intervalul 5(50 - 75). Bun, astfel: 1(lscd), Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, km 73,011 - 97,441, adica 24,430 km (intregul tronson); pentru acest tronson nu se presch lucre de remediere. 2(lisc), Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, km 73,011 - 77,180, adica 4,169 km, si km 95,200 - 97,441, adica 2,241 km; pe aceste 2 sub-tronsoane se vor executa lucrari minore specifice, pentru ridicarea valorii lisc la 6(90 - 100). Foarte Bun. 3(lbc), Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 76,910 - 91,640, adica 14,730 km, si km 94,150 - 97,441, adica 3,291 km; pentru aceste 2 sub-tronsoane nu se prevad lucrari de consolidare a sistemului rutier; problemele de capacitate portanta se vor rezolva prin imbunatatirea Iga, Indicele de Adeccare Geometrica. 4(lis), Nivelul de Siguranta a Traficului, km 73,011 - 77,480, adica 4,469 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucrari minore specifice, pentru imbunatatirea sigurantei circulatiei pana la nivelul 6(90 - 100). Foarte Bun. 5(lir), Starea de Denivelare a Suprafetei Carosabile, km 80,110 - 97,441, adica 17,331 km; nu sunt prevazute lucrari pentru remedierea acestui parametru; valoarea lui se va majora prin imbunatatirea Iga, Indicele de Adeccare Geometrica. 6(lsr), Rezistenta la Derapaj, km 94,330 - 97,441, adica 3,111 km; nu se prevad lucrari specifice pentru acest sub-tronson; problemele de rezistenta la derapaj se vor rezolva prin imbunatatirea geometriei. 12(lep), Protectia Mediului Inconjurator, km 73,011 - 76,280, adica 3,269 km; nu sunt prevazute lucrari pentru remedierea acestui parametru; valoarea lui se va majora prin imbunatatirea Iga, Indicele de Adeccare Geometrica.	
					3 (lbc)	4	91 640	94 150	2 510	4 (50 - 75)	Deflexiuni intre 94 - 200 sutimi de milimetru	
					4 (lis)	2	77 480	97 441	19 961	4 (50 - 75)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitiilor specifice pentru siguranta circulatiei. Lipsa glistierelor de siguranta.	
					6 (lsr)	3	73 011	91 600	18 589	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj intre 50 - 75 pe scara de evaluare 0 - 100	
					10 (lws)	2	93 550	97 441	3 891	4 (50 - 75)	Deszapezire deficiara datorata lipsei de utilitaje adecvate, intretinere deficiara pe timp de iarna, pe global.	
					12 (lep)	3	92 970	97 441	4 471	4 (50 - 75)	Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajarilor paisagiste in zona drumului.	
					14 (lqm)	2	79 380	97 441	18 061	4 (50 - 75)	Intretinere sub standard	
					1 (lscd)	1	73 011	97 441	24 430	5 (75 - 90)	Partea carosabila afectata de cel putin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafetei, in proportie de 10 - 25%	
					2 (lisc)	3	73 011	77 180	4 169	5 (75 - 90)	Neregularitati minore ale santurilor laterale si rigolelor	
					3 (lbc)	4	76 910	91 640	14 730	5 (75 - 90)	Neregularitati minore ale santurilor laterale si rigolelor	
					4 (lis)	2	73 011	77 480	4 469	5 (75 - 90)	Lipsa dispozitiivelor specifice pentru siguranta circulatiei.	
					5 (lir)	2	80 110	97 441	17 331	5 (75 - 90)	Valoarea IRI intre 1,66 - 4,00 m/km	
					6 (lsr)	3	94 330	97 441	3 111	5 (75 - 90)	Numarul de derapaj intre 75 - 90 pe scara de evaluare 0 - 100	
					12 (lep)	3	73 011	76 280	3 269	5 (75 - 90)	Lipsa amenajarilor paisagiste in zona drumului.	
13 (lcp)	1	73 011	97 441	24 430	5 (75 - 90)	Exploatare de buna calitate						
14 (lqm)	2	73 011	79 380	6 369	5 (75 - 90)	Intretinere de buna calitate						

21	X001	23.000	35.000	12.000	1	(lisd)	11	27.000	28.000	1.000	3 (35 - 50)	Partea carosabila afectata de cei puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 50 - 85%.	Pe acest tronson, 7 din cei 14 parametri de stare cad în intervalul 3(35 - 50), Rau, astfel:
												11(lsd). Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 27.000 - 28.000, adica 1.000 km, km 29.000 - 30.000, adica 1.000 km, si km 31.000 - 32.000 km, adica 1.000 km; pe aceste 3 sub-tronsoane se vor executa lucrari majore de reparare a suprafeței carosabile, în funcție de natura degradării, pentru a îmbunătăți calitatea suprafeței de rulare până la nivelul 6(90 - 100). Foarte Bun.	
												21(dsc). Starea Tehnică a Sistemului de Drenaj, km 23.000 - 24.000, adica 1.000 km, km 27.000 - 29.000, adica 2.000 km, si km 32.000 - 35.000, adica 3.000 km; pe aceste 3 sub-tronsoane se vor executa lucrari specifice pentru îmbunătățirea sistemului de drenaj, precum retrasarea și re-formarea santurilor laterale, decolmatarea santurilor și podetelor existente, tăierea și îndepărtarea vegetației, și a deseurilor, de pe ambele părți ale drumului, reevaluarea globală a sistemului de drenaj pentru identificarea componentelor lipsa.	
					2	(lisc)	9	23.000	24.000	1.000	3 (35 - 50)	Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale și rigolele au forme neregulate și sunt colmatare, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate gunoaie, în special în zona podetelor, drenurile de adâncime sunt inexistente	3(lbc). Capacitatea Portanță a Corpului Drumului, km 29.000 - 31.500, adica 2.500 km; se va reforța sistemul rutier, concomitent cu rezolvarea problemelor degradării suprafeței carosabile (pe sub-tronsonul km 30.000 - 31.000, adica 1.000 km), în concordanță cu calculele de dimensionare.
												Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale și rigolele au forme neregulate și sunt colmatare, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate gunoaie, în special în zona podetelor, drenurile de adâncime sunt inexistente	5(lrr). Starea de Drenvelare a Suprafeței Carosabile, km 24.000 - 25.000, adica 1.000 km; se prescriu lucrari specifice pentru refacerea calitatilor de rulare pe acest sub-tronson până la nivelul 6(90 - 100). Foarte Bun, precum frizarea denivelanilor și ondulațiilor existente, și astemerea unui nou strat de uzură.
												Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale și rigolele au forme neregulate și sunt colmatare, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate gunoaie, în special în zona podetelor, drenurile de adâncime sunt inexistente	10(lws). Viabilitatea pe Timp de Iama, km 24.000 - 25.000, adica 1.000 km; pe acest tronson se vor executa lucrari specifice îmbunătățirii viabilității pe timp de iama, în principal pentru prevenirea acumulării zăpezii pe partea carosabilă.
												Drenurile de suprafață și de adâncime, sunt în stare proastă pe tot parcursul acestui sub-tronson; santurile laterale și rigolele au forme neregulate și sunt colmatare, pe ambele părți ale drumului sunt acumulate gunoaie, în special în zona podetelor, drenurile de adâncime sunt inexistente	
												Deflexiuni între 200 - 260 sutrimi de milimetri	
												Valoarea RI între 8,50 - 11,00 ml/km	
												Drumul în debiu puțin adanc. Deszapezire deficitară datorată lipsei de utilaje adecvate	
												Intretinere deficitară pe timp de iama, pe global.	
												Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii.	
												Abundă arborii de mici dimensiuni și vegetația crescută la întâmplare. Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului.	
												Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii.	
												Abundă arborii de mici dimensiuni și vegetația crescută la întâmplare. Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului.	
												Lipsa dotanilor pentru combaterea eroziunii.	
												Abundă arborii de mici dimensiuni și vegetația crescută la întâmplare. Lipsa amenajărilor peisagiste în zona drumului.	
												Intretinere deficitară, pe global.	
												Intretinere deficitară, pe global.	

21	X001		23.000	35.000	12.000				1	11	23.000	24.000	1.000	4 (50 - 75)	Partea carosabila afectata de cel putin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafetei, in proportie de 25 - 50%.	12(ep), Protectia Medului Inconjurator, km 25.000 - 26.000, adica 1.000 km, km 29.000 - 30.000, adica 1.000 km, si 34.000 - 35.000, adica 1.000 km, si km 27.000 - 29.000, adica 2.000 km, se vor executa lucrari specifice prevenirii eroziunii, precum si indepartarea vegetatiei crescute la intampiere, si amenajarea zonei drumului. 14(iqm), Indicele Calitatii Intretinerii, km 25.000 - 26.000, adica 1.000 km, si km 27.000 - 29.000, adica 2.000 km, pentru intrtinerrea acestor 2 sub-tronsoane se vor adopta standarde mai inalte, pentru a se atinge nivelul de evaluare 6(90 - 100), Foarte Bun.
									2 (lasc)	9	26.000	27.000	1.000	4 (50 - 75)	Pe acesti tronson, 12 din cei 14 parametri de stare cad in intervalul 4(50 - 75), Satisfactor, astiei.	
									3 (lbc)	4	26.500	29.000	2.500	4 (50 - 75)	1(lsd), Starea de Degradarea Suprafetei Carosabile, km 23.000 - 24.000, adica 1.000 km, km 25.000 - 26.000, adica 1.000 km, si km 34.000 - 35.000, adica 1.000 km, pe aceste 3 sub-tronsoane se vor executa lucrari majore de reparare a suprafetei carosabile, in functie de natura degradarii, pentru a imbunatati calitatea suprafetei de rulare pana la nivelul 6(90 - 100), Foarte Bun.	
									3 (lbc)	4	26.500	29.000	2.500	4 (50 - 75)	2(lasc), Starea Tehnica Sistemului de Drenaj, km 26.000 - 27.000, adica 1.000 km, pe acest sub-tronson se vor executa lucrari specifice pentru imbunatatirea sistemului de drenaj, precum retrasarea si re-formarea santurilor laterale, decolmatarea santurilor si podetelor existente, laterea si indepartarea vegetatiei, si a deseurilor, de pe ambele parti ale drumului, reevaluarea globala a sistemului de drenaj pentru identificarea componentelor lipsa.	
									4 (lts)	6	24.000	25.000	1.000	4 (50 - 75)	3(lbc), Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 26.500 - 29.000, adica 2.500 km, si km 31.500 - 35.000, adica 3.500 km, se va ramforsa sistemul rutier pe baza calculului de dimensionare aferent.	
									5 (lrr)	10	25.000	26.000	1.000	4 (50 - 75)	4(lts), Nivelul de Siguranta a Traficului, km 24.000 - 25.000, adica 1.000 km, pe acest sub-tronson se vor executa lucrari minore specifice, pentru imbunatatirea sigurantei circulatiei pana la nivelul 6(90 - 100), Foarte Bun.	
									6 (lrs)	4	33.800	35.000	1.200	4 (50 - 75)	5(lrr), Starea de Denumire a Suprafetei Carosabile, km 25.000 - 26.000, adica 1.000 km, km 27.000 - 28.000, adica 1.000 km, km 31.000 - 32.000, adica 1.000 km, si km 33.000 - 34.000, adica 1.000 km, se prescriu lucrari minore specifice pentru refacerea calitatilor de rulare pe aceste 4 sub-tronsoane, pana la nivelul 6(90 - 100), Foarte Bun, precum frezarea denivelarilor si ondularilor existente, si asternerea unui nou strat de uzura.	
									9 (lrs)	4	27.700	33.400	5.700	4 (50 - 75)	6(lsr), Rezistenta la Derapaj, km 33.800 - 35.000, adica 1.200 km, nu se preved lucrari pentru acest parametru pe acest sub-tronson.	
									10 (lrs)	10	25.000	26.000	1.000	4 (50 - 75)	9(lrs), Stabilitatea Corpului Drumului, km 27.700 - 33.400, adica 5.700 km, se vor executa lucrari minore de consolidare a corpului drumului pe acest sub-tronson.	
											28.000	29.000	1.000	4 (50 - 75)		
											32.000	33.000	1.000	4 (50 - 75)		
									11 (lis)	4	30.400	32.200	1.800	4 (50 - 75)	Deszapezire deficitara datorata lipsei de utilaje adecvate, intretinere deficitara pe timp de iarna, pe global.	
									12 (lep)	10	24.000	25.000	1.000	4 (50 - 75)	Deszapezire deficitara datorata lipsei de utilaje adecvate, intretinere deficitara pe timp de iarna, pe global.	
											30.000	31.000	1.000	4 (50 - 75)	Deszapezire deficitara datorata lipsei de utilaje adecvate, intretinere deficitara pe timp de iarna, pe global.	
											32.000	33.000	1.000	4 (50 - 75)	Nivel de serviciu E.	
											30.000	31.000	1.000	4 (50 - 75)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii.	
											32.000	33.000	1.000	4 (50 - 75)	Lipsa amenajajilor peisagiste in zona drumului.	
											30.000	31.000	1.000	4 (50 - 75)	Lipsa dotarilor pentru combaterea eroziunii.	
											32.000	33.000	1.000	4 (50 - 75)	Lipsa amenajajilor peisagiste in zona drumului.	
											33.000	34.000	1.000	4 (50 - 75)	Lipsa controlului traficului greu si agabaritic.	
											24.000	25.000	1.000	4 (50 - 75)	Lipsa controlului traficului greu si agabaritic.	
											29.000	35.000	6.000	4 (50 - 75)	Intretinere sub standard	
											29.000	35.000	6.000	4 (50 - 75)	Intretinere sub standard	

22	X002	110.989	118.015	7.026	4 (lts)	1	110.989	118.015	7.026	4 (50 - 75)	Sistem deficiar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranta circulatiei. Lipsa glistierelor de siguranta	Pe acest tronson, 5 din cei 14 parametri de stare cad in intervalul 4(50 - 75), Satisfactor, astfel: 4(lts), Nivelul de Siguranta a Traficului, km 110.989 - 118.015, adica 7.026 km (intregul tronson); se vor executa anticole de lucran specifice pentru ridicarea nivelului de calificare la 6(90 - 100). Foarte Bun. 5(ltr), Starea de Denivelare a Suprafetei Carosabile, km 110.989 - 118.026, adica 7.026 km (intregul tronson); se prescru lucranii specifice pentru refacerea calitatii de rulare pe acest sub-tronson, pana la nivelul 6(90 - 100). Foarte Bun, precum frezarea denivelarilor si ondulatiilor existente. 6(slr), Rezistenta la Derapaj, km 112.750 - 114.100, adica 1.350 km; nu se prevad lucranii pentru acest parametru pe acest sub-tronson. 7(lga), Indicele de Adekvare Geometrica, km 110.989 - 118.015, adica 7.026 km (intregul tronson) pentru acest tronson se propun lucranii minore de imbunatatare geometrica, precum lăgirea si asfaltarea acostamentelor. 10(lws), Viabilitatea pe timp de iarna, km 112.310 - 118.015, adica 5.705 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucranii specifice imbunatatirii viabilitatii pe timp de iarna, in principal pentru prevenirea acumularii zăpezii pe panta carosabila.
22	X002	110.989	118.015	7.026	1 (lscd)	2	112.630	118.015	5.385	5 (75 - 90)	Partea carosabila afectiata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafetei, in proportie de 10 - 25%	Pe acest tronson, 7 din cei 14 parametri de stare se inscriu in intervalul 5(75 - 90), Bun, astfel: 1(lscd), Starea de Denivelare a Suprafetei Carosabile, km 112.630 - 118.015, adica 5.385 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucranii minore de reparare a suprafetei carosabile, in functie de natura degradarii, pentru a imbunatati calitatea suprafetei de rulare pana la nivelul 6(90 - 100). Foarte Bun. 2(ldec), Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, km 110.989 - 116.200, adica 5.211 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucranii specifice minore pentru imbunatatirea sistemului de drenaj, precum decolmatarea santurilor si podetelor existente, taierea si indepartarea vegetatiei, si a deseurilor, de pe ambele parti ale drumului. 3(lbc), Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 110.989 - 112.800, adica 1.811 km; nu se prevad lucranii de ranforsare a sistemului rutier pe acest sub-tronson. 6(slr), Rezistenta la Derapaj, km 114.100 - 118.015, adica 3.915 km; nu se prevad lucranii specifice pentru acest sub-tronson. 10(lws), Viabilitatea pe timp de iarna, km 110.989 - 112.310, adica 1.321 km; se prevad lucranii minore pentru imbunatatirea viabilitatii pe timp de iarna. 11(lis), Nivelul de Serviciu, km 110.989 - 116.950, adica 5.961 km; nu se prevad lucranii specifice pentru imbunatatirea nivelului de serviciu pe acest sub-tronson.
22	X002	110.989	118.015	7.026	14 (lqm)	1	110.989	118.015	7.026	5 (75 - 90)	Intretinere de buna calitate	14(lqm), Calitatea intretinerii, km 110.989 - 118.015, adica 7.026 km (intregul tronson); pentru intretinerea acestui tronson se vor adopta standarde mai inalte, pentru a se atinge nivelul de evaluare 6(90 - 100). Foarte Bun. Pe acest tronson, 8 din cei 14 parametri de stare se inscriu in intervalul 6(90 - 100), Foarte Bun, astfel: 1(lscd), Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, km 110.989 - 112.630, adica 1.641 km; 2(ldec), Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, km 116.200 - 118.015, adica 1.815 km; 3(lbc), Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, km 112.800 - 118.015, adica 5.215 km; 6(slr), Rezistenta la Derapaj, km 110.989 - 112.750, adica 1.761 km; 8(lngs), Stabilitatea Terenului Natural, km 110.989 - 118.015, adica 7.026 km (intregul tronson); 9(lrbs), Stabilitatea Corpului Drumului, km 110.989 - 118.015, adica 7.026 km (intregul tronson); 11(lis), Nivelul de Serviciu, km 110.989 - 116.950 - 118.015, adica 1.065 km; si 13(lgp), Calitatea Exploatarii, km 110.989 - 118.015, adica 7.026 km (intregul tronson); pe acest tronson si pe sub-tronsoanele sale, nu se vor executa lucranii de intretinere, reabilitare si/sau imbunatatire.

23	X002	43.983	67.999	24.016	4 (lts)	2	63.180	67.999	4.819	2 (20 - 35)	Sistem deficitar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Acostamente denivelate. Santuri laterale prea adânci. Lipsa marcajelor rutiere, a butonilor reflectorizanti și a stăpilor de dirijare. Lipsa gisierelor de siguranță. Lipsa totală a iluminării drumului.	Pe acest tronson, 1 din cei 14 parametri de stare cade în intervalul 2(20 – 35). Foarte Rau, astfel: 4(lts), Nivelul de Siguranța a Traficului, km 63.180 – 67.999, adică 4.819 km; se vor executa lucrări specifice îmbunătățirii siguranței circulației, precum îmbunătățirea sistemului de dirijare a traficului, montarea de dispozitive specifice pentru siguranța traficului, reconstrucția de santuri laterale mai puțin adânci, montarea de gisiere de siguranță unde este necesar potrivit standardelor aferente, refacerea marcajelor rutiere.
23	X002	43.983	67.999	24.016	4 (lts)	2	43.983	63.180	19.197	3 (35 - 50)	Sistem deficitar de dirijare a traficului. Lipsa dispozitivelor specifice pentru siguranța circulației. Santuri laterale prea adânci. Lipsa marcajelor rutiere, a butonilor reflectorizanti și a stăpilor de dirijare. Lipsa gisierelor de siguranță.	Pe acest tronson, 2 din cei 14 parametri de stare se înscriu în intervalul 3(35 – 50). Rau, astfel: 4(lts), Nivelul de Siguranța a Traficului, km 43.983 – 63.180, adică 19.197 km; se vor executa lucrări specifice îmbunătățirii siguranței circulației, precum îmbunătățirea sistemului de dirijare a traficului, montarea de dispozitive specifice pentru siguranța traficului, reconstrucția de santuri laterale mai puțin adânci, montarea de gisiere de siguranță unde este necesar potrivit standardelor aferente, refacerea marcajelor rutiere.
					10 (lws)	3	63.800	67.999	4.199	3 (35 - 50)	Drumul în deblu puțin adânc. Deszapezire deficitară datorată lipsei de utilaje adecvate. Întreținere deficitară pe timp de iarnă, pe global.	Pe acest sub-tronson se vor executa lucrări specifice îmbunătățirii viabilității pe timp de iarnă, în principal pentru prevenirea acumulării zăpezii pe partea carosabilă.
23	X002	43.983	67.999	24.016	1 (tsd)	3	46.700	49.950	3.250	4 (50 - 75)	Partea carosabilă afectată de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 25 – 50%	Pe acest tronson, 6 din cei 14 parametri de stare cad în intervalul de calificare 4(50 – 75). Satisfăcător, astfel: 1(sd), Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 46.700 – 49.950, adică 3.250 km; nu se prescriu lucrări de reabilitare; problemele degradării suprafeței carosabile se vor rezolva în cadrul rânforsării sistemului rutier, lbc, Capacitatea Portanță a Corpului Drumului. 3(lbc), Capacitatea Portanță a Corpului Drumului, km 43.983 – 67.999, adică 24.016 km (întregul tronson): consolidarea sistemului rutier se va face în paralel cu rezolvarea problemelor degradării suprafeței carosabile, ale stării de denivelare a carosabilului, și ale rezistenței la derapaj. Acesta este parametrul predominant pentru acest tronson.
					3 (lbc)	1	43.983	67.999	24.016	4 (50 - 75)	Deflexiuni între 94 – 200 suimi de milimetri	5(ltr), Starea de Denivelare a Suprafeței Carosabile, km 47.600 – 67.999, adică 20.399 km; nu se prevăd lucrări specifice pentru acest parametru; rânforsarea sistemului rutier.
					5 (lrr)	2	47.600	67.999	20.399	4 (50 - 75)	Valoarea IRI între 4,00 – 8,50 m/km	6(lsr), Rezistența la Derapaj, km 66.580 – 67.999, adică 1.419 km; nu se prevăd lucrări specifice pentru acest parametru; problemele de rezistență la derapaj se rezolvă prin rânforsarea sistemului rutier.
					6 (lstr)	3	66.580	67.999	1.419	4 (50 - 75)	Numarul de derapaj între 50 – 75 pe scara de evaluare 0 - 100	10(lws), Viabilitatea pe Timp de Iarnă, km 46.060 – 63.800, adică 17.740 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucrări minore specifice îmbunătățirii viabilității pe timp de iarnă, în principal pentru prevenirea acumulării zăpezii pe partea carosabilă.
					10 (lws)	3	46.060	63.800	17.740	4 (50 - 75)	Deszapezire deficitară datorată lipsei de utilaje adecvate, întreținere deficitară pe timp de iarnă, pe global.	12(lsp), Protecția Mediului Înconjurător, km 43.983 – 62.480, adică 18.497 km; se vor executa lucrări specifice prevenirii eroziunii, precum și îndepărtării vegetației crescute la întâmplare.
					12 (lsp)	2	43.983	62.480	18.497	4 (50 - 75)	Lipsa dotărilor pentru combaterea eroziunii. Lipsa amenajărilor paisagiste în zona drumului.	

23	X002	24 016	67 999	43 983	67 999	18 049	5 (75 - 90)	Partea carosabila afectata de cel puțin unul din cei 15 sub-parametri de stare de degradare a suprafeței, în proporție de 10 - 25%	Pe acest tronson, 8 din cei 14 parametri de stare cad în intervalul 5(75 - 90), Bun, astfel:			
								1 (lsd)	3	49 950	67 999	1(isd), Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 49.950 - 67.999, adică 18.049 km; nu se prescrie lucrări de reabilitare, problemele degradării suprafeței carosabile se vor rezolva în cadrul (ranforsan) sistemului rutier, lbc, Capacitatea Portanță a Copului Drumului.
								2 (lasc)	1	43 983	67 999	2(lasc), Starea Tehnică Sistemului de Drenaj, km 43.983 - 67.999, adică 24.016 km (întregul tronson); pe acest sub-tronson se vor executa lucrări specifice minore pentru îmbunătățirea sistemului de drenaj, precum decolmatarea santurilor și podetelor existente, tăierea și îndepărtarea vegetației, și a dășeurilor, de pe ambele părți ale drumului.
								5 (lir)	2	43 983	47 600	5(lir), Starea de Denivelare a Suprafeței Carosabile, km 43.983 - 47.600, adică 3.617 km; nu se prevăd lucrări specifice pentru acest parametru; problemele de denivelare a suprafeței carosabile se rezolvă prin ranforsarea sistemului rutier.
								6 (lir)	3	43 983	63 850	6(lir), Rezistența la Derapaj, km 43.983 - 63.850, adică 19.867 km; nu se prevăd lucrări specifice pentru acest parametru; problemele de rezistență la derapaj se rezolvă prin ranforsarea sistemului rutier.
								10 (lws)	3	43 983	46 060	10(lws), Viabilitatea pe Timp de Iarnă, km 43.983 - 46.060, adică 2.077 km; pe acest sub-tronson se vor executa lucrări minore specifice îmbunătățirii viabilității pe timp de iarnă, în principal pentru prevenirea acumulării zăpezii pe partea carosabilă.
								12 (lep)	2	62 480	67 999	12(lep), Protecția Mediului Înconjurător, km 62.480 - 67.999, adică 5.519 km; se vor executa lucrări specifice prevenirii eroziunii, precum și îndepărtarea vegetației crescute la întâmplare.
								13 (lep)	2	51 100	67 999	13(lep), Calitatea Exploatării, km 51.100 - 67.999, adică 18.899 km; standardele privind calitatea exploatării pe acest tronson se vor nota pentru a se atinge nivelul 6(90 - 100). Foarte Bun.
								14 (lqm)	1	43 983	67 999	14(lqm), Calitatea Întreținerii, km 43.983 - 67.999, adică 24.016 km (întregul tronson); pentru întreținerea acestui tronson se vor adopta standarde mai înalte, pentru a se atinge nivelul de evaluare 6(90 - 100). Foarte Bun.
								1 (lscd)	3	43 983	46 700	1(lscd), Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 43.983 - 46.700, adică 2.717 km; Rezistența la Derapaj, 63.850 - 66.580, adică 2.730 km; 7(lga), Indicele de Adecvare Geometrică, km 43.983 - 67.999, adică 24.016 km (întregul tronson); 8(lngs), Stabilitatea Terenului Natural, km 43.983 - 67.999, adică 24.016 km (întregul tronson); 9(lrbs), Stabilitatea Copului Drumului, km 43.983 - 67.999, adică 24.016 km (întregul tronson); 11(lis), Nivelul de Serviciu, km 43.983 - 67.999, adică 24.016 km (întregul tronson); și 13(ltop), Calitatea Exploatării, km 43.983 - 51.100, adică 7.117 km; pe acest tronson și pe sub-tronsoanele sale, nu se vor executa lucrări de întreținere, reabilitare și/sau îmbunătățire.
								6 (lsc)	3	63 850	66 580	6(lsc), Starea de Degradare a Suprafeței Carosabile, km 43.983 - 46.700, adică 2.717 km; 6(lsc), Rezistența la Derapaj, 63.850 - 66.580, adică 2.730 km; 7(lga), Indicele de Adecvare Geometrică, km 43.983 - 67.999, adică 24.016 km (întregul tronson); 8(lngs), Stabilitatea Terenului Natural, km 43.983 - 67.999, adică 24.016 km (întregul tronson); 9(lrbs), Stabilitatea Copului Drumului, km 43.983 - 67.999, adică 24.016 km (întregul tronson); 11(lis), Nivelul de Serviciu, km 43.983 - 67.999, adică 24.016 km (întregul tronson); și 13(ltop), Calitatea Exploatării, km 43.983 - 51.100, adică 7.117 km; pe acest tronson și pe sub-tronsoanele sale, nu se vor executa lucrări de întreținere, reabilitare și/sau îmbunătățire.
								7 (lga)	1	43 983	67 999	7(lga), Numarul de derapaj între 90 - 105
								8 (lrgs)	1	43 983	67 999	Geometrie adecvata.
								9 (lrgs)	1	43 983	67 999	Nu se înregistrează instabilitate a terenului natural de fundare
11 (lis)	1	43 983	67 999	Nu se înregistrează instabilitate a terasamentului drumului.								
13 (ltop)	2	43 983	51 100	Nivel de serviciu A, B, C								
				Exploatare de foarte buna calitate.								

Tabelul 12															
ETAPA II OPTIMIZARE: LA NIVEL DE TRONSON OMOGEN															
Estimarea valorica, monetara, a lucrarilor de intretinere, reabilitare si imbunatire prescise pentru fiecare tronson si sub-tronson omogen al retelei de drum pilot, pentru ridicarea Nivelului de Evaluare al acestora la 6(90 - 100), Foarte Bun, in raport cu fiecare si toti cei 14 parametri de stare, pe baza cantitatilor de lucrari si a preturilor unitare specifice.															
A treia ordonare numerica a celor 23 de tronsoane omogene ale retelei de drumuri pilot, re-sortate aici in ordinea crescatoare a Coeficientului Compozit (adica lgs + Crt, Indiciile Global de Viabilitate + Coeficientul Invers de Corectie din Trafic) (a se vedea Tabelul 7, coloanele 1 si 13) (a se vedea si coloana 6 a Tabelului 8)	Numarul de identificare a tronsonului de drum omogen	Limitele kilometrice ale tronsoanelor omogene		Lungimea tronsoanelor omogene km	Intervalele de calificare a parametrilor (1 - 6) (a se vedea Fig 1), in care cade fiecare sub-tronson omogen al fiecarui tronson omogen, in raport cu fiecare parametru de stare 1 - 14	Numarul de ordine al acelor parametri de stare (1 - 14) care cad in Intervalele de Calificare 1 - 6, in ordinea lor de prioritate	Articole de lucru distincte, prescise a se executa pe fiecare tronson omogen al retelei de drumuri pilot, pentru a ridica nivelul fiecarui parametru de stare de la calificarea prezenta la nivelul 6(90 - 100), Foarte Bun	Unitatea de masura UM	Cantitatea per articol de lucru	Pret Unitar PU	Valoarea estimata in moneda a articolelor individuale de lucru	Valoarea estimata in moneda a lucrarilor prescise a se executa la nivelul 6(90-100) a fiecarui parametru de stare	Valoarea estimata in moneda, a lucrarilor prescise a se executa in cadrul fiecarui Nivel de Calificare 1 - 6	Valoarea estimata in moneda a lucrarilor prescise pentru fiecare tronson omogen al retelei pilot	
		in USD	in USD								in USD	in USD			
1	X006	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
			8.490	13.990	5.500	3 (35 - 50)	7 (lga)	Re-formarea si nivelarea acostamentelor, marginilor platformei si taluzelor pentru a le aduce la dimensiuni, cote, alinamente si pante Dezafectarea imbracamintii rutiere existente Strat de legatura (binder), din beton asfaltic, pe spatii intinse, 6 cm grosime Strat de uzura din beton asfaltic, pe spatii intinse, 5 cm grosime Nivelari pe spatii intinse Construcia terasamentului Strat de fundatie din agregate minerale Fundatie de drum din agregate tratate cu ciment in statii de malaxare Pelucula de amorsoaj Pelucula de legatura intre straturile de asfalt Fundatia drumului existent Dezafectarea drumului existent Stalpi pentru indicatoare rutiere montate la circulatie Montaj indicatoare montate la sol Montarea structurilor pentru sustinerea indicatoarelor de circulatie la maltime Marcaje rutiere Indepartarea vegetatiei crescute pe acostamente, amestecata cu nisip, pamant, mal si alte impuritati Parazapezi Buroni de siguranta rezistenti la lamele de dezapezire Placute de semnalizare a parapetilor si banerelor metalice Dispozitiv semnalizare capat de parapet	mp mp mp mp mc mc mc mc mp mp mc buc buc buc buc km mp ml buc buc buc	1.514.00 2.028.00 2.028.00 2.028.00 115.00 152.00 365.00 446.00 2.028.00 2.028.00 2.076.68 12.00 12.00 12.00 2.00 1.100 3.20 600.00 38.00 32.00 4.00	4.12 51.68 79.93 84.37 7.11 51.89 69.51 77.39 7.29 6.87 34.97 19.78 12.98 197.14 1.092.49 657.34 29.43 6.37 14.78 21.73 21.73	6.237.68 104.807.04 162.098.04 171.102.36 817.65 7.887.28 25.371.15 34.515.94 14.784.12 13.932.36 72.621.50 237.36 155.76 2.365.68 2.184.98 723.07 619.841.97 94.18 3.822.00 561.64 695.36 86.92 5.260.10	625,102.07 3,608,476.15		

2	X005	7.571	21.050	13.479	4 (50 - 75)	1 (Isr)						0.00	0.00	6.986,005.60
						3 (Ibc)	Strat de uzura din beton asfaltic, cu textura deschisa, 4 cm grosime	mp	7.540.00	43.28	326.331.20	1,102,272.60		
							Re-facerea si nivelarea acostamentelor, marginilor platformei, taluzelor terasamentelor si debleelor, la dimensiuni, cote, aliniamente si pante	mp	15.080.00	11.49	173.269.20			
							Strat de legatura (binder) din beton asfaltic pe suprafete intinse, 6 cm grosime	mp	7.540.00	79.93	602.672.20			
						4 (Ite)	Montarea de gisiere de siguranta	ml	114.00	102.91	11,731.74	25,940.60		
							Butoni de siguranta rezistenti la lamele de dezapezire	buc	117.00	14.78	1,729.26			
							Placute de semnalizare a parapetilor si barierelor metalice	buc	62.00	21.73	1,347.26			
							Repararea acostamentelor denivelate fata de partea carosabila	mc	48.00	96.39	4,626.72			
							Montarea de indicatoare OPRIRE	buc	2.00	197.14	394.28			
							Montarea de indicatoare CEDEAZA	buc	1.00	197.14	197.14			
							Montarea de indicatoare DRUM INGUSTAT	buc	1.00	197.14	197.14			
							Montarea de indicatoare POD INGIUST	buc	2.00	197.14	394.28			
							Montarea de indicatoare de trafic COPIL	buc	2.00	197.14	394.28			
							Montare indicatoare de trafic LIMITARE DE VITEZA	buc	2.00	197.14	394.28			
							Montare indicatoare de trafic PRESEMNALIZARE CEDEAZA TRECEREA	buc	3.00	197.14	591.42			
							Montare indicatoare rutiere PRESEMNALIZARE BANDA DE ACCELERARE	buc	1.00	197.14	197.14			
							Montare indicatoare INTERSECTIE DE DRUMURI	buc	3.00	197.14	591.42			
							Montare indicatoare INTERSECTIE IN T	buc	3.00	197.14	591.42			
							Montare indicatoare rutiere INTERSECTIE IN Y	buc	1.00	197.14	197.14			
							Montare indicatoare DRUM LUNE COS	buc	2.00	197.14	394.28			
							Montare indicatoare TRAFIC GREU	buc	2.00	197.14	394.28			
							Montare de indicatoare CURBA LA STANGA, CURBA LA DREAPTA	buc	2.00	197.14	394.28			
							Montare de indicatoare rutiere SUCCESIUNE DE MAI MULT DE DOUA CURBE	buc	1.00	197.14	197.14			
							Montare de indicatoare DEPASIREA INTERZISA	buc	5.00	197.14	985.70			
						6 (Isr)					25,940.60	0.00	0.00	
						7 (Iga)	Re-formarea si nivelarea acostamentelor, marginilor platformei si taluzelor pentru a le aduce la dimensiuni, cote, aliniamente si pante	mp	16.000.00	4.12	65.920.00	5,564,044.97		
							Strat de legatura (binder), din beton asfaltic, pe spatii intinse, 6 cm grosime	mp	28.650.00	79.93	2,289,994.50			
							Strat de uzura din beton asfaltic, pe spatii intinse, 5 cm grosime	mp	28.650.00	84.37	2,417,200.50			
							Nivelari pe spatii intinse	mc	388.00	7.11	2,758.68			
							Strat de fundatie din agregate minerale	mc	5,157.00	69.51	358,463.07			
							Pelucula de amorsoaj	mp	28.650.00	7.29	208,858.50			
							Pelucula de legatura intre straturile de asfalt	mp	28.650.00	6.87	196,825.50			
							Dezafectarea drumului existent	mc	288.00	34.97	9,371.96			
							Fundatii pentru stapii indicatoarelor de circulatie	buc	38.00	19.78	751.64			
							Stapii pentru indicatoare rutiere montate la sol	buc	38.00	12.98	493.24			

3	X0A1	10 604	36 022	25.418	4 (50 - 75)	3 (lbc)	Strat de uzura din beton asfaltic, cu textura deschisa, 4 cm grosime	mp	22.800,00	43,28	986.784,00	3.133.206,00	6.423.088,43
							Re-locarea si nivelarea acostamentelor, marginilor platformei, taluzelor terasamentelor si deblelor, la dimensiuni, cote, aliniamente si pante	mp	28.200,00	11,49	324.018,00		
							Strat de legatura (binder) din beton asfaltic pe suprafete intinse, 6 cm grosime	mp	22.800,00	79,93	1.822.404,00		
						5 (lrr)					3.133.206,00		
						6 (lrr)					0,00	0,00	
						7 (lga)	Re-tomarea si nivelarea acostamentelor, marginilor platformei si taluzelor pentru a le aduce la dimensiuni, cote, aliniamente si pante	mp	27.000,00	4,12	111.240,00	2.840.367,51	
							Strat de legatura (binder) din beton asfaltic, pe spatii intinse, 6 cm grosime	mp	14.000,00	79,93	1.119.020,00		
							Strat de uzura din beton asfaltic, pe spatii intinse, 5 cm grosime	mp	14.000,00	84,37	1.181.180,00		
							Nivelari pe spatii intinse	mc	212,00	7,11	1.507,32		
							Strat de fundatie din agregate minerale	mc	3.060,00	69,51	214.090,80		
							Pelucua de amorsoaj	mp	14.000,00	7,29	102.060,00		
							Pelucua de legatura intre straturile de asfalt	mp	14.000,00	6,87	98.180,00		
							Dezafectarea drumului existent	mc	112,00	34,97	3.916,64		
							Fundatii pentru stapii indicatoarelor de circulatie	buc	12,00	19,78	237,36		
							Stapii pentru indicatoare rutiere montate la sol	buc	12,00	12,98	155,76		
							Montaj indicatoare montate la sol	buc	12,00	197,14	2.365,68		
							Marcaie rutiere	km	12,800	657,34	8.413,95		
											2.840.367,51		
						10 (lws)	Parapazi	ml	2.860,00	6,37	18.218,20	28.828,44	
							Bucni de siguranta rezistenti la lamele de dezapezire	buc	218,00	14,78	3.222,04		
							Placute de semnalizare a parapetilor si barierelor metalice	buc	309,00	21,73	6.714,57		
							Dispozitiv semnalizare capat de parapet	buc	31,00	21,73	673,63		
											28.828,44		
						12 (lep)	Constructia de ziduri din beton de ciment pentru protectia terasamentului drumului impotriva eroziunii	mc	58,00	229,21	13.294,18	39.401,48	
							Constructia de fundatii din beton de ciment pentru zidurile de protectie a terasamentului impotriva eroziunii	mc	16,00	229,21	3.667,36		
							Sapatura in teren obisnuit pentru fundatia zidurilor de protectie a terasamentului	mc	19,00	48,78	926,82		
							Insamantarea taluzurilor terasamentelor, in vederea inierbarii, si protectia acesteia	mp	22.800,00	0,86	19.608,00		
							Plantarea de arbori	buc	112,00	17,01	1.905,12	39.401,48	
						13 (lop)	Standarile de exploatare se vor ridica la nivelul 6(90 - 100), Foarte Bun	km	25,419	15,000,00	381.285,00	381.285,00	
											381.285,00		
											6.423.088,43		
3	X0A1	10 604	36.022	25.418	5 (75 - 90)	4 (lrs)	Montarea de plisere de siguranta	ml	2.012,00	102,91	207.054,92	232.910,10	923.050,10
							Bucni de siguranta rezistenti la lamele de dezapezire	buc	1.002,00	14,78	14.809,56		
							Placute de semnalizare a parapetilor si barierelor metalice	buc	218,00	21,73	4.737,14		
							Montarea de indicatoare POD INGIUST	buc	3,00	197,14	591,42		
							Montarea de indicatoare de trafic COPIL	buc	2,00	197,14	394,28		
							Montare indicatoare de trafic LIMITARE DE VITEZA	buc	4,00	197,14	788,56		
							Montare indicatoare rutiere	buc	6,00	197,14	1.182,84		
							PRESEMNALIZARE BANDA DE ACCELERARE						

4	X01B	3.062	7.073	4.011	5 (75 - 90)	9(rbs)	Curatarea zonei de constructii de noroi, mal si alte depuneri, inclusiv depozitarea acestora in afara santierului	mc	21.00	35.9	753.90	15,861.58	15,861.58	
							Re-formarea si nivelarea acostamentelor, marginilor platformei si taluzelor pentru a le aduce la dimensiuni, cote, aliniamente si pante	mp	4,018.00	3.76	15,107.68			
											15,861.58	15,861.58	3,281,008.10	
5	XPEBW	0.051	23.007	22.956	1 (0 - 20)	7(gs)	Re-formarea si nivelarea acostamentelor, marginilor platformei si taluzelor pentru a le aduce la dimensiuni, cote, aliniamente si pante	mp	31,070.00	4.12	128,008.40	933,829.12	933,829.12	11,275,897.55
							Excavarea/terasarea/nivelarea santurilor si rigolelor laterale	mc	6.80	36.28	246.70			
							Dezafectarea imbracamintii rutiere existente	mp	2,600.00	51.68	134,368.00			
							Strat de legatura (binder), din beton asfaltic, pe spatii inlinate, 6 cm grosime	mp	3,200.00	79.93	255,776.00			
							Strat de uzura din beton asfaltic, pe spatii inlinate, 5 cm grosime	mp	3,200.00	84.37	269,984.00			
							Sapaturi in gropi de imprumut	mc	120.00	39.76	4,771.20			
							Excavatii in zona platformei drumului	mc	110.00	48.78	5,365.80			
							Constructia terasamentului	mc	160.00	51.89	8,302.40			
							Strat de fundatie din agregate minerale	mc	576.00	69.51	40,037.76			
							Fundatie de drum din agregate tratate cu ciment in stadi de malaxare	mc	448.00	77.39	34,670.72			
							Pelicula de amortisa	mp	3,200.00	7.29	23,328.00			
							Pelicula de legatura intre straturile de asfalt	mp	3,200.00	6.87	21,984.00			
							Fundatii pentru stapii indicatoarelor de circulatie	buc	12.00	19.78	237.36			
							Staii pentru indicatoare rutiere montate la sol	buc	12.00	12.98	155.76			
							Montaj indicatoare montate la sol	buc	12.00	197.14	2,365.68			
							Structuri pentru susinerea indicatoarelor de circulatie la inaltime	buc	2.00	1,092.49	2,184.98			
							Marcaje rutiere	km	3.107	657.34	2,042.36			
						10(lws)					933,829.12	933,829.12	0.00	

5	XPEBW	0.051	23.007	22.956	2 (20 - 35)	7 (1ga)	Re-formarea si nivelarea acostamentelor, marginilor platformei si taluzelor pentru a le aduce la dimensiuni, cote, alinamente si pante	mp	14.000,00	4.12	57.680,00	9.314.013,55	9.743.988,55
							Excavarea/talarea/nivelarea santurilor si rigolelor laterale	mc	136,00	36,28	4.934,08		
							Protectia cu pereu a taluzurilor drumului	mc	80,00	172,31	0,00		
							Dezafectarea imbracamintii rutiere existente	mp	24.500,00	51,68	1.266.160,00		
							Strat de legatura (binder), din beton asfaltic, pe spatii intinse, 5 cm grosime	mp	38.000,00	79,93	3.037.340,00		
							Strat de uzura din beton asfaltic, pe spatii intinse, 5 cm grosime	mp	38.000,00	84,37	3.206.060,00		
							Nivelari pe spatii intinse	mc	19.849,00	7,11	141.126,39		
							Constructia terasamentului	mc	2.800,00	51,89	145.292,00		
							Strat de fundatie din agregate minerale	mc	6.840,00	69,51	475.448,40		
							Fundatie de drum din agregate tratate cu ciment in stadii de malaxare	mc	5.320,00	77,39	411.714,80		
							Pelucula de amorsaj	mp	38.000,00	7,29	277.020,00		
							Pelucula de legatura intre straturile de asfalt	mp	38.000,00	6,87	261.060,00		
							Fundatii pentru stalpii indicatoarelor de circulatie	buc	46,00	19,78	909,88		
							Stalpi pentru indicatoare rutiere montate la sol	buc	46,00	12,98	597,08		
							Montaj indicatoare montate la sol	buc	46,00	197,14	9.068,44		
							Structuri pentru sustinerea indicatoarelor de circulatie la inaltime	buc	6,00	1.092,49	6.554,94		
							Marcaje rutiere	km	19.849	657,34	13.047,54		
											9.314.013,55		
											0,00	0,00	
											0,00	0,00	
							Nivelul de intretinere se va indica la 6(90 - 100)	km	17.199	25.000,00	429.975,00	429.975,00	
											429.975,00		
											9.743.988,55		
5	XPEBW	0.051	23.007	22.956	3 (35 - 50)	2 (1disc) 4 (1s)	Montarea de glisiera de siguranta	ml	2.480,00	102,91	255.216,80	0,00	698.078,88
							Montarea gardurilor de siguranta, inclusive stalpii necesari	ml	5.400,00	29,75	160.650,00		
							Butoni de siguranta rezistenti la lamela de dezapezire	buc	510,00	14,78	7.537,80		
							Piucute de semnalizare a parapetilor si barelor metalice	buc	800,00	21,73	17.384,00		
							Repararea acostamentelor denivelate fata de partea carosabila	mc	18,00	96,39	1.735,02		
							Montarea de indicatoare OPRIRE	buc	1,00	197,14	197,14		
							Montarea de indicatoare DRUM INGUSTAT	buc	4,00	197,14	788,56		
							Montarea de indicatoare POD INGUST	buc	2,00	197,14	394,28		
							Montarea de indicatoare de trafic COPIL	buc	4,00	197,14	788,56		
							Montare indicatoare de trafic LIMITARE DE VITEZA	buc	4,00	197,14	788,56		
							Montare indicatoare rutiere	buc	4,00	197,14	788,56		
							PRESEMNALIZARE BANDA DE ACCELERARE	buc	6,00	197,14	1.182,84		
							Montare indicatoare INTERSECTIE DE DRUMURI	buc	6,00	197,14	1.182,84		
							Montare indicatoare rutiere INTERSECTIE CU UN DRUM FARA PRIORITY	buc	5,00	197,14	985,70		
							Montare indicatoare INTERSECTIE IN T	buc	7,00	197,14	1.379,98		
							Montare indicatoare rutiere INTERSECTIE IN Y	buc	3,00	197,14	591,42		
							Montare indicatoare TRAFIC GREU	buc	8,00	197,14	1.577,12		
							Montarea de indicatoare CURBA LA STANGA, CURBA LA DREAPTA	buc	2,00	197,14	394,28		
							Montarea de indicatoare CURBA DUBLA	buc	2,00	197,14	394,28		

6	X005	21.050	35.108	14.058	3 (35 - 50)	1 (isd)							0.00	0.00	3,430,174.79
						2(ldsc)							1,062.24	128,691.20	
													824.00	112.83	92,971.92
													248.00	94.68	23,480.64
													17.00	68.14	1,158.38
													250.00	17.88	4,470.00
													250.00	14.57	3,642.50
													8.00	238.19	1,905.52
													128,691.20		
						3(lbc)							22,400.00	43.28	969,472.00
													26,000.00	11.49	298,740.00
													22,400.00	79.93	1,790,432.00
													3,058,644.00		
						6(lsr)							0.00	0.00	
						12(lep)							38,000.00	4.12	156,560.00
													23.00	229.21	5,271.83
													8.00	229.21	1,833.68
													10.00	48.78	487.80
													36,000.00	0.86	30,960.00
													28.00	17.01	476.28
													195,589.59		
						14(lop)							1.890	25,000.00	47,250.00
													47,250.00		47,250.00
													3,430,174.79		
6	X005	21.050	35.108	14.058	4 (50 - 75)	2(ldsc)							1,195.02	76,249.10	1,595,564.03
													68.00	112.83	7,672.44
													248.00	94.68	23,480.64
													75.00	17.88	1,341.00
													80.00	14.57	42,560.00
													76,249.10		
													482,485.44		1,468,938.76
													7,432.00	11.49	85,393.68
													11,148.00	79.93	891,059.64
													1,458,938.76		

4.	Montarea de gisiere de siguranta existente	ml	114.00	102.2	11,731.74	47,496.70
	Dezafectarea gisierelor de siguranta existente	ml	278.00	22.15	6,157.70	
	Montarea gardurilor de siguranta, inclusive stalpii necesari	ml	240.00	29.75	7,140.00	
	Montarea structurilor pentru sustinerea indicatoarelor de circulatie la inaltime	buc	0.00	1,092.49	0.00	
	Buloni de siguranta rezistenti la lamele de desazepzire	buc	86.00	14.78	1,271.08	
	Placute de semnalizare a parapeților și barierelor metalice	buc	45.00	21.73	977.85	
	Indepartarea malului, pamantului și depunerilor de pe partea carosabila, in lungul acostamentului, și depozitarea in atara amprizei drumului, la cel puțin 1.000 m de la partea carosabila	mc	6.80	58.71	399.23	
	Indepartarea vegetatiei crescute pe acostamente, amestecata cu nisip, pamant, mal și alte impuritati	mp	560.00	29.43	16,480.80	
	Repararea acostamentelor denivelate fata de partea carosabila	mc	6.00	96.39	578.34	
	Montarea de indicatoare OPRIRE	buc	1.00	197.14	197.14	
	INTERZIS PIETONILOR	buc	2.00	197.14	394.28	
	Montarea de indicatoare DRUM INGIUSTAT	buc	1.00	197.14	197.14	
	Montarea de indicatoare POD INGIUST	buc	1.00	197.14	197.14	
	Montare indicatoare de trafic LIMITARE DE VITEZA	buc	1.00	197.14	197.14	
	Montare indicatoare rutiere PRESEMNALIZARE BANDA DE ACCELERARE	buc	2.00	197.14	394.28	
	Montare indicatoare INTERSECȚIE DE DRUMURI	buc	1.00	197.14	197.14	
	Montare indicatoare rutiere INTERSECȚIE CU UN DRUM FARA PRIORITATE	buc	2.00	197.14	394.28	
	Montare indicatoare INTERSECȚIE INT	buc	1.00	197.14	197.14	
	Montare indicatoare DRUM LUNECS	buc	1.00	197.14	197.14	
	Montarea de indicatoare URCARE CU INCLINARE MARE	buc	1.00	197.14	197.14	
					47,496.70	
	5/(nr)				0.00	0.00
	6/(sr)				0.00	0.00

7	X0A1	97.441	109.987	12.546	2.(20 - 35)	1.(Isd)						0.00	0.00	13.916,039.87
						2(lisc)	Podete tubulare din beton, inclusiv tonsoanele de intrare si iesire, evazate	ml	8.00	66.39		531.12	14,183.39	
							Drenuri subterane, inclusiv excavatiile, agregatele fine si elementele de legatura	ml	67.00	112.83		7,559.61		
							Drenuri de acostament	ml	36.00	94.68		3,408.48		
							Indepartarea vegetatiei crescute pe acostamente, amestecata cu nisip, pamant, mal si alte impuritati	mp	240.00	29.43		245.30		
							Indepartarea malului, nisipului, pamantului si depunerilor din zona bazinelor de captare	mc	3.60	68.14		245.30		
							Indepartarea vegetatiei crescute in zona intranilor in si iesirilor din podete	mp	50.00	17.98		894.00		
							Indepartarea aluviunilor si altor depuneri din zona intranti in si iesiri din podete	mp	26.00	14.57		378.82		
							Reconstruirea umpluturii erozate in zona podetelor din tuburi din otel ondulat	mc	3.90	57.39		223.82		
							Repararea zidurilor intarcite la podete, focsind beton de ciment	mc	2.80	238.19		666.93		
						3(lbc)	Indepartarea stratului de uzura existent, 4 cm grosime	mp	37,638.00	48.82		1,837,487.16	6,842,545.14	
							Strat de uzura din beton asfaltic, cu textura deschisa, 4 cm grosime	mp	37,638.00	43.28		1,628,972.64		
							Re-facerea si nivelarea acostamentelor, marginilor platformei, taluzelor terasamentelor si debleelor, la dimensiuni, cote, aliniamente si pante	mp	32,000.00	11.49		367,680.00		
							Strat de legatura (binder) din beton asfaltic pe suprafete intinse, 6 cm grosime	mp	37,638.00	79.93		3,008,405.34		
						4(lts)	Montarea de gisire de siguranta	ml	148.00	102.91		6,842,545.14	50,369.71	
							Montarea gardurilor de siguranta, inclusive stalpii necesari	ml	414.00	29.75		12,316.50		
							Montarea structurilor pentru sustinerea indicatorilor de circulatie la inaltime	buc	2.00	1,092.49		2,184.98		
							Butoni de siguranta rezistenti la lamele de deszapazire	buc	420.00	14.78		6,207.60		
							Placue de semnalizare a parapetilor si barierelor metalice	buc	198.00	21.73		4,302.54		
							Indepartarea vegetatiei crescute pe acostamente, amestecata cu nisip, pamant, mal si alte impuritati	mp	128.00	29.43		3,767.04		
							Repararea acostamentelor denivelate fata de partea carosabila	mc	15.00	96.39		1,445.85		
							Montarea de indicatoare ACCESUL INTERZIS PIETONILOR	buc	1.00	197.14		197.14		
							Montarea de indicatoare POD INGUST	buc	1.00	197.14		197.14		
							Montarea de indicatoare de trafic COPIL	buc	2.00	197.14		394.28		
							Montare indicatoare de trafic LIMITARE DE VITEZA	buc	2.00	197.14		1,366.00		
							Montare indicatoare rulare PRESEMNALIZARE BANDA DE ACCELERARE	buc	1.00	197.14		197.14		
							Montare indicatoare INTERSECTIE DE DRUMURI	buc	2.00	197.14		394.28		
							Montare indicatoare rulare INTERSECTIE CU UN DRUM FARA PRIORITATE	buc	2.00	197.14		394.28		
							Montare indicatoare INTERSECTIE IN T	buc	1.00	197.14		197.14		
							Montare indicatoare TRAFIC GREU	buc	2.00	197.14		394.28		
							Montarea de indicatoare CURBA LA STANGA, CURBA LA DREAPTA	buc	2.00	197.14		394.28		
							Montarea de indicatoare CURBA DUBLA	buc	1.00	197.14		197.14		



13	X002	94.990	105.005	10.015	5 (75 - 90)	4(115)	Montarea de gisiera de siguranta Butoni de siguranta rezistenti la lamele de deszapazire	ml	290.00	102.91	29.843.90	39.343.46	2.701.343.50	
							Placute de semnalizare a parapetilor si banelor metalice	buc	224.00	14.78	3.310.72			
							Montarea de indicatoare POD INGIUST	buc	58.00	21.73	1.260.34			
							Montarea de indicatoare de trafic COPIL	buc	1.00	197.14	197.14			
							Montare indicatoare de trafic LIMITARE DE VITEZA	buc	1.00	197.14	197.14			
							Montare indicatoare rutiere	buc	2.00	197.14	394.28			
							PRESEMNALIZARE BANDA DE ACCELERARE	buc	3.00	197.14	591.42			
							Montare indicatoare INTERSECTIE DE DRUMURI	buc	4.00	197.14	788.56			
							Montare indicatoare INTERSECTIE INT	buc	3.00	197.14	591.42			
							Montare indicatoare rutiere INTERSECTIE IN Y	buc	3.00	197.14	591.42			
							Montare indicatoare DRUM LUNECOS	buc	2.00	197.14	394.28			
							Montarea de indicatoare CURBA LA STANGA CURBA LA DREAPTA	buc	2.00	197.14	394.28			
							Montarea de indicatoare rutiere	buc	4.00	197.14	788.56			
							SUCESIUNE DE MAI MULT DE DOUA CURBE	buc	4.00	197.14	788.56			
							Pelicula de amortaj	mp	23.820.00	7.29	39.343.46			
							Frezarea imbracamintii asfaltice	mp	23.820.00	51.62	1.229.588.40	2.434.165.80		
							Strat din mixtura asfaltica cu textura deschisa, grosime 4 cm	mp	23.820.00	43.28	1.030.929.60			
							Parazapezi	ml	468.00	6.37	2.981.16	6.153.74		
							Dispozitiv semnalizare capat de parapet	buc	146.00	21.73	3.172.58			
							Curatarea zonei de constructie de noroi, mal si alte depuneri, inclusiv depozitarea acestora in afara santierului	mc	13.00	35.9	466.70	71.465.50		
							Re-formarea si nivelarea acostamentelor, marginilor platformei si taluzelor pentru a le aduce la dimensiuni, cole, aliniamente si pante	mp	18.860.00	3.76	70.988.80			
							Standardele de exploatare se vor ridica la nivelul 6(90 - 100), Foarte Bun	km	10.015	15.000.00	150.225.00	150.225.00		
											2.701.343.50			
												11,429,321.87		
14	X002	105.005	110.989	5.984	2 (20 - 35)	6(1sr)	Strat de uzura din mixtura asfaltica cu textura deschisa, grosime 4 cm	mp	24.000.00	43.28	1.038.720.00	1.038.720.00	1,188,436.40	8,413,728.30
							Indepartarea vegetatiei crescute pe acostamente amestecata cu nisip, pamant, mal si alte impuritati	mp	4.200.00	29.43	123.606.00	149,716.40		
							Excavarea/alerarea/nivelarea santurilor si rigolelor laterale	mc	13.00	36.28	471.64			
							Parazapezi	ml	2.800.00	6.37	17.836.00			
							Butoni de siguranta rezistenti la lamele de deszapazire	buc	228.00	14.78	3.369.84			
							Placute de semnalizare a parapetilor si banelor metalice	buc	160.00	21.73	3.476.80			
							Dispozitiv semnalizare capat de parapet	buc	44.00	21.73	956.12			
											149,716.40			
												1,188,436.40		

14	X002	105.005	110.989	5.984	3 (35 - 50)	6 (sr)	Strat de uzura din mixtura asfaltica cu textura deschisa, grosime 4 cm	mp	12.200,00	43,28	528.016,00	528.016,00	828.770,55
						10(lws)	Indepartarea vegetatiei crescute pe acostamente, amestecata cu nisip, pamant, mal si alte impuritati	mp	2.100,00	29,43	61.803,00	66.870,62	
							Parazapezi	ml	380,00	6,37	2.420,60		
							Butoeni de siguranta rezistenti la lamele de deszapezire	buc	85,00	14,78	1.256,30		
							Placute de semnalizare a parapetilor si banerelor metalice	buc	46,00	21,73	999,58		
							Dispozitiv semnalizare capat de parapet	buc	18,00	21,73	391,14		
						12(lep)	Re-formarea si nivelarea acostamentelor, marginilor platformei si taluzelor pentru a le aduce la dimensiuni, cote, aliniamente si pante	mp	40.000,00	4,12	164.800,00	233.883,93	
							Construcia de ziduri din beton de ciment pentru protectia terasamentului drumului impotriva eroziunii	mc	46,00	229,21	10.543,66		
							Construcia de fundatii din beton de ciment pentru zidurile de protectie a terasamentului impotriva eroziunii	mc	22,00	229,21	5.042,62		
							Sepatura in teren obisnuit pentru fundatia zidurilor de protectie a terasamentului	mc	26,00	48,78	1.268,28		
							Insamantarea taluzurilor terasamentelor, in vederea inierbarii, si protectia acestora	mp	60.000,00	0,86	51.600,00		
							Plantarea de arbori	buc	37,00	17,01	629,37		
											233.883,93		
											828.770,55		
14	X002	105.005	110.989	5.984	4 (50 - 75)	2(l(dsc)	Podete tubulare din beton, inclusiv tronsonale de intrare si iesire, euvazate	ml	18,00	66,39	1.195,02	61.412,26	5.841.694,51
							Drenuri subterane, inclusiv excavatiile, agregatele fine si elementele de legatura	ml	68,00	112,83	7.672,44		
							Drenuri de acostament	ml	520,00	94,68	49.233,60		
							Indepartarea vegetatiei crescute in zona intrarilor in si iesirilor din podete	mp	120,00	17,88	2.145,60		
							Indepartarea aluviunilor si altor depuneri din zona intrarii in si iesirii din podete	mp	80,00	14,57	1.165,60		
						4(lis)	Montarea de glistere de siguranta	ml	380,00	102,91	61.412,26		
							Butoeni de siguranta rezistenti la lamele de deszapezire	buc	230,00	14,78	3.399,40	56.019,78	
							Placute de semnalizare a parapetilor si banerelor metalice	buc	180,00	21,73	3.911,40		
							Repararea acostamentelor denivelate fata de partea carosabila	mc	26,00	96,39	2.506,14		
							Montarea de indicatoare OPRIRE	buc	1,00	197,14	197,14		
							Montarea de indicatoare CEDEAZA	buc	2,00	197,14	394,28		
							Montarea de indicatoare DRUM INGUSTAT	buc	2,00	197,14	394,28		
							Montarea de indicatoare POD INGUST	buc	4,00	197,14	788,56		
							Montarea de indicatoare de trafic COPIL	buc	2,00	197,14	394,28		
							Montare indicatoare de trafic LIMITARE DE VITEZA	buc	2,00	197,14	394,28		
							Montare indicatoare de trafic	buc	1,00	197,14	197,14		
							PRESEMNALIZARE CEDEAZA TRECEREA	buc	1,00	197,14	197,14		
							Montare indicatoare rutiere	buc	2,00	197,14	394,28		
							PRESEMNALIZARE BANDA DE ACCELERARE	buc	4,00	197,14	788,56		
							Montare indicatoare INTERSECTIE DE DRUMURI	buc	4,00	197,14	788,56		
							Montare indicatoare INTERSECTIE IN T	buc	4,00	197,14	788,56		
							Montare indicatoare rutiere INTERSECTIE IN Y	buc	3,00	197,14	591,42		
							Montare indicatoare DRUM LUNECCOS	buc	2,00	197,14	394,28		
							Montare indicatoare TRAFIC GREU	buc	3,00	197,14	591,42		
							Montarea de indicatoare CURBA LA STANGA, CURBA LA DREAPTA	buc	1,00	197,14	197,14		

17	X001	94.403	119.887	25.484	4 (50 - 75)	1(lsd)	Pelucula de amorsaj	mp	12.800,00	7,29	93.312,00	863.878,74	4.703.670,01
							Repararea gropilor	mp	4.400,00	81,65	359.290,00		
							Repararea ploabelor deteriorate	mp	2.800,00	81,32	227.686,00		
							Repararea gropilor in stratul de uzura folosind beton asfaltic	mp	3.100,00	41,68	129.208,00		
							Colmatarea crapaturilor cu mastic bituminos	ml	7.600,00	10,22	17.547,74		
							Repararea supuranilor	mp	1.500,00	24,57	36.855,00		
											863.878,74		
							Podete tubulare din beton, inclusiv tronșanele de intrare si iesire, evazate	ml	22,00	66,39	1.460,58	298.309,78	
							Drenuri subterane, inclusiv excavatiile, agregatele fine si elementele de legatura	ml	1.480,00	112,83	166.988,40		
							Drenuri de acostament	ml	1.200,00	94,68	113.616,00		
							Indepartarea vegetatiei crescute in zona intrarii in si iesirii din podete	mp	550,00	17,88	9.834,00		
							Indepartarea aluviunilor si altor depuneri din zona intrarii in si iesirii din podete	mp	440,00	14,57	6.410,80		
											298.309,78		
											0,00		
							Pelucula de amorsaj	mp	28.000,00	7,29	204.120,00	3.053.680,00	
							Pelucula de legatura intre straturile de asfalt	mp	28.000,00	6,87	192.360,00		
							Frezarea imbracamintii asfaltice	mp	28.000,00	51,62	1.445.360,00		
							Strat din mixtura asfaltica cu textura deschisa, grosime 4 cm	mp	28.000,00	43,28	1.211.840,00		
											3.053.680,00		
											0,00		
							Re-formarea si nivelarea acostamentelor, marginilor platformei si latuzelor pentru a le aduce la dimensiuni, cote, aliniamente si pante	mp	104.000,00	4,12	428.480,00	469.347,93	
							Nivelari pe spatii intinse	mc	2.800,00	7,11	19.908,00		
							Dezafectarea drumului existent	mc	28,00	34,97	979,16		
							Fundatii pentru stalpii indicatoarelor de circulatie	buc	14,00	19,78	276,92		
							Stalpi pentru indicatoare rutiere montate la sol	buc	14,00	12,98	181,72		
							Montaj indicatoare montate la sol	buc	14,00	197,14	2.759,96		
							Marșale rutiere	km	25.500	657,34	16.762,17		
											469.347,93		
							Parazapezi	ml	2.100,00	6,37	13.377,00	18.453,56	
							Butoi de siguranta rezistenti la lamele de desapezire	buc	120,00	14,78	1.773,60		
							Placute de semnalizare a parapetilor si barietelor metalice	buc	108,00	21,73	2.346,84		
							Dispozitiv semnalizare capat de parapet	buc	44,00	21,73	956,12		
											18.453,56		
											0,00		
											4.703.670,01		
											3.982,14		
17	X001	94.403	119.887	25.484	5 (75 - 90)	2(lasc)	Drenuri de acostament	ml	28,00	94,68	2.651,04	61.208,54	
							Indepartarea vegetatiei crescute in zona intrarii in si iesirii din podete	mp	50,00	17,88	894,00		
							Indepartarea aluviunilor si altor depuneri din zona intrarii in si iesirii din podete	mp	30,00	14,57	437,10		
											3.982,14		
											0,00		
							Pelucula de amorsaj	mp	560,00	7,29	4.082,40	57.228,40	
							Frezarea imbracamintii asfaltice	mp	560,00	51,62	28.907,20		
							Strat din mixtura asfaltica cu textura deschisa, grosime 4 cm	mp	560,00	43,28	24.236,80		
											57.228,40		
											0,00		
											61.208,54		
											11.361.137,01		

21	X001	23.000	35.000	12.000	1 (0 - 20)	1 (isc)	Pelicula de amorsaj Frezarea imbracamintei asfaltice existente	mp	2.500,00	7,29	18.225,00	1.696.661,60	1.713.690,72	6.337,145,00
							Repararea partii carosabile cu mixtura asfaltica	mp	2.500,00	51,62	129.050,00			
							Repararea gropilor	lo	2.360,00	186,17	443.084,60			
							Repararea plombelor deteriorate	mp	800,00	81,65	65.320,00			
							Repararea zonelor alunecate	mp	1.200,00	81,32	97.584,00			
							Repararea gropilor in stratul de uzura folosind beton asfaltic	mp	4.000,00	77,11	308.440,00			
							Colmatarea crapaturilor cu mastic bituminos	mp	6.500,00	41,68	270.920,00			
							Repararea fagaseilor	ml	1.800,00	10,22	18.396,00			
							Repararea supranilor	mp	6.000,00	19,39	116.340,00			
							Indepartarea stratului de uzura existent	mp	2.800,00	24,57	68.796,00			
							Asternerea unui strat de uzura din beton asfaltic, 5 cm grosime	mp	1.800,00	29,71	53.478,00			
							Podete tubulare din beton, inclusiv tronsoanele de intrare si iesire, evazate	mp	1.800,00	59,46	107.028,00			
						2 (disc)					1.696.661,60			
							Drenuri subterane, inclusiv excavatiile, agregatele fine si elementele de legatura	ml	11,00	66,39	730,29	17.029,12		
							Drenuri de acostament	ml	64,00	112,83	7.221,12			
							Indepartarea malului, pamantului si depunerilor de pe partea carosabila, in lungul acostamentului, si depozitarea in atara amprizei drumului, la cel putin 1.000 m de la partea carosabila	ml	52,00	94,68	4.923,36			
							Indepartarea vegetatiei crescute pe acostamente, amestecata cu nisip, pamant, mal si alte impuritati	mc	4,30	58,71	252,45			
							Indepartarea malului, nisipului, pamantului si depunerilor din zona bazinelor de captare	mp	50,00	29,43	1.471,50			
							Indepartarea vegetatiei crescute in zona intranilor in si iesirilor din podete	mp	3,00	68,14	204,42			
							Indepartarea aluviunilor si altor depuneri din zona intranilor in si iesirii din podete	mc	40,00	17,88	715,20			
							Reconstruirea umpluturii erodate in zona podetelor din tuburi din otel onduiat	mp	50,00	14,57	728,50			
							Repararea zidurilor intoarse la podete, folosind beton de ciment	mc	4,50	57,39	258,26			
								mc	2,20	238,19	524,02			
											17.029,12			
											1.713.690,72			
	X001	23.000	35.000	12.000	2 (20 - 35)	1 (isc)	Pelicula de amorsaj	mp	12.000,00	7,29	87.480,00	691.108,30	771.601,95	
							Repararea gropilor	mp	2.100,00	81,65	171.465,00			
							Repararea plombelor deteriorate	mp	2.400,00	81,32	195.168,00			
							Repararea zonelor alunecate	mp	1.050,00	77,11	80.965,50			
							Repararea gropilor in stratul de uzura folosind beton asfaltic	mp	150,00	41,68	6.252,00			
							Colmatarea crapaturilor cu mastic bituminos	ml	490,00	10,22	5.007,80			
							Repararea supranilor	mp	1.900,00	24,57	46.683,00			
							Indepartarea stratului de uzura existent	mp	1.100,00	29,71	32.681,00			
							Asternerea unui strat de uzura din beton asfaltic, 5 cm grosime	mp	1.100,00	59,46	65.406,00			
											691.108,30			
						2 (disc)					22.312,95			
							Podete tubulare din beton, inclusiv tronsoanele de intrare si iesire, evazate	ml	33,00	66,39	2.190,87			
							Drenuri subterane, inclusiv excavatiile, agregatele fine si elementele de legatura	ml	80,00	112,83	9.026,40			
							Drenuri de acostament	ml	60,00	94,68	5.680,80			
							Indepartarea vegetatiei crescute pe acostamente, amestecata cu nisip, pamant, mal si alte impuritati	mp	110,00	29,43	3.237,30			
							Indepartarea malului, nisipului, pamantului si depunerilor din zona bazinelor de captare	mc	4,00	68,14	272,56			
							Indepartarea vegetatiei crescute in zona intranilor in si iesirilor din podete	mp	40,00	17,88	715,20			



ETAPA II OPTIMIZARE: LA NIVEL DE TRONSON OMOGEN											
Valoarea estimata in moneda a lucrarilor de intretinere, reabilitare si imbunatatire, prescise pentru fiecare tronson si sub-tronson omogen al retelei pilot pentru ridicarea Nivelului lor Existent de Calificare, la nivelul 6(90 - 100), in raport cu fiecare si toti cei 14 parametri de stare, bazat pe cantitati si preturi unitare specifice. Coloana 11 arata estimarile cumulate tronson cu tronson pana la capatul listei tronsoanelor omogene ale retelei pilot.											
1	2	3		4	5	6	7	8	9	10	11
		De la km	La km								
A treia ordonare numerica a celor 23 de tronsoane omogene ale retelei de drumuri pilot, re-sortate aici dupa valoarea crescatoare a Coeficientului Compozit (Igs + Cr), adica Indicele Global de Viabilitate + Coeficientul Invers de Corectie din Trafic (a se vedea Tabelul 7, coloana 1 si 13) (a se vedea si coloana 6 din Tabelul 8)	Numarul de identificare a tronsonului omogen	Limitele kilometrice ale tronsoanelor omogene		Lungimea tronsonului omogen km	Nivelul de calificare (1 - 6) (a se vedea Fig 1) in care cade fiecare din sub-tronsoanele omogene ale fiecarui tronson omogen, in raport cu fiecare parametru de stare	Numarul de ordine al acelor parametri de stare (1 - 14), care cad in intervalele de Calificare 1-6, in ordinea lor de prioritate	Valoarea estimata in moneda a lucrarilor prescise pentru fiecare parametru de stare in USD	Valoarea estimata in moneda a lucrarilor prescise pentru fiecare Nivel de Calificare in USD	Valoarea exprimata in moneda a lucrarilor pentru fiecare tronson omogen al retelei de drumuri pilot	Valoarea exprimata in moneda a lucrarilor prescise pentru fiecare tronson omogen al retelei pilot, cumulata tronson cu tronson pana la atingerea graduala a bugetului necesar pentru intreaga retea pilot	
1	X006	8.490	13.990	5.500	3 (35 - 50)	7 (Iga)	619,841.97	625,102.07	3,808,476.15	3,808,476.15	
1	X006	8.490	13.990	5.500	4 (50 - 75)	10 (Iws)	5,260.10	2,797,640.81			
						3 (Ibc)	0.00				
						5 (Itr)	643,082.22				
						6 (Isr)	356,627.20				
						7 (Iga)	1,400,953.09				
						10 (Iws)	5,773.58				
						11 (Ils)	171,204.72				
						13 (Igo)	82,500.00				
						14 (Iqm)	137,500.00				
1	X006	8.490	13.990	5.500	5 (75 - 90)	1 (Isd)	2,797,640.81	385,733.27			
						2 (Iosc)	0.00				
						3 (Ibc)	59,827.80				
						4 (Ils)	0.00				
						5 (Itr)	10,521.97				
						6 (Isr)	0.00				
						7 (Iga)	216,132.00				
						11 (Ils)	0.00				
						14 (Iqm)	2,001.50				
							97,250.00				
							385,733.27	3,808,476.15			

Tabelul 13

2	X005	7.571	21.050	13.479	1 (0 - 20)	2 (disc)	20.054.94	534.887.75	14.755.578.08	18.564.054.23
						6 (lfr)	454.699.68			
						12 (lep)	60.133.13			
2	X005	7.571	21.050	13.479	2 (20 - 35)	2 (disc)	534.887.75	724.193.52		
						6 (lfr)	24.276.65			
						12 (lep)	657.856.00			
							42.060.87			
2	X005	7.571	21.050	13.479	3 (35 - 50)	1 (lsc)	724.193.52	267.632.41		
						2 (disc)	0.00			
						3 (lbc)	30.484.23			
						5 (lrr)	123.754.28			
						10 (lws)	0.00			
						12 (lep)	42.199.48			
						13 (lge)	31.759.44			
							39.435.00			
2	X005	7.571	21.050	13.479	4 (50 - 75)	267.632.41	6.986.005.60	6.986.005.60		
						1 (lsc)	0.00			
						3 (lbc)	1.102.272.60			
						4 (lis)	25.940.60			
						6 (lfr)	0.00			
						7 (lga)	5.564.044.97			
						10 (lws)	22.966.43			
						11 (lis)	214.781.00			
						13 (lge)	21.000.00			
						14 (lqm)	35.000.00			
2	X005	7.571	21.050	13.479	5 (75 - 90)	6.986.005.60	6.242.658.80	6.242.658.80		
						1 (lsc)	0.00			
						3 (lbc)	4.605.589.80			
						4 (lis)	25.425.26			
						5 (lrr)	0.00			
						7 (lga)	1.168.846.36			
						10 (lws)	6.090.34			
						11 (lis)	70.907.04			
						13 (lge)	137.250.00			
						14 (lqm)	228.750.00			
3	X0A1	10.604	36.022	25.418	1 (0 - 20)	6.242.658.80	14.755.578.08	14.755.578.08		
						1 (lsc)	0.00			
						2 (disc)	0.00			
						6 (lfr)	0.00			
3	X0A1	10.604	36.022	25.418	2 (20 - 35)	1.125.296.63	1.125.296.63	1.125.296.63		
						1 (lsc)	0.00			
						2 (disc)	1.125.296.63			
						6 (lfr)	0.00			
3	X0A1	10.604	36.022	25.418	3 (35 - 50)	1.125.296.63	1.557.293.03	1.557.293.03		
						1 (lsc)	0.00			
						6 (lfr)	0.00			
						7 (lga)	1.396.524.61			
						10 (lws)	82.438.42			
						13 (lge)	78.330.00			
3	X0A1	10.604	36.022	25.418	4 (50 - 75)	1.557.293.03	6.423.088.43	6.423.088.43		
						3 (lbc)	3.133.206.00			
						5 (lrr)	0.00			
						6 (lfr)	0.00			
						7 (lga)	2.840.367.51			
						10 (lws)	28.828.44			
						12 (lep)	39.401.48			
						13 (lge)	381.285.00			
3	X0A1	10.604	36.022	25.418	5 (75 - 90)	6.423.088.43	923.050.10	923.050.10		
						4 (lis)	232.910.10			
						5 (lrr)	0.00			
						13 (lge)	54.690.00			
						14 (lqm)	635.450.00			
							923.050.10	10.028.728.19		
								10.028.728.19		

6	X005	21.050	35.108	14.058	1 (0 - 20)	1 (lsc)	0.00	0.00	8,597,256.83	51,746,944.90
6	X005	21.050	35.108	14.058	2 (20 - 35)	1 (lsc) 3 (lbc) 6 (lsr) 12 (lep)	0.00 2,564,492.00 0.00 193,729.37	2,758,221.37		
6	X005	21.050	35.108	14.058	3 (35 - 50)	1 (lsc) 2 (disc) 3 (lbc) 6 (lsr) 12 (lep) 14 (lqp)	0.00 128,691.20 3,058,644.00 0.00 195,589.59 47,250.00 3,430,174.79	3,430,174.79		
6	X005	21.050	35.108	14.058	4 (50 - 75)	2 (disc) 3 (lbc) 4 (lts) 6 (lsr) 10 (lws) 12 (lep) 13 (lqp)	76,249.10 1,458,938.76 36,235.60 0.00 0.00 6,770.57 17,370.00 1,595,564.03	1,595,564.03		
6	X005	21.050	35.108	14.058	5 (75 - 90)	5 (lrr) 10 (lws) 13 (lqp) 14 (lqp)	680,176.64 0.00 49,920.00 83,200.00	813,296.64		
7	X0A1	97.441	109.987	12.546	1 (0 - 20)	1 (lsc) 2 (disc) 4 (lts) 5 (lrr) 6 (lsr) 7 (lpa) 10 (lws) 12 (lep)	0.00 92,620.30 47,496.70 0.00 0.00 3,129,717.30 0.00 73,720.22 3,343,554.52	8,597,256.83 3,343,554.52	17,689,375.79	69,436,320.69
7	X0A1	97.441	109.987	12.546	2 (20 - 35)	1 (lsc) 2 (disc) 3 (lbc) 4 (lts) 5 (lrr) 6 (lsr) 7 (lpa) 12 (lep)	0.00 14,153.39 6,842,545.14 50,369.71 0.00 0.00 6,978,317.73 30,653.90 13,916,039.87	13,916,039.87		
7	X0A1	97.441	109.987	12.546	3 (35 - 50)	1 (lsc)	0.00	0.00		
7	X0A1	97.441	109.987	12.546	4 (50 - 75)	14 (lqp)	64,675.00	64,675.00		
7	X0A1	97.441	109.987	12.546	5 (75 - 90)	11 (lts) 13 (lqp) 14 (lqp)	4,416.40 188,190.00 172,500.00 365,106.40	365,106.40		
							172,500.00	17,689,375.79		

8	X0A1	36.022	73.011	36.989	1 (0 - 20)	1 (lsc) 12 (lep)	223,751.95 223,751.95	0.00 0.00	223,751.95 2,977,837.11	8,770,196.88	76,206,517.57
8	X0A1	36.022	73.011	36.989	2 (20 - 35)	1 (lsc) 2 (disc) 3 (lbc) 12 (lep)	216,220.26 2,523,357.80 238,259.05 2,977,837.11	0.00 0.00 0.00 0.00	2,977,837.11		
8	X0A1	36.022	73.011	36.989	3 (35 - 50)	1 (lsc) 2 (disc) 3 (lbc) 5 (lrr) 6 (lrr) 12 (lep)	14,907.54 1,701,816.00 0.00 0.00 0.00 16,616.89	0.00 0.00 0.00 0.00 0.00 0.00	1,733,340.43		
8	X0A1	36.022	73.011	36.989	4 (50 - 75)	3 (lbc) 4 (lrs) 5 (lrr) 6 (lrr) 7 (lga) 8 (lgs) 9 (lrs) 10 (lws)	1,733,340.43 1,639,380.00 16,583.75 0.00 0.00 482,332.97 49,273.78 146,733.07 17,648.26	0.00 0.00 0.00 0.00 0.00 0.00 0.00 0.00	2,351,951.83		
8	X0A1	36.022	73.011	36.989	5 (75 - 90)	8 (lgs) 10 (lws) 11 (lrs) 14 (lga)	516,528.00 24,684.06 16,378.50 925,725.00	0.00 0.00 0.00 0.00	1,483,315.56		
9	X006	13.990	23.101	9.111	1 (0 - 20)	1 (lsc) 2 (disc) 4 (lrs) 6 (lrr) 10 (lws) 12 (lep)	1,483,315.56 0.00 20,489.78 0.00 0.00 10,302.35	0.00 0.00 0.00 0.00 0.00 0.00	8,770,196.88 30,792.13	2,076,135.89	80,282,653.46
9	X006	13.990	23.101	9.111	2 (20 - 35)	1 (lsc) 2 (disc) 3 (lbc) 4 (lrs) 5 (lrr) 6 (lrr) 7 (lga) 10 (lws) 12 (lep)	1,481,940.00 54,485.20 0.00 0.00 0.00 0.00 315,790.37 13,314.73	0.00 0.00 0.00 0.00 0.00 0.00 0.00 0.00	1,865,530.30		
9	X006	13.990	23.101	9.111	3 (35 - 50)	3 (lbc) 4 (lrs) 5 (lrr) 6 (lrr) 10 (lws)	166,900.80 10,475.93 0.00 0.00 0.00	0.00 0.00 0.00 0.00 0.00	177,376.73		
9	X006	13.990	23.101	9.111	4 (50 - 75)	10 (lws)	177,376.73 2,436.73 2,436.73	0.00 0.00 0.00	2,436.73 2,076,135.89		

10	X002	67.999	94.990	26.991	1 (0 - 20)	1(isd) 2(disc) 3(lbc) 4(lis) 7(lga) 10(lws) 12(lep)	0.00 0.00 0.00 281,751.17 8,473,483.87 0.00 0.00	8,755,235.04	16,407,998.84	96,690,652.30
10	X002	67.999	94.990	26.991	2 (20 - 35)	1(isd) 2(disc) 3(lbc) 6(lsr) 7(lga) 10(lws) 12(lep)	0.00 0.00 0.00 0.00 4,982,255.41 0.00 0.00	4,982,255.41		
10	X002	67.999	94.990	26.991	3 (35 - 50)	3(lbc) 4(lis) 5(lrr) 7(lga) 10(lws)	113,357.58 0.00 0.00 2,145,823.81 0.00	2,259,181.39		
10	X002	67.999	94.990	26.991	4 (50 - 75)	1(isd) 3(lbc) 5(lrr) 10(lws)	0.00 0.00 0.00 404,865.00	404,865.00		
10	X002	67.999	94.990	26.991	5 (75 - 90)	11(lis) 3(lbc)	6,462.00 0.00	6,462.00		
11	X01A	11.997	22.005	10.008	1 (0 - 20)	2(disc) 3(lbc) 5(lrr) 7(lga) 10(lws) 12(lep)	0.00 0.00 0.00 5,060,541.28 0.00 0.00	5,060,541.28		
11	X01A	11.997	22.005	10.008	2 (20 - 35)	2(disc) 3(lbc) 5(lrr) 7(lga) 10(lws) 12(lep)	0.00 0.00 0.00 5,060,541.28 0.00 0.00	5,060,541.28		
11	X01A	11.997	22.005	10.008	3 (35 - 50)	2(disc) 3(lbc) 5(lrr) 7(lga) 10(lws) 12(lep)	0.00 0.00 0.00 747,410.34 150,120.00 897,530.34	897,530.34		
11	X01A	11.997	22.005	10.008	4 (50 - 75)	2(disc) 4(lis) 5(lrr) 6(lsr) 10(lws) 12(lep)	0.00 40,279.10 0.00 1,211,840.00 0.00 0.00	1,252,119.10		
11	X01A	11.997	22.005	10.008	5 (75 - 90)	1(isd) 14(lgc)	1,252,119.10 0.00	190,075.00		
							190,075.00	7,400,265.72		



12	X005	35.108	52.018	16.910	1 (0 - 20)	1(isd)	0.00	0.00	0.00	19,017,428.12	123,108,346.14
12	X005	35.108	52.018	16.910	2 (20 - 35)	1(isd) 2(dsc)	6,830,193.92 249,871.99	7,080,065.91			
12	X005	35.108	52.018	16.910	3 (35 - 50)	1(isd) 2(dsc) 5(lrr)	1,062,989.00 76,567.50 305,968.00	1,444,924.50			
12	X005	35.108	52.018	16.910	4 (50 - 75)	3(lbc) 5(lrr) 6(lsr) 7(lga) 10(lws) 12(lep) 14(lgg)	1,000,350.00 0.00 0.00 4,307,152.54 33,547.22 30,402.69 422,750.00	5,794,202.45	5,794,202.45		
12	X005	35.108	52.018	16.910	5 (75 - 90)	3(lbc) 5(lrr) 8(ngs) 9(lrs) 12(lep) 13(lgg)	0.00 4,353,294.00 0.00 0.00 91,291.26 253,650.00	4,698,235.26	4,698,235.26		
13	X002	94.990	105.005	10.015	1 (0 - 20)	2(dsc)	4,698,235.26	19,017,428.12	0.00	11,429,321.87	134,537,666.01
13	X002	94.990	105.005	10.015	2 (20 - 35)	1(isd) 2(dsc) 3(lbc) 7(lga) 12(lep)	0.00 0.00 0.00 7,636,618.80 0.00	7,636,618.80			
13	X002	94.990	105.005	10.015	3 (35 - 50)	1(isd) 2(dsc) 3(lbc) 6(lsr) 7(lga) 12(lep)	0.00 0.00 0.00 0.00 1,063,765.30 0.00	1,063,765.30	1,063,765.30		
13	X002	94.990	105.005	10.015	4 (50 - 75)	1(isd) 5(lrr) 6(lsr) 10(lws)	0.00 0.00 0.00 27,594.27	27,594.27	27,594.27		
13	X002	94.990	105.005	10.015	5 (75 - 90)	4(lrs) 5(lrr) 10(lws) 11(lis) 13(lgg)	39,343.46 2,434,165.80 6,153.74 71,455.50 150,225.00	2,701,343.50	2,701,343.50		
							2,701,343.50	11,429,321.87			

14	X002	105.005	110.989	5.984	2 (20 - 35)	6 (bsr) 10 (lws)	1.036,720.00 149,716.40	1,188,436.40	8,413,728.30	142,951,396.31
14	X002	105.005	110.989	5.984	3 (35 - 50)	6 (bsr) 10 (lws) 12 (lep)	1,188,436.40 528,016.00 233,883.93	828,770.55		
14	X002	105.005	110.989	5.984	4 (50 - 75)	2 (disc) 4 (lis) 5 (lrr) 7 (lga) 14 (lgo)	61,412.26 56,019.78 2,290,260.00 3,284,002.47 150,000.00	5,841,694.51		
14	X002	105.005	110.989	5.984	5 (75 - 90)	2 (disc) 3 (lbc) 5 (lrr) 13 (lgo) 14 (lgo)	10,285.84 0.00 398,541.00 21,000.00 125,000.00	554,826.84		
15	X001	78.118	94.403	16.285	1 (0 - 20)	1 (bsc)	554,826.84	8,413,728.30	17,124,039.25	160,075,435.56
15	X001	78.118	94.403	16.285	2 (20 - 35)	1 (bsc) 2 (disc) 6 (bsr) 10 (lws)	1,188,753.40 0.00 34,943.67 0.00 8,177.62	43,121.29		
15	X001	78.118	94.403	16.285	3 (35 - 50)	1 (bsc) 2 (disc) 3 (lbc) 6 (bsr) 10 (lws) 12 (lep)	0.00 126,352.79 10,688,429.07 852,269.76 33,929.29 219,594.63	11,890,575.54		
15	X001	78.118	94.403	16.285	4 (50 - 75)	3 (lbc) 4 (lis) 5 (lrr) 7 (lga) 10 (lws) 12 (lep) 14 (lgo)	11,890,575.54 0.00 312,261.00 0.00 213,619.48 18,662.38 84,968.60 203,075.00	832,586.46		
15	X001	78.118	94.403	16.285	5 (75 - 90)	5 (lrr) 7 (lga) 11 (lis) 13 (lgo) 14 (lgo)	2,812,677.56 0.00 0.00 244,275.00 112,050.00	3,169,002.56		
							3,169,002.56	17,124,039.25		

16	X072	15.998	25.008	9.010	3 (35 - 50)	4 (lis)	1, ., s89.73	511,763.98	1,759,036.34	161,834,471.90
						10 (ws)	137,044.00			
						12 (lep)	92,030.25			
						13 (lge)	111,000.00			
16	X072	15.998	25.008	9.010	4 (50 - 75)	1 (isd)	511,763.98	1,007,945.76		
						2 (disc)	11,113.74			
						3 (lbc)	91,920.00			
						4 (lis)	51,990.96			
						5 (lrr)	776,507.20			
						6 (lsr)	0.00			
						10 (ws)	2,134.26			
						13 (lge)	24,180.00			
							1,007,945.76			
16	X072	15.998	25.008	9.010	5 (75 - 90)	1 (isd)	0.00	239,326.60		
						2 (disc)	14,076.60			
						3 (lbc)	0.00			
						6 (lsr)	0.00			
						7 (lga)	0.00			
						11 (lis)	0.00			
						14 (lge)	225,250.00			
							239,326.60	1,759,036.34		
17	X001	94.403	119.887	25.484	1 (0 - 20)	14 (lge)	88,175.00	88,175.00	11,361,137.01	173,195,608.91
17	X001	94.403	119.887	25.484	2 (20 - 35)	14 (lge)	418,000.00	418,000.00		
17	X001	94.403	119.887	25.484	3 (35 - 50)	1 (isd)	960,418.20	6,090,083.46		
						4 (lis)	394,038.94			
						6 (lsr)	4,300,300.90			
						10 (ws)	304,400.52			
						14 (lge)	130,925.00			
							6,090,083.46			
17	X001	94.403	119.887	25.484	4 (50 - 75)	1 (isd)	863,878.74	4,703,670.01		
						2 (disc)	298,309.78			
						3 (lbc)	0.00			
						5 (lrr)	3,053,680.00			
						6 (lsr)	0.00			
						7 (lga)	469,347.93			
						10 (ws)	18,453.56			
							4,703,670.01			
						12 (lep)	0.00			
17	X001	94.403	119.887	25.484	5 (75 - 90)	2 (disc)	3,962.14	61,208.54		
						3 (lbc)	0.00			
						5 (lrr)	57,226.40			
						6 (lsr)	0.00			
							61,208.54	11,361,137.01		



18	X001	35.000	78.118	43.118	1 (0 - 20)	2(disc) 4(lis)	210,986.16 618,409.61 834,995.77	834,995.77	32,552,477.47	205,748,086.38
18	X001	35.000	78.118	43.118	2 (20 - 35)	2(disc) 4(lis) 6(srf)	92,188.84 832,516.07 0.00	924,704.91		
18	X001	35.000	78.118	43.118	3 (35 - 50)	2(disc) 3(lbc) 5(ltr) 6(srf) 12(lep)	924,704.91 120,632.75 6,752,892.00 8,724,800.00 0.00 1,107,167.79 16,705,492.54	16,705,492.54		
18	X001	35.000	78.118	43.118	4 (50 - 75)	1(iscd) 2(disc) 3(lbc) 5(ltr) 6(srf) 7(iga) 10(lws) 12(lep)	0.00 16,751.71 4,273,260.00 6,739,908.00 0.00 1,105,487.16 84,134.14 40,401.84 12,259,942.85	12,259,942.85		
18	X001	35.000	78.118	43.118	5 (75 - 90)	1(iscd) 3(lbc) 9(lrs) 13(lgp) 14(lgo)	0.00 0.00 102,621.40 646,770.00 1,077,950.00 1,827,341.40	1,827,341.40		
19	X01B	36.889	65.003	28.114	1 (0 - 20)	12(lep)	515,704.22 515,704.22	515,704.22	21,143,790.50	226,891,876.88
19	X01B	36.889	65.003	28.114	2 (20 - 35)	1(iscd) 2(disc)	10,267,485.00 479,776.74 10,747,261.74	10,747,261.74	10,747,261.74	
19	X01B	36.889	65.003	28.114	3 (35 - 50)	1(iscd) 2(disc) 10(lws)	1,436,094.00 74,502.91 346,143.17 1,856,740.08	1,856,740.08		
19	X01B	36.889	65.003	28.114	4 (50 - 75)	3(lbc) 4(lis) 5(ltr) 6(srf) 7(iga) 10(lws)	0.00 2,407,454.14 4,864,076.00 0.00 537,067.94 7,691.38 7,816,309.46	7,816,309.46		
19	X01B	36.889	65.003	28.114	5 (75 - 90)	3(lbc) 5(ltr) 6(srf) 11(lis) 14(lgo)	0.00 0.00 0.00 0.00 207,775.00 207,775.00	207,775.00	21,143,790.50	

20	X0A1	73 011	97 441	24 430	2 (20 - 35)	7 (lga)	13 625,003.57	13,625,003.57	16,963,483.89	243,855,360.77
20	X0A1	73 011	97 441	24 430	3 (35 - 50)	7 (lga)	13 625,003.57	2,219,311.64	2,219,311.64	
						10 (lws)	0.00			
						12 (lep)	0.00			
20	X0A1	73 011	97 441	24 430	4 (50 - 75)	2 (disc)	2,219,311.64	557,085.24	557,085.24	
						3 (lbc)	59,487.16			
						4 (lfs)	0.00			
						4 (lfs)	47,598.08			
						6 (lsr)	0.00			
						10 (lws)	0.00			
						12 (lep)	0.00			
						14 (lgo)	450,000.00			
							557,085.24			
20	X0A1	73 011	97 441	24 430	5 (75 - 90)	1 (isd)	0.00	562,083.44	562,083.44	
						2 (disc)	9,539.86			
						3 (lbc)	0.00			
						4 (lfs)	26,868.58			
						5 (lrr)	0.00			
						6 (lsr)	0.00			
						12 (lep)	0.00			
						13 (lpo)	366,450.00			
						14 (lgo)	159,225.00			
							662,083.44			
21	X001	23 000	35,000	12,000	1 (0 - 20)	1 (isd)	1,696,661.60	1,713,690.72	6,337,145.00	250,192,606.77
						2 (disc)	17,029.12			
21	X001	23 000	35,000	12,000	2 (20 - 35)	1 (isd)	691,108.30	771,601.95	771,601.95	
						2 (disc)	22,312.95			
						10 (lws)	33,180.70			
						12 (lep)	0.00			
						14 (lgo)	25,000.00			
							771,601.95			
21	X001	23 000	35,000	12,000	3 (35 - 50)	1 (isd)	726,528.80	1,794,184.44	1,794,184.44	
						2 (disc)	39,286.98			
						3 (lbc)	444,828.00			
						5 (lrr)	453,576.00			
						10 (lws)	13,775.98			
						12 (lep)	41,188.68			
						14 (lgo)	75,000.00			
							1,794,184.44			
21	X001	23 000	35,000	12,000	4 (50 - 75)	1 (isd)	463,163.80	1,770,503.38	1,770,503.38	
						2 (disc)	8,635.99			
						3 (lbc)	670,032.00			
						4 (lfs)	7,178.23			
						5 (lrr)	130,872.00			
						6 (lsr)	0.00			
						9 (lfs)	272,690.22			
						10 (lws)	1,312.38			
						11 (lfs)	0.00			
						12 (lep)	11,618.76			
						13 (lpo)	30,000.00			
						14 (lgo)	175,000.00			
							1,770,503.38			
21	X001	23 000	35,000	12,000	5 (75 - 90)	3 (lbc)	0.00	287,164.51	287,164.51	
						4 (lfs)	7,083.43			
						5 (lrr)	70,798.00			
						6 (lsr)	0.00			
						7 (lga)	0.00			
						8 (lgs)	41,038.80			
						9 (lfs)	50,886.60			
						10 (lws)	1,401.40			
						11 (lfs)	0.00			
						12 (lep)	15,956.28			
						13 (lpo)	75,000.00			
						14 (lgo)	25,000.00			
							287,164.51			
							6,337,145.00			

22	X002	110.989	118.015	7.026	3 (35 - 50)	12 (lep)	101,658.67	101,658.67	2,881,331.60	253,073,837.37
22	X002	110.989	118.015	7.026	4 (50 - 75)	4 (lts)	33,070.39	1,467,893.15		
						5 (lrr)	1,308,720.00			
						6 (lsr)	0.00			
						7 (lpa)	121,718.28			
						10 (lws)	4,384.48			
22	X002	110.989	118.015	7.026	5 (75 - 90)	1 (isd)	1,467,893.15	1,311,779.78		
						2 (disc)	1,119,242.00			
						3 (lbc)	15,245.86			
						6 (lsr)	0.00			
						10 (lws)	1,641.92			
						11 (lis)	0.00			
						14 (lpo)	175,650.00			
23	X002	43.983	67.999	24.016	2 (20 - 35)	4 (lts)	1,311,779.78	2,881,331.60		
23	X002	43.983	67.999	24.016	3 (35 - 50)	4 (lts)	88,541.84	88,541.84	1,605,598.12	254,679,435.49
23	X002	43.983	67.999	24.016	4 (50 - 75)	10 (lws)	252,309.91	293,403.41		
						1 (isd)	41,093.50			
						3 (lbc)	293,403.41			
						5 (lrr)	0.00			
						6 (lsr)	301,167.60			
						10 (lws)	0.00			
						12 (lep)	0.00			
							20,384.00			
							36,986.06			
							358,537.66			
23	X002	43.983	67.999	24.016	5 (75 - 90)	1 (isd)	0.00	865,115.21		
						2 (disc)	6,514.18			
						5 (lrr)	0.00			
						6 (lsr)	0.00			
						10 (lws)	1,146.60			
						12 (lep)	3,569.43			
						13 (lpo)	253,485.00			
						14 (lpo)	600,400.00			
							865,115.21		1,605,598.12	

REVEDICARI

Ceea ce revendicam ca fiind inventia noastra, sunt:

- 1 Un sistem pentru optimizarea atotcuprinzatoare, multi-criteriala si multi-etapizata a programelor de lucrari ale administratiilor de drumuri publice de orice tip, marime, arie de cuprindere teritoriala, categorie de drumuri, si la orice nivel de administratie, cuprinzand un sistem de referinta stabil pentru reseaua de drumuri in cauza, un sub-sistem pentru investigarea si evaluarea starii tehnice si functional-operationale exhaustive a intregii retele, precum si un modul pentru prescrierea lucrarilor de remediere ce trebuie executate pe fiecare tronson omogen.
- 2 Sistemul din revendicarea nr 1, suplimentat de un procedeu prin care reseaua de drumuri la care se aplica prezenta inventie se divizeaza in tronsoane de drum omogene in raport cu volumele constante de trafic pe care le suporta, si de o schema pentru stabilirea primei ordini de prioritate a tronsoanelor de drum ce compun reseaua in cauza, pe baza volumelor de trafic uniforme, constante pe care acestea le suporta, ca in Tabelul nr 1, in ordine descrescanda
- 3 Sistemul de la revendicarea nr 1, suplimentat de o metoda pentru evaluarea temeinica, globala si exhaustiva a starii tehnice si operationale a intregii retele, prin divizarea intregului corp al drumului, al fiecarui tronson omogen, ca o constructie civila complexa, in toate componentele sale de sine statatoare, distincte si disjuncte, pana la cele mai mici, prin stabilirea unei suite de 14 parametri de stare tehnica (fizica) si operational-functionala care, odata cuantificati, caracterizeaza in mod global fiecare tronson omogen definit, distinct si de sine statator al retelei de drumuri in cauza; absolut toate defectele, deficientele si degradarile gasite in oricare dintre partile si/sau sub-partile constitutive ale corpului drumului pe tronsonul in cauza, sunt incorporate in unul dintre cei 14 parametri sau sub-parametri de stare, iar sfera de cuprindere a tuturor parametrilor de stare pusi laolalta acopera exhaustiv "starea globala de sanatate" a drumului ca edificiu civil, la un anumit moment dat in timp.
- 4 Sistemul de la revendicarea nr 1, suplimentat de o scara de valori in puncte de la 0 – 100, denumita scara nivelelor de evaluare a starii tehnice, stabilita ca un sistem uniform de referinta in care valorile tuturor parametrilor si sub-parametrilor de stare, precum si alte marimi utilizate in aplicarea acestei inventii, sunt aduse intr-un interval-numitor-comun, in scopul simplificarii intregului proces de optimizare si al asigurarii coerentei si uniformitatii pe parcursul intregului proces de optimizare; aceasta scara a fost divizata in 6 intervale de calificare: 1(0 – 20), Colaps; 2(20 – 35), Foarte Rau; 3(35 – 50), Rau; 4(50 – 75), Satisfacator; 5(75 – 90), Bun, si 6(90 – 100), Foarte Bun , ca in Fig 1
- 5 Procedeu din revendicarea 2, suplimentat de un sub-procedeu pentru evaluarea *Starii de Degradare a Suprafetelor Carosabile, I_{sd}* , sau parametrul nr 1, prin care suprafata

carosabila afectata de fiecare dintre cele 15 degradari considerate, se masoara separat iar rezultatele se exprima in procente din totalul suprafetei carosabile (sau acostamentelor) a fiecarui kilometru al fiecarui tronson omogen de drum; valorile numerice ale celor 15 degradari, deci 15 sub-parametri, se insumeaza iar valoarea intregului parametru I_{sd} , *Starea de Degradare a Suprafetelor Carosabile*, este obtinuta pentru fiecare kilometru al tronsonului omogen respectiv, in procente. Valoarea parametrului I_{sd} , pentru fiecare sub-tronson in lungime de 1 kilometru, se va converti in calificative pe o scara de clasificare de 0 – 100, prin scaderea ei, in procente, din 100, pentru o tratare uniforma a tuturor parametrilor, iar valoarea fiecaruia dintre cei 15 sub-parametri ai parametrului nr 1, *Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile*, I_{sd} , pentru un intreg tronson omogen, se calculeaza ca o medie aritmetica a valorilor aceluia sub-parametru pentru fiecare din kilometrii tronsonului in cauza.

- 6 Sistemul de la revendicarea nr 1, suplimentat in continuare de o serie de diagrame ce se vor desena pentru fiecare tronson omogen al retelei in cauza si pentru fiecare din cei 14 parametri si sub-parametri de stare, pentru a ilustra variatia valorii respectivului parametru sau a oricaruia dintre sub-parametrii acestuia, daca exista, in lungul tronsonului omogen, per sub-tronsoane omogene de diverse lungimi, cuantificati pe baza de investigatii si masuratori in teren si, ulterior, calcule in birou ale valorilor; aceasta arata cum tronsonul de drum in cauza este divizat in sub-tronsoane care cad in diverse intervale de evaluare, in conformitate cu scara de clasificare din Fig 1, pentru fiecare din cei 14 parametri de stare
- 7 Diagramele din revendicarea nr 6, suplimentate in continuare de curbe pentru conversia marimilor efectiv masurate in valori situate in intervalul 0 – 100, pentru parametrii I_{bc} , Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, I_{rr} , Starea de Denivelare a Suprafetelor Carosabile, I_{sr} , Rezistenta la Derapaj, I_{is} , Nivelul de Serviciu.
- 8 Sistemul de la revendicarea nr 1, suplimentat in continuare printr-o serie de 6 criterii de optimizare pentru Etapa I Optimizare, la nivel de retea, dupa cum urmeaza: (1) starea tehnica-functionala-operationala a retelei in cauza; (2) criteriul volume de trafic; (3) criteriul dezvoltare economica; (4) criteriul strategic; (5) criteriul social (accesibilitate, conectivitate) si (6) contextul international.
- 9 Procedul de la revendicarea nr 2, suplimentat in continuare cu un *Indice Global de Viabilitate*, I_{gs} , stabilit si definit pentru caracterizarea starii tehnice si operationale globale a fiecarui traseu sau tronson omogen distinct ce intra in componenta retelei de drumuri in cauza, pentru a fi folosit pentru optimizarea tehnica si operationala a listei de trasee/tronsoane omogene la nivel de retea, cu valoarea pe o scara 0 – 100, adica criteriul nr 1, indice care se calculeaza cu o formula de agregare care ia in considerare valoarea individuala a tuturor si fiecaruia dintre parametrii de stare, exprimat printr-un scor pe scara 0 – 100, ca in Tabelul nr 3, si care incorporeaza un coeficient de ponderare

- pentru fiecare parametru de stare; I_{gs} se foloseste la o a doua prioritizare a listei de trasee/tronsoane ale rețelei in cauza, in acest caz in raport cu *Indicele Global de Viabilitate, I_{gs}* , in ordinea sa crescatoare, ca in Tabelul nr 5.
- 10 Procedul de la revendicarea nr 2, suplimentat cu stabilirea si calcularea unui *Coeficient Direct de Trafic, C_{dt}* , prin raportarea direct proportionala a volumelor constante de trafic suportate de fiecare dintre tronsoanele omogene ale rețelei, la volumul de trafic cel mai mare, exprimat in Sarcini Standard Echivalente pe Osie, ESAL, suportat de unul dintre tronsoanele rețelei, caruia i s-a atribuit scorul de 100, cu un *Coeficient Invers de Trafic, C_{rt}* , prin scaderea valorilor *Coeficientului Direct de Trafic, C_{dt}* , din 100, si cu un *Coeficient Compozit*, obtinut prin adunarea *Coeficientului Direct de Trafic, C_{dt}* , cu *Coeficientul Invers de Trafic, C_{rt}* , pentru fiecare traseu/tronson al rețelei, pentru a caracteriza tronsonul respectiv in raport atat cu starea tehnica si operationala, cat si cu volumul de trafic pe care il duce, adica criteriul 2 de optimizare, ca in Tabelul nr 6; acesti 2 coeficienti se folosesc la o a treia, si ultima, optimizare a listei de trasee/tronsoane ale rețelei de drumuri in cauza, in raport cu ambele criterii, starea tehnica si operationala, adica criteriul nr 1, si volumul de trafic pe care il duce, adica criteriul nr 2, ca in Tabelul nr 7, pentru incheierea Etapei I Optimizare
- 11 Sistemul de la revendicarea nr 1, suplimentat in continuare cu o metoda pentru analiza tehnica detaliata a fiecarui tronson omogen prin examinarea comparativa a diagramelor de variatie longitudinala a valorii fiecaruia dintre cei 14 parametri de stare, prin juxtapunerea lor la aceeasi scara, care se va face strict in ordinea tronsoanelor luate din lista finala optimizata in Etapa I Optimizare, metoda ce cuprinde o sub-metoda de reoptimizare prin care se face o selectie a tuturor sub-tronsoanelor omogene, in raport cu fiecare si toti parametrii de stare, care cad in fiecare interval de evaluare, de la 1 la 6, in aceasta ordine, pentru fiecare tronson omogen, unul cate unul, luati in ordinea de prioritate stabilita in Etapa I Optimizare, selectie ce se concentreaza in mod secvential in grupuri per intervale de evaluare, de la 1 la 6, ca in Tabelul nr 10
- 12 Sistemul de la revendicarea nr 1, suplimentat in continuare cu un modul pentru prescrierea lucrarilor de drumuri necesare pentru ridicarea nivelului prezent de calificare a tuturor parametrilor de stare pe fiecare tronson, in ordinea lor optimizata, la nivelul 6(90 – 100), Foarte Bun, ca in Tabelul 11, si pentru stabilirea cu precizie a articolelor de lucrari ce trebuie executate in acest scop pe fiecare tronson omogen.
- 13 Metoda de la revendicarea nr 11 (pentru analiza tehnica detaliata a fiecarui tronson omogen) suplimentata de un modul care asigura ca optimizarea programului de lucrari sa se poata face in 3 moduri diferite, adica prin concentrarea procesului de optimizare fie (1) asupra nivelelor de degradare, unul cate unul, de la 1 la 6, fie (2) asupra parametrilor de stare, unul cate unul, de la 1 la 14, fie (3) asupra tronsoanelor omogene, unul cate unul, in ordinea lor de prioritate stabilita in Etapa I Optimizare.

Fig 1
Scara de Evaluare a Starii de Degradare a Drumului

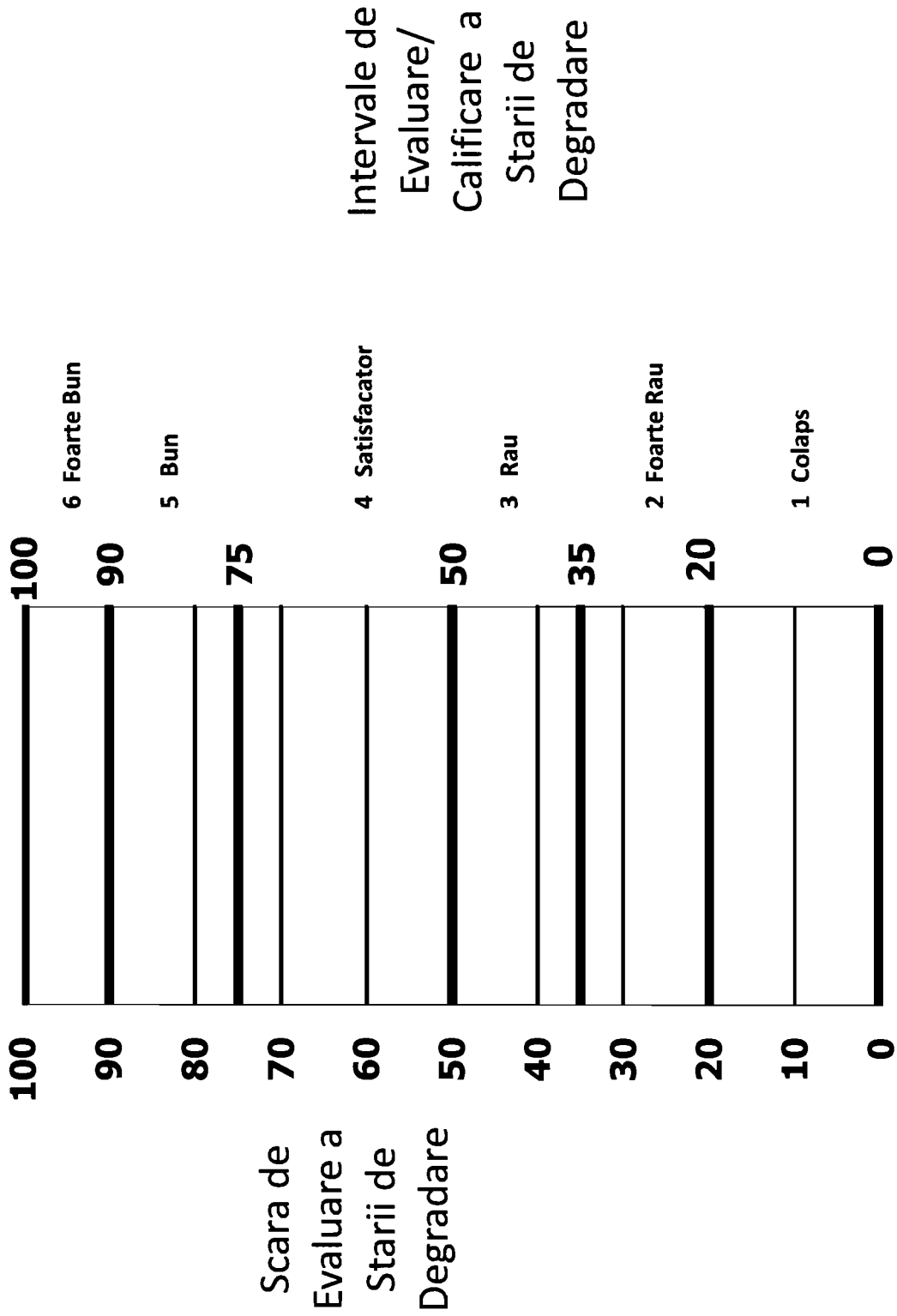


Fig 2
 1 Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, I_{sd}
 Variatia, per kilometru, a valorii numerice a sub-parametrului I_{sd1} , **gropi**, in lungul acestui tronson omogen pilot,
 tronsonul Nr X001, km 23+000 to 35+000,
 L = 12 km

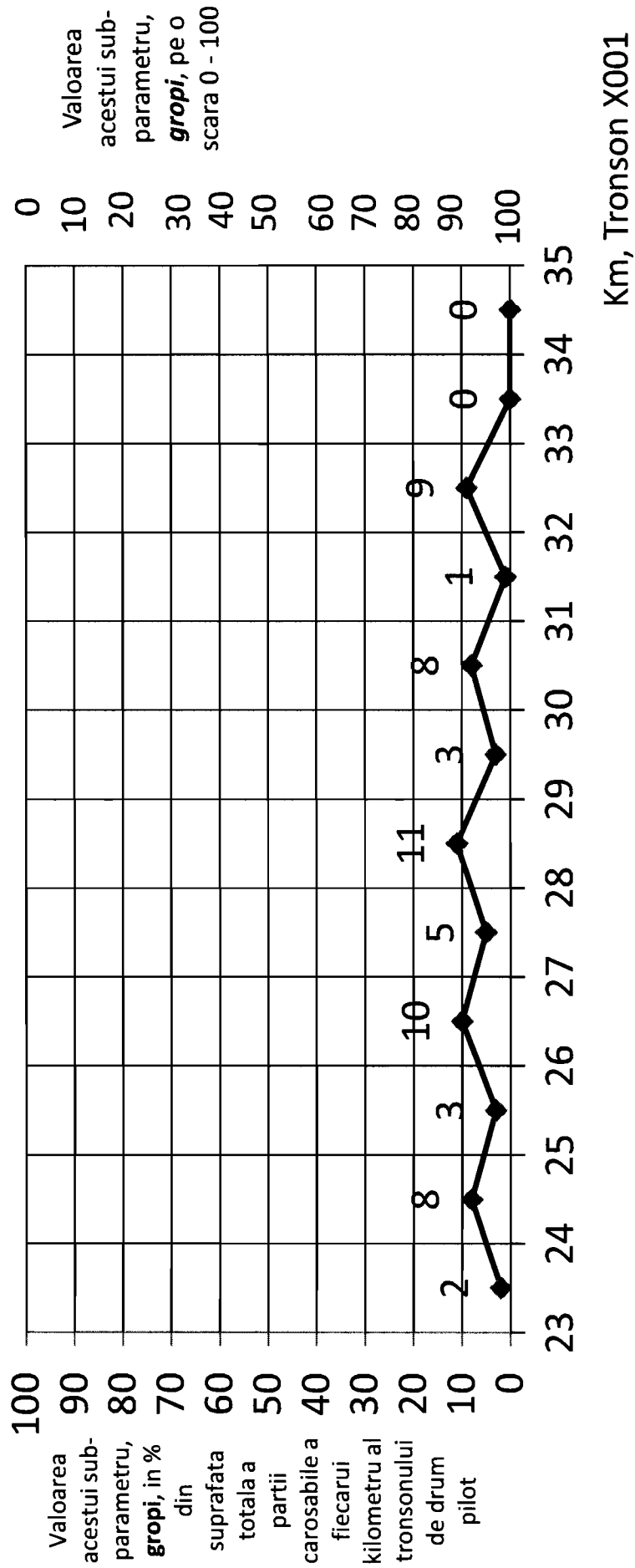


Fig 3
 1 Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, I_{sd} ,
 Variatia, per km, a valorii numerice a sub-parametrului I_{sd2} , **destramare**, in lungul acestui tronson omogen
 pilot, Tronson Nr X001, km 23+000 - 35+000,
 L = 12 km

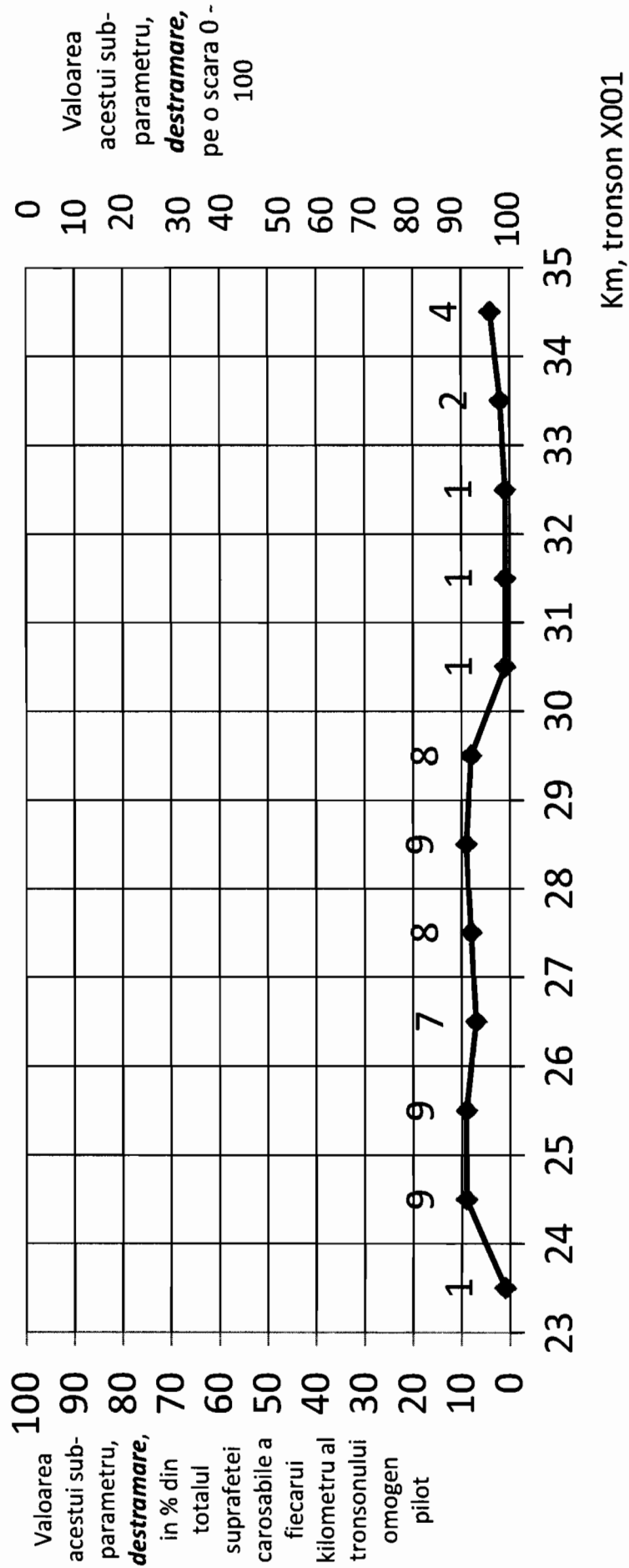


Fig 4

1 Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, I_{sd} ,
 Variatia, per km, a valorii numerice a sub-parametrului I_{sd} , **deformare locala**, in lungul acestui tronson
 omogen pilot, Tronsonul Nr X001, km 23+000 - 35+000,
 L = 12 km

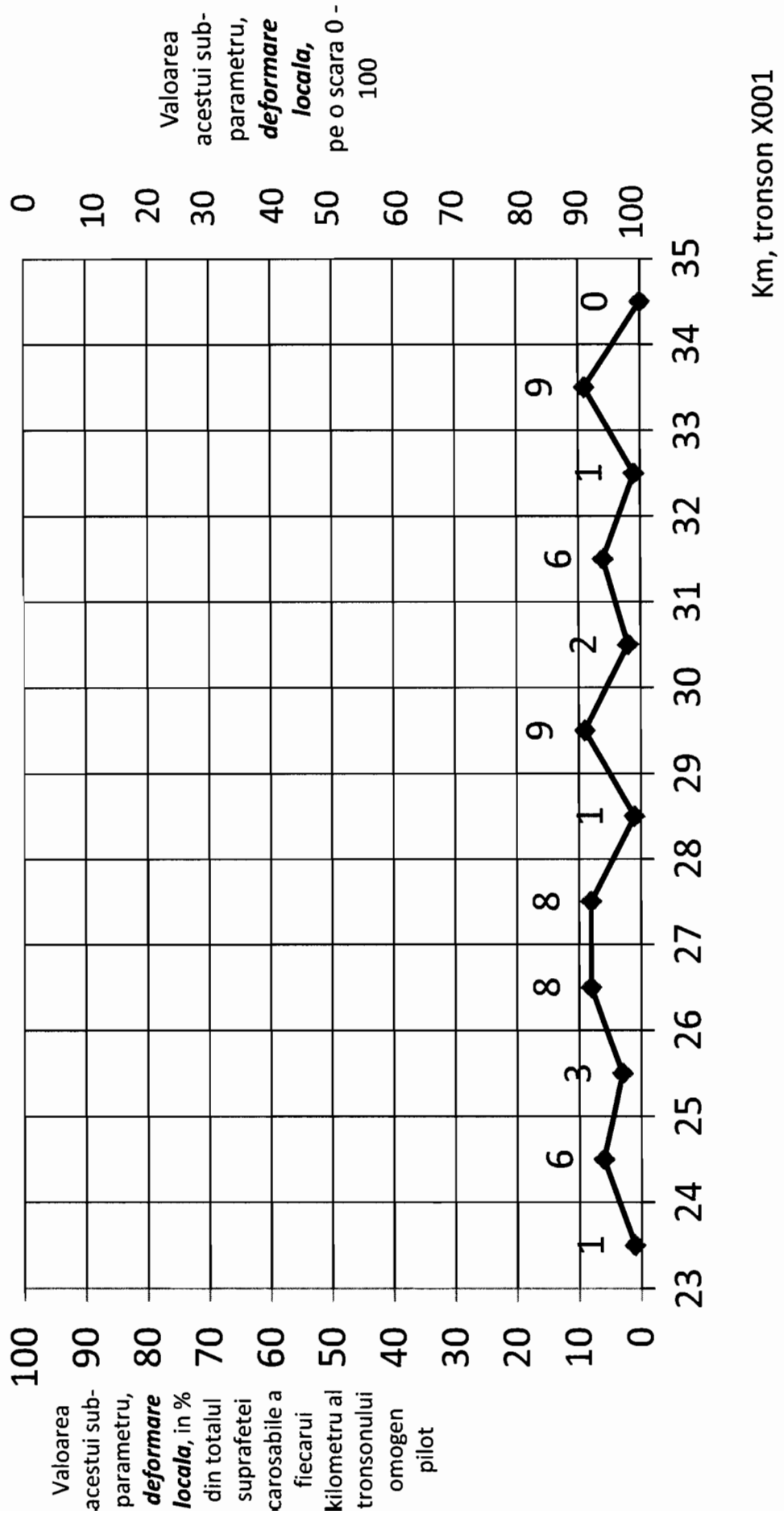




Fig 5
 1 Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, I_{sd} ,
 Variatia, per km, a valorii numerice a sub-parametrului I_{sd} , **suprafata slefuita**, in lungul acestui tronson
 omogen pilot, Tronsonul Nr X001, km 23+000 - 35+000,
 L = 12 km

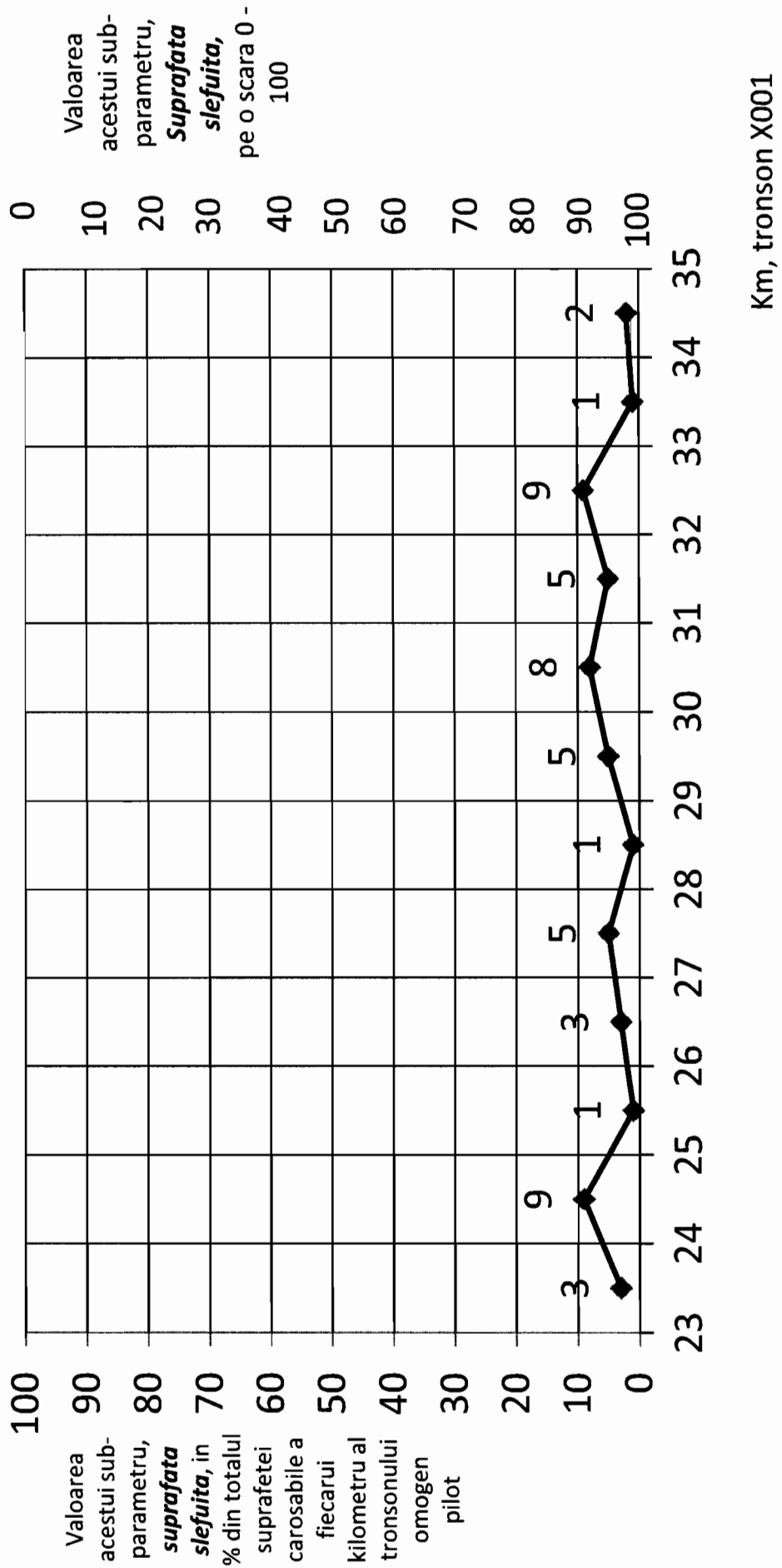


Fig 6

1 Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, I_{sd} ,
 Variatia, per km, a valorii numerice a sub-parametrului I_{sd} , **fisuri de oboseala**, in lungul acestui tronson
 omogen pilot, Tronsonul Nr X001, km 23+000 - 35+000,
 L = 12 km

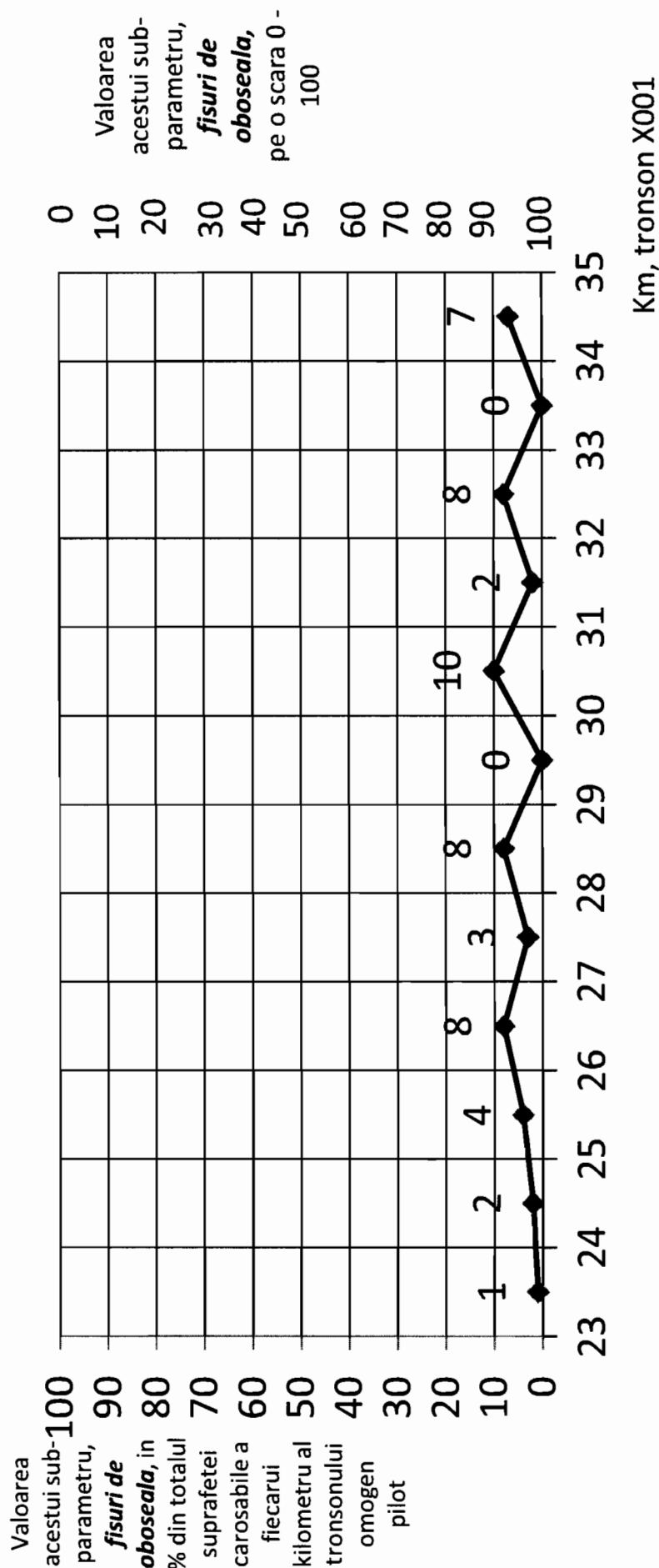


Fig 7
 1 Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, I_{sd} ,
 Variatia, per km, a valorii numerice a sub-parametrului I_{sd6} , **supurare**, in lungul acestui tronson omogen pilot,
 Tronsonul Nr X001, km 23+000 - 35+000,
 L = 12 km

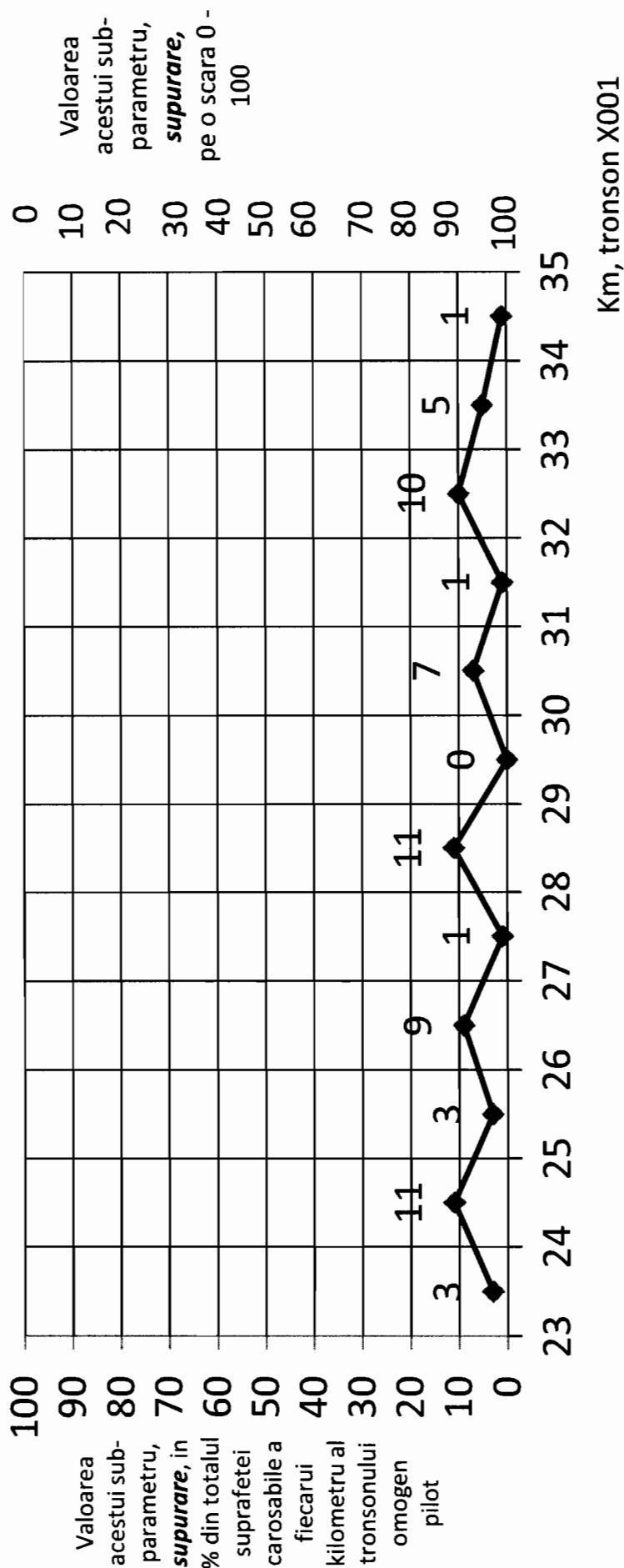


Fig 8
 1 Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, I_{sd} ,
 Variatia, per km, a valorii numerice a sub-parametrului I_{sd7} , **fisuri de margine**, in lungul acestui tronson
 omogen pilot, Tronsonul Nr X001, km 23+000 - 35+000,
 L = 12 km

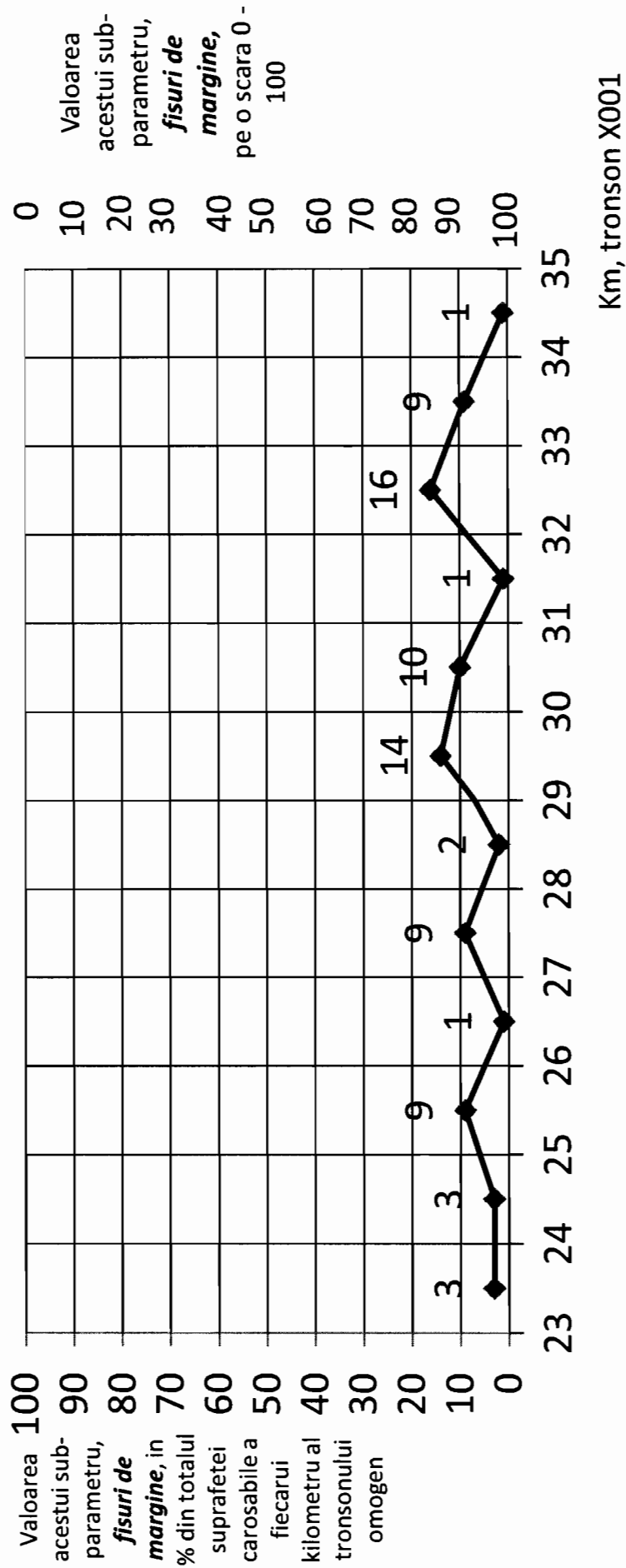


Fig 9

1 Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, I_{sd} ,
 Variatia, per km, a valorii numerice a sub-parametrului I_{sd} , **pomparea apei**, in lungul acestui tronson omogen
 pilot, Tronsonul Nr X001, km 23+000 - 35+000,
 L = 12 km

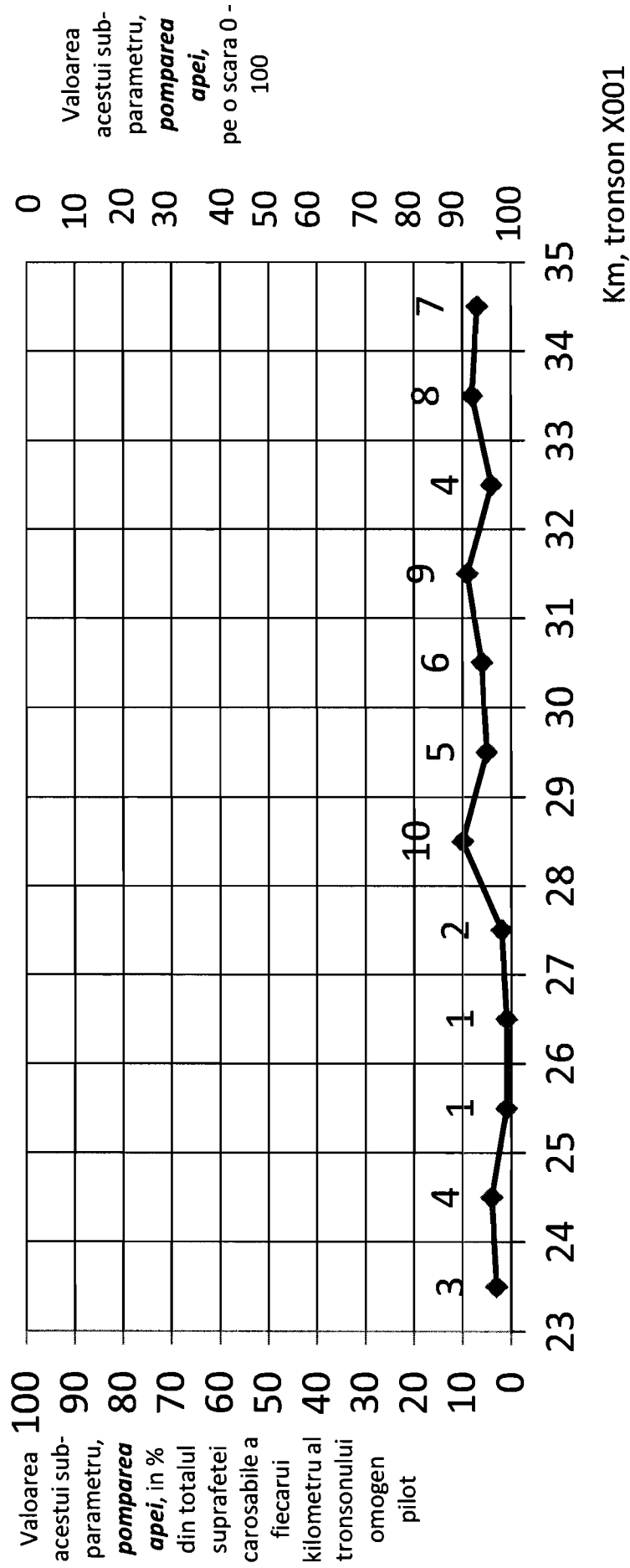


Fig 10
 1 Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, I_{sd} ,
 Variatia, per km, a valorii numerice a sub-parametrului I_{sd9} , **faiantari**, in lungul acestui tronson omogen pilot,
 Tronsonul Nr X001, km 23+000 - 35+000,
 L = 12 km

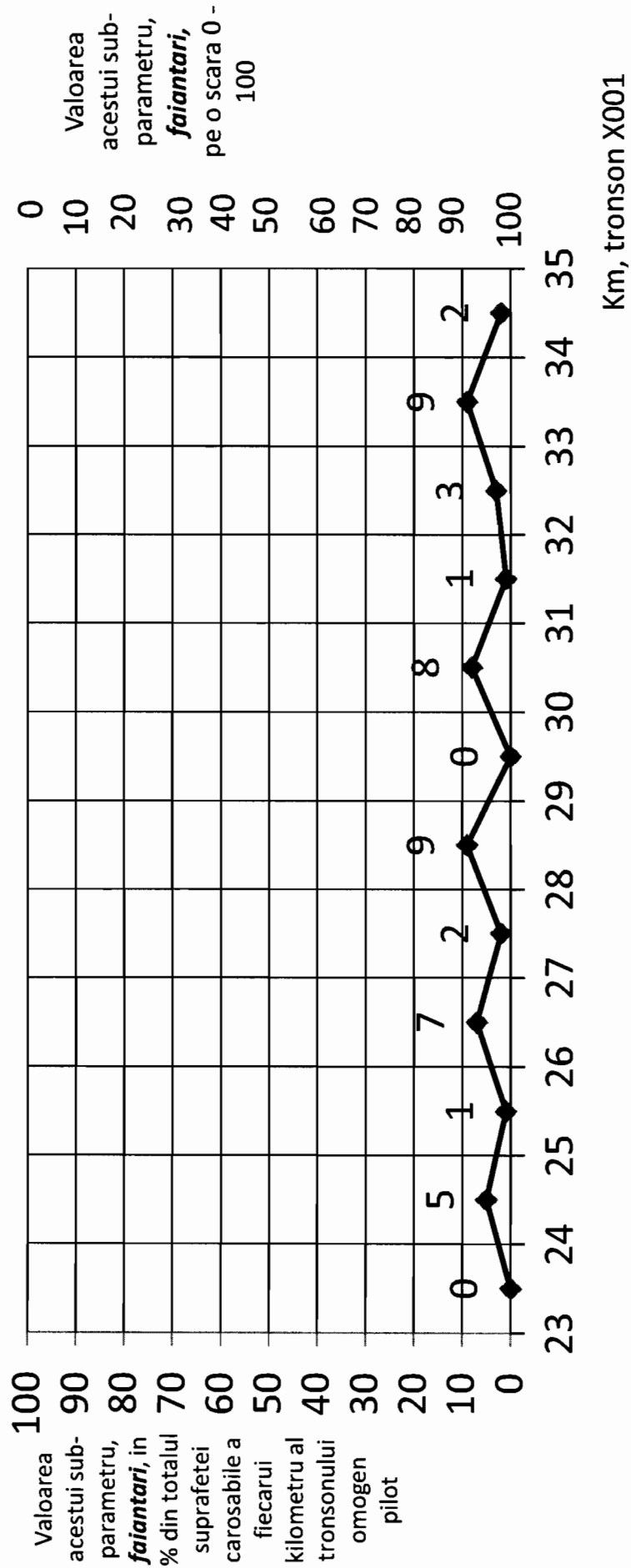


Fig 11

1 Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, I_{sd} ,
 Variatia, per km, a valorii numerice a sub-parametrului I_{sd10} **fagase**, in lungul acestui tronson omogen pilot,
 Tronsonul Nr X001, km 23+000 - 35+000,
 L = 12 km

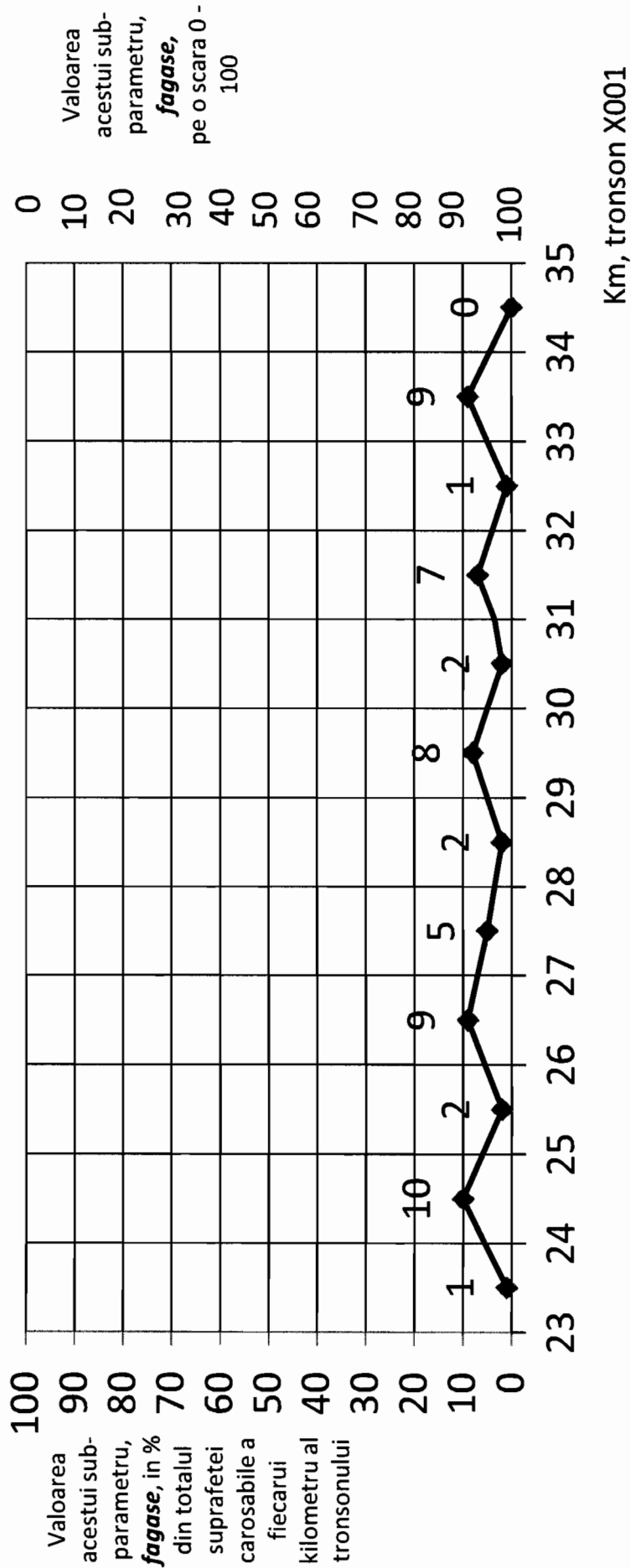


Fig 12
 1 Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, I_{sd} ,
 Variatia, per km, a valorii numerice a sub-parametrului I_{sd11} , **suprafete plombate**, in lungul acestui tronson
 omogen pilot, Tronsonul Nr X001, km 23+000 - 35+000,
 L = 12 km

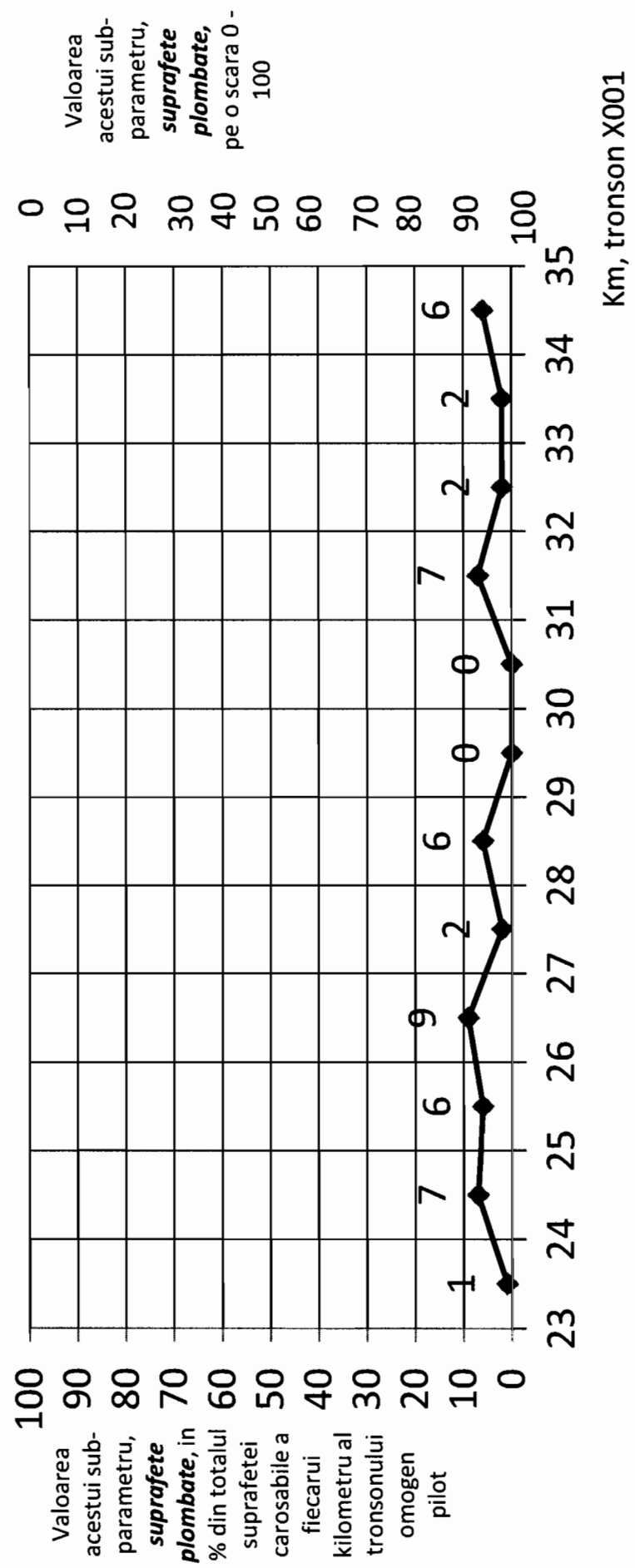




Fig 13
 1 Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, I_{sd} ,
 Variatia, per km, a valorii numerice a sub-parametrului I_{sd12} , **fisuri longitudinale**, in lungul acestui tronson
 omogen pilot, Tronsonul Nr X001, km 23+000 - 35+000,
 L = 12 km

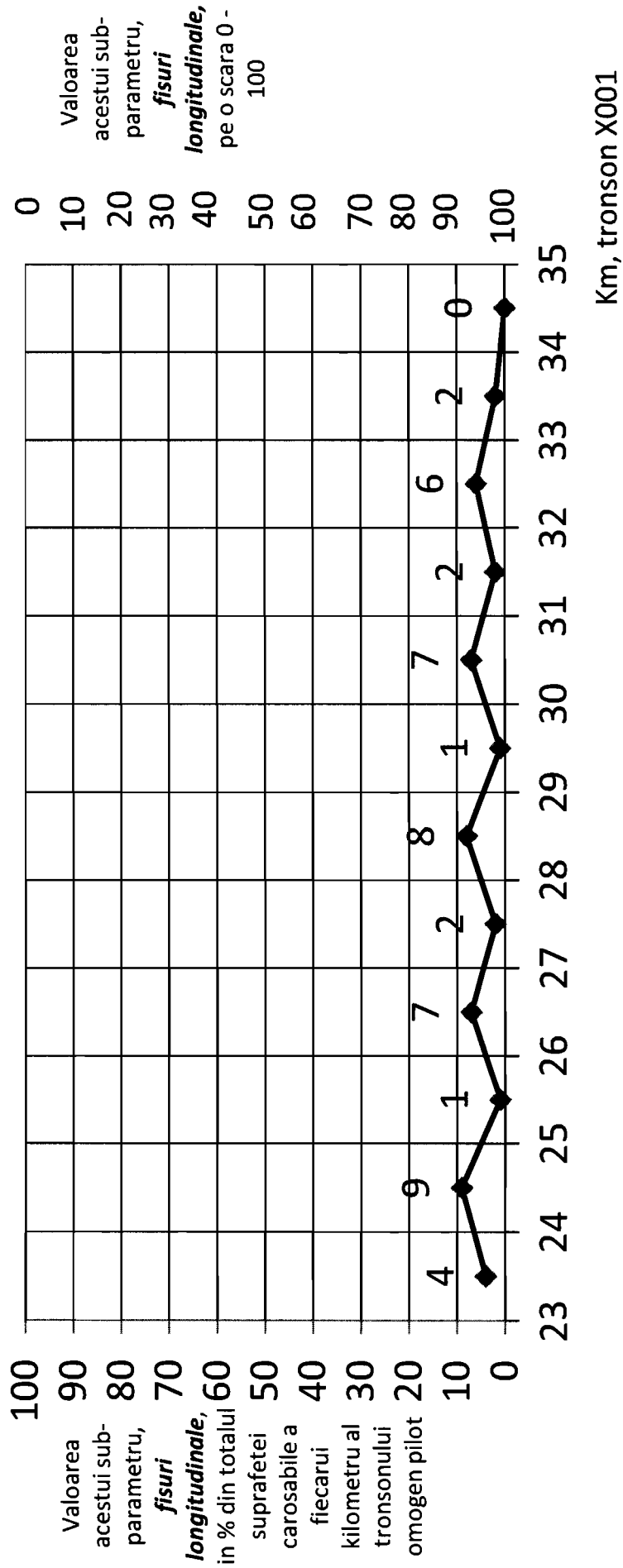
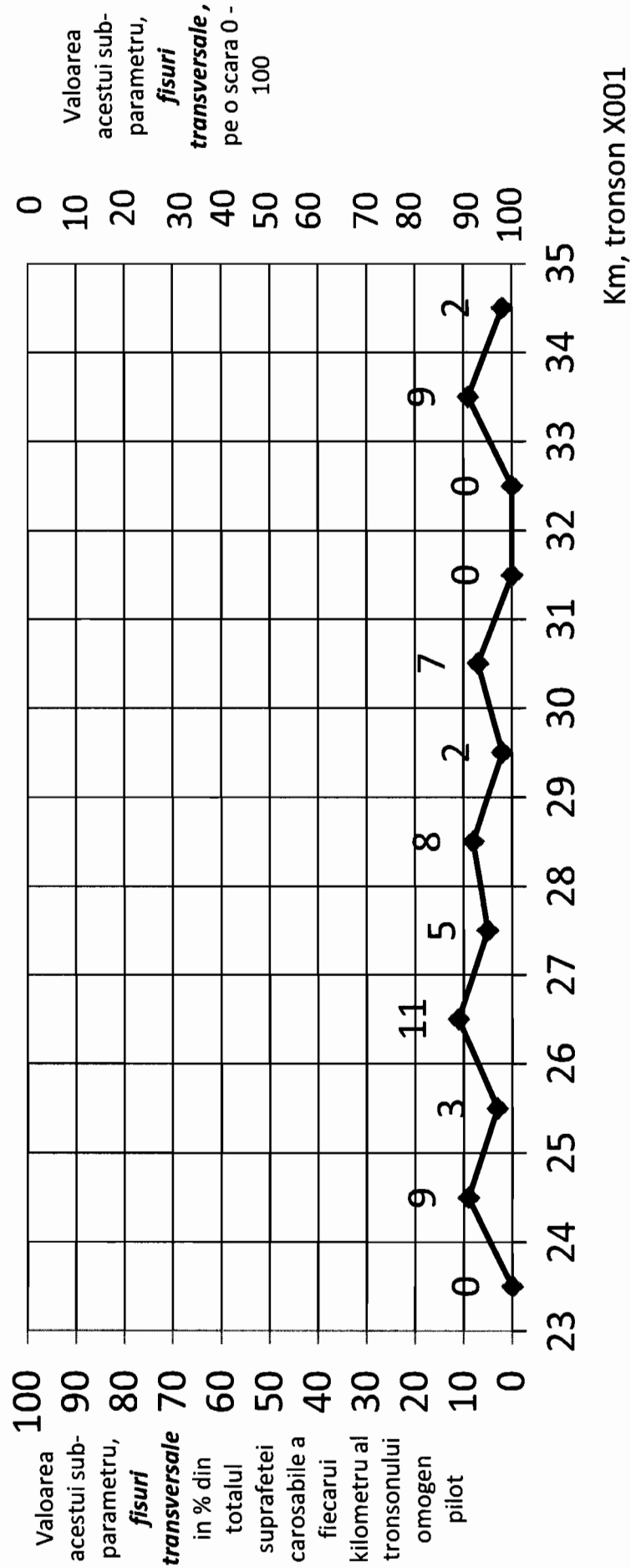


Fig 14
 1 Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, I_{sd} ,
 Variatia, per km, a valorii numerice a sub-parametrului I_{sd13} , **fisuri transversale**, in lungul acestui tronson
 omogen pilot, Tronsonul Nr X001, km 23+000 - 35+000,
 L = 12 km



25

Fig 15

1 Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, I_{sd} ,
 Variatia, per km, a valorii numerice a sub-parametrului I_{sd14} , **fisuri de reflexie**, in lungul acestui tronson
 omogen pilot, Tronsonul Nr X001, km 23+000 - 35+000,
 L = 12 km

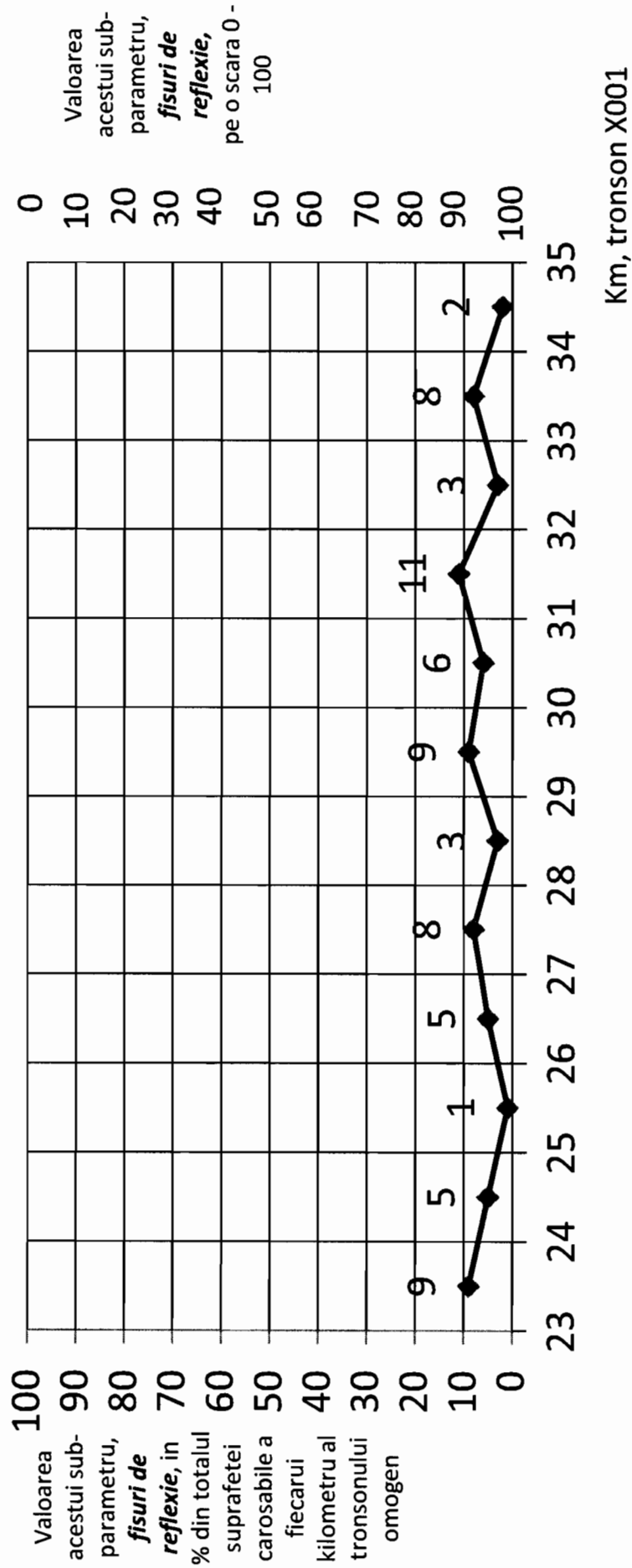


Fig 16
 1 Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, I_{sd} ,
 Variatia, per km, a valorii numerice a sub-parametrului I_{sd15} **acostament denivelat**, in lungul acestui tronson
 omogen pilot, Tronsonul Nr X001, km 23+000 to 35+000,
 L = 12 km

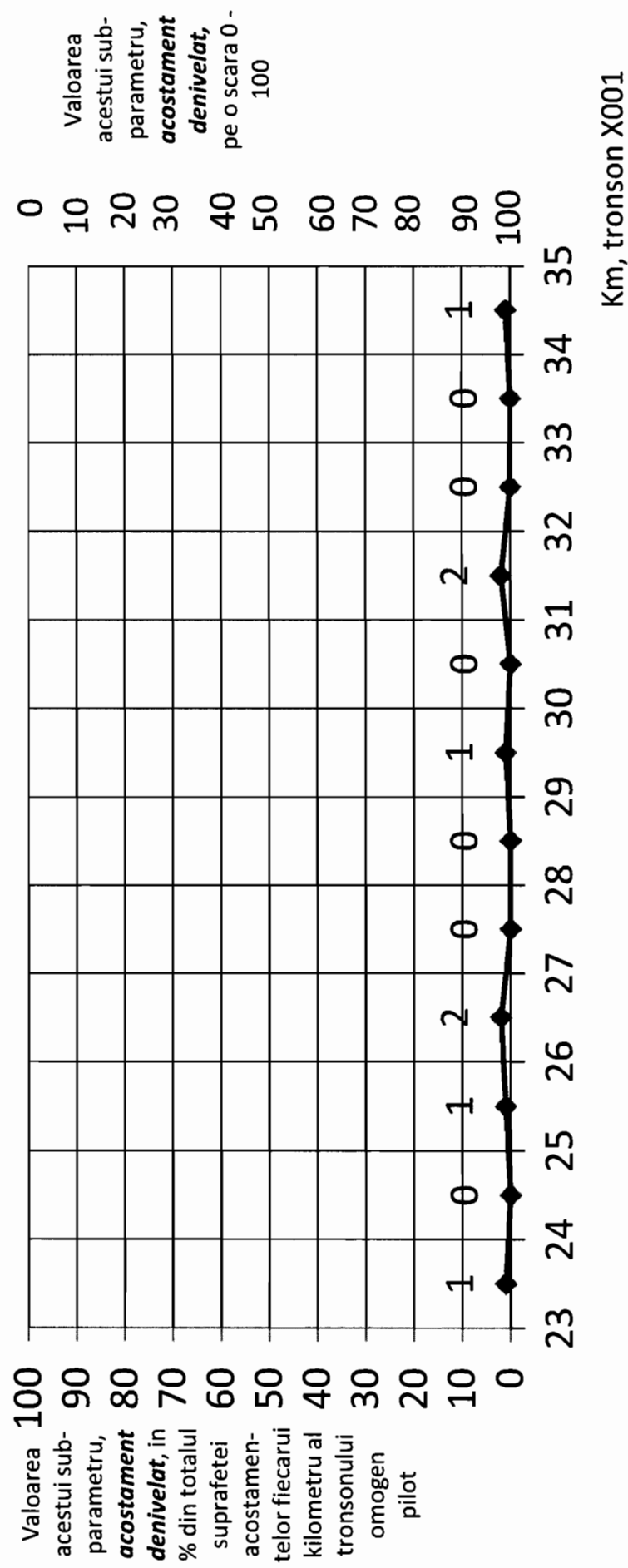




Fig 17

1 Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, I_{sd}
 Diagrama compozita care ilustreaza variatia, per km, a valorii numerice a intregului parametru I_{sd} , *degradarea suprafetei carosabile*, in procente, in lungul tronsonului omogen pilot, tronson Nr X001, km 23+000 - 35+000, L = 12 km

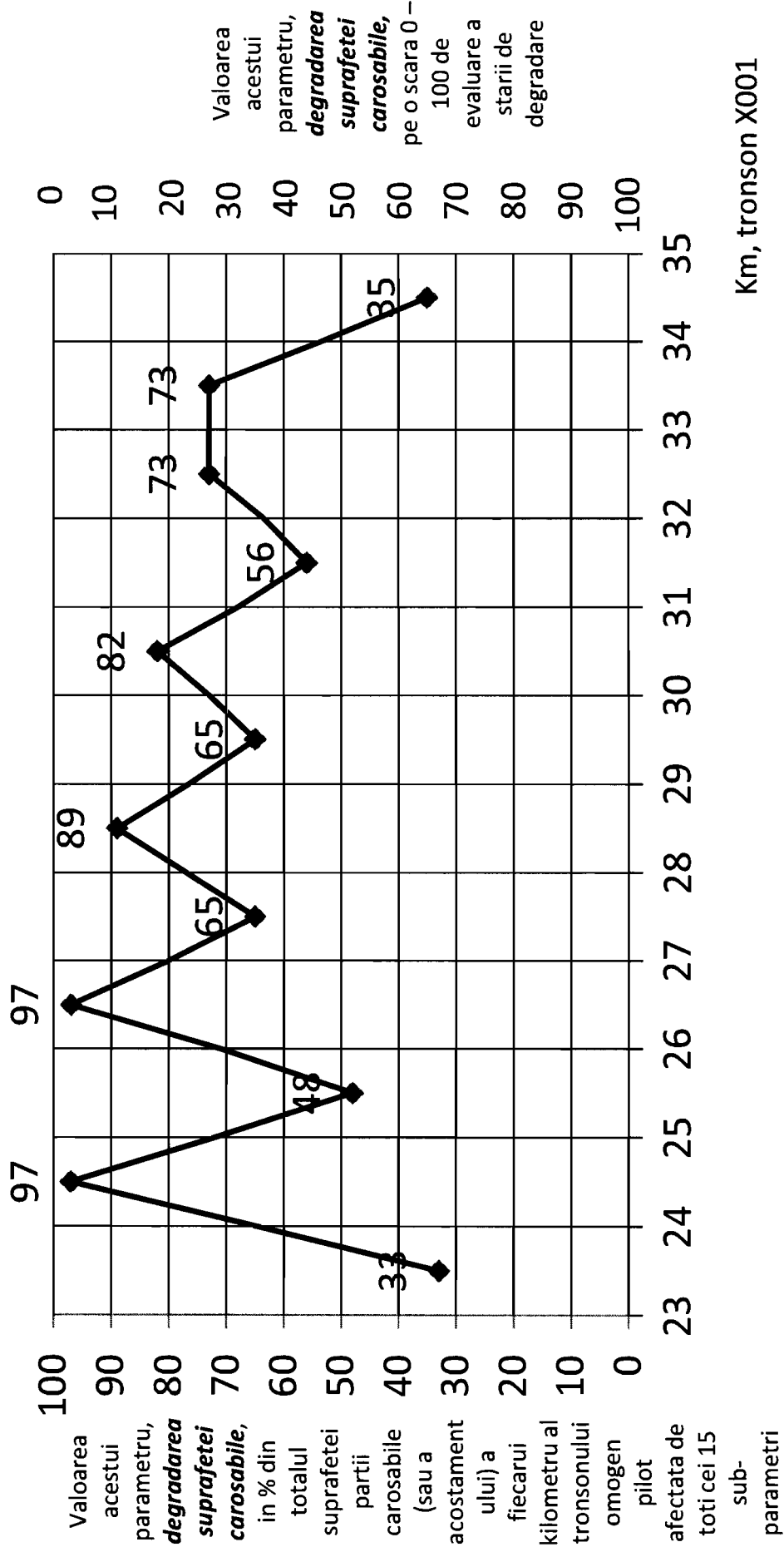
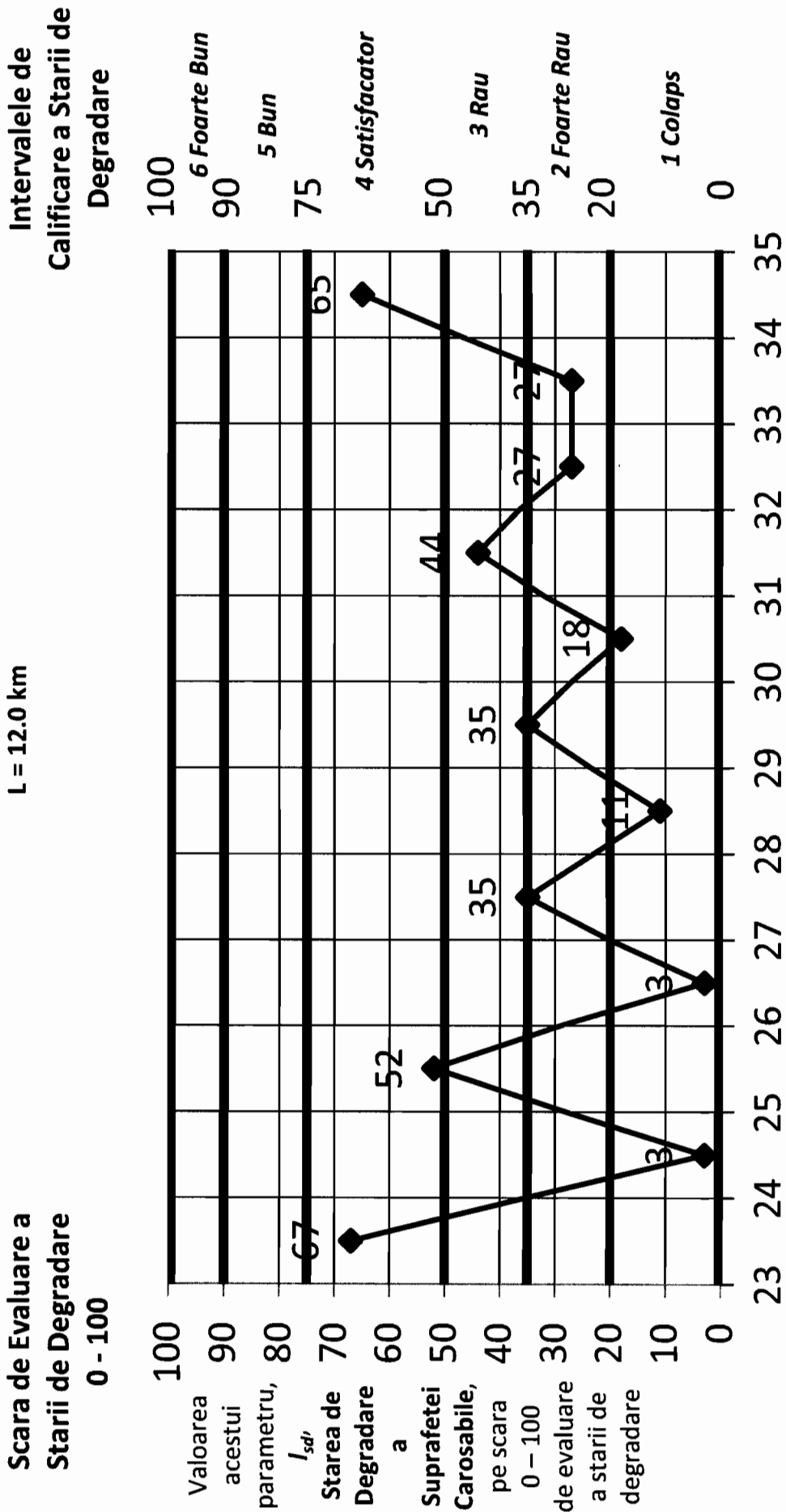


Fig 18

↓ Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile, I_{sd}
 Diagrama compozita care ilustreaza variatia, per km, a valorii numerice a intregului parametru I_{sd} , *degradarea suprafetei carosabile*, in calificative numerice pe scara 0 - 100, in lungul tronsonului omogen pilot, tronson Nr X001, km 23+000 - 35+000, L = 12.0 km



Km, tronson X001

Fig 19

2 Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, I_{disc}
 Diagrama ce ilustreaza variatia, per kilometru, a valorii numerice a sub-parametrului I_{disc1} , **Calitatea Proiectarii Sistemului de Drenaj**, in lungul acestui tronson de drum omogen pilot, tronson nr X001, km 23+000 - 35+000,

L = 12 km,

in raport cu valoarea ideala 100 a calificativului de evaluare

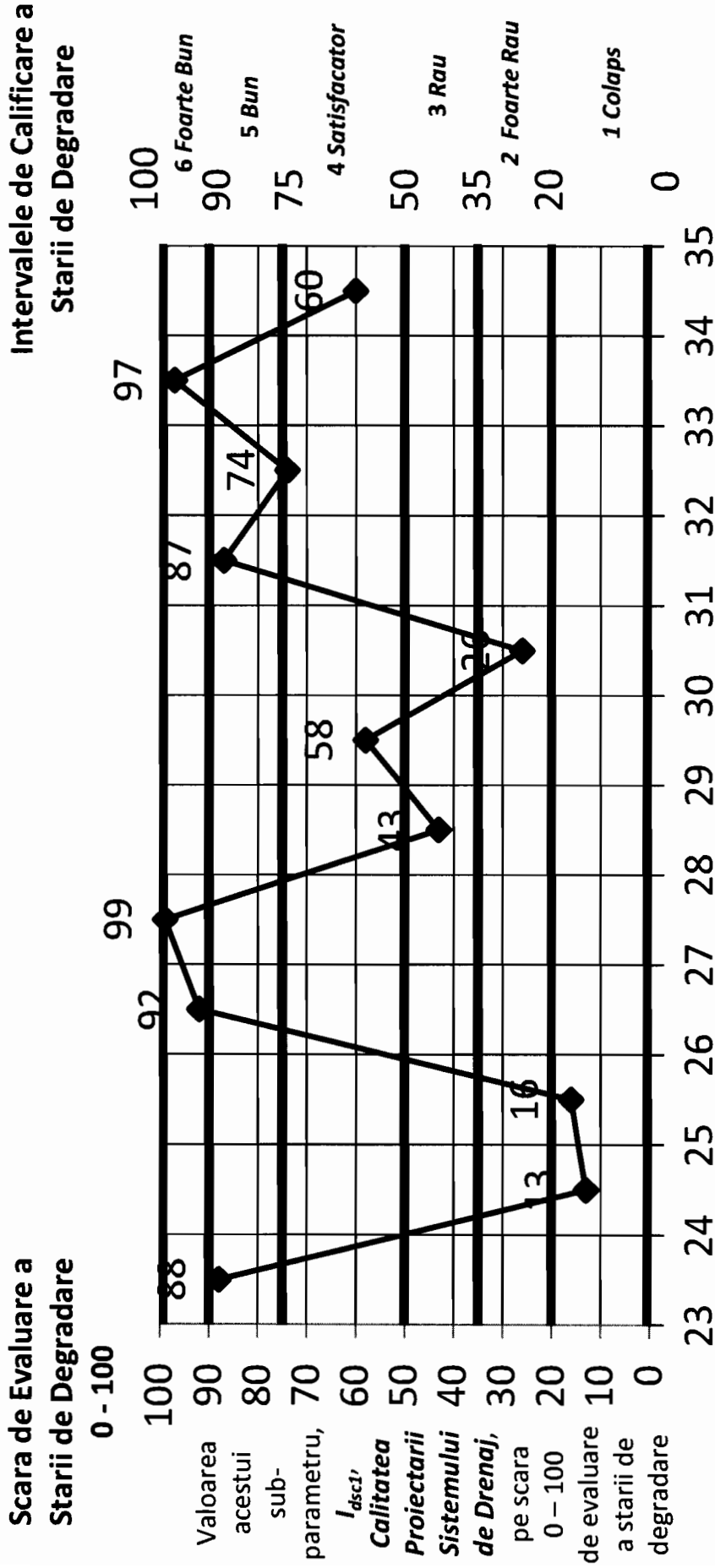


Fig 20

2 Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, I_{disc}
 Diagrama ce ilustreaza variatia, per kilometru, a valorii numerice a sub-parametrului I_{disc} , **Calitatea Constructiei Sistemului de Drenaj**, in lungul acestui tronson de drum omogen pilot, tronson nr X001, km 23+000 - 35+000, L = 12.0 km,

in raport cu valoarea ideala 100 a calificativului de evaluare

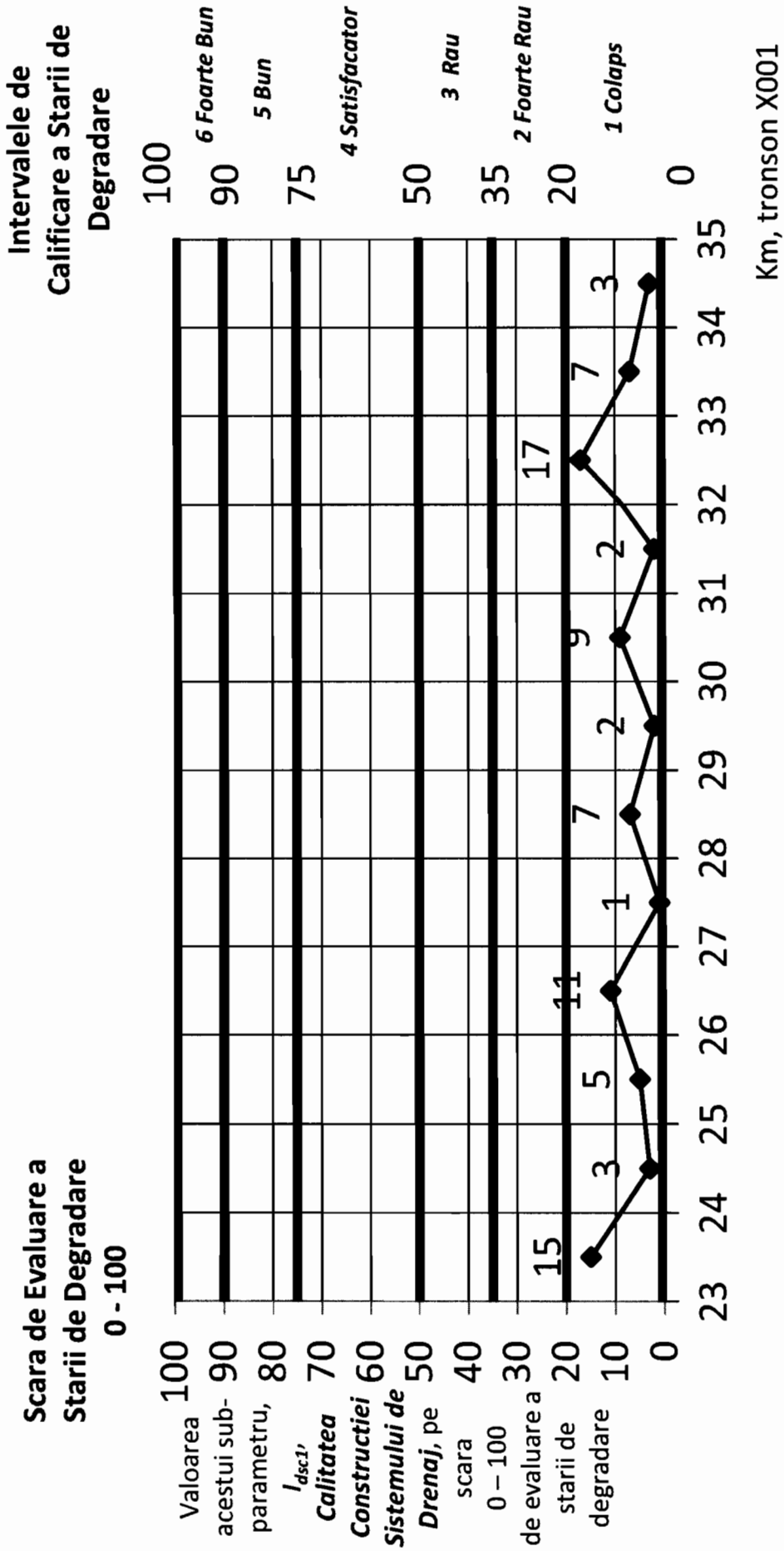


Fig 21

2 Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, I_{disc}
 Diagrama ce ilustreaza variatia, per kilometru, a valorii numerice a sub-parametrului I_{disc3} , **Calitatea Constructiei Sistemului de Drenaj**, in lungul acestui tronson de drum omogen pilot, tronson nr X001, km 23+000 - 35+000, L = 12.0 km,

in raport cu valoarea ideala 100 a calificativului de evaluare

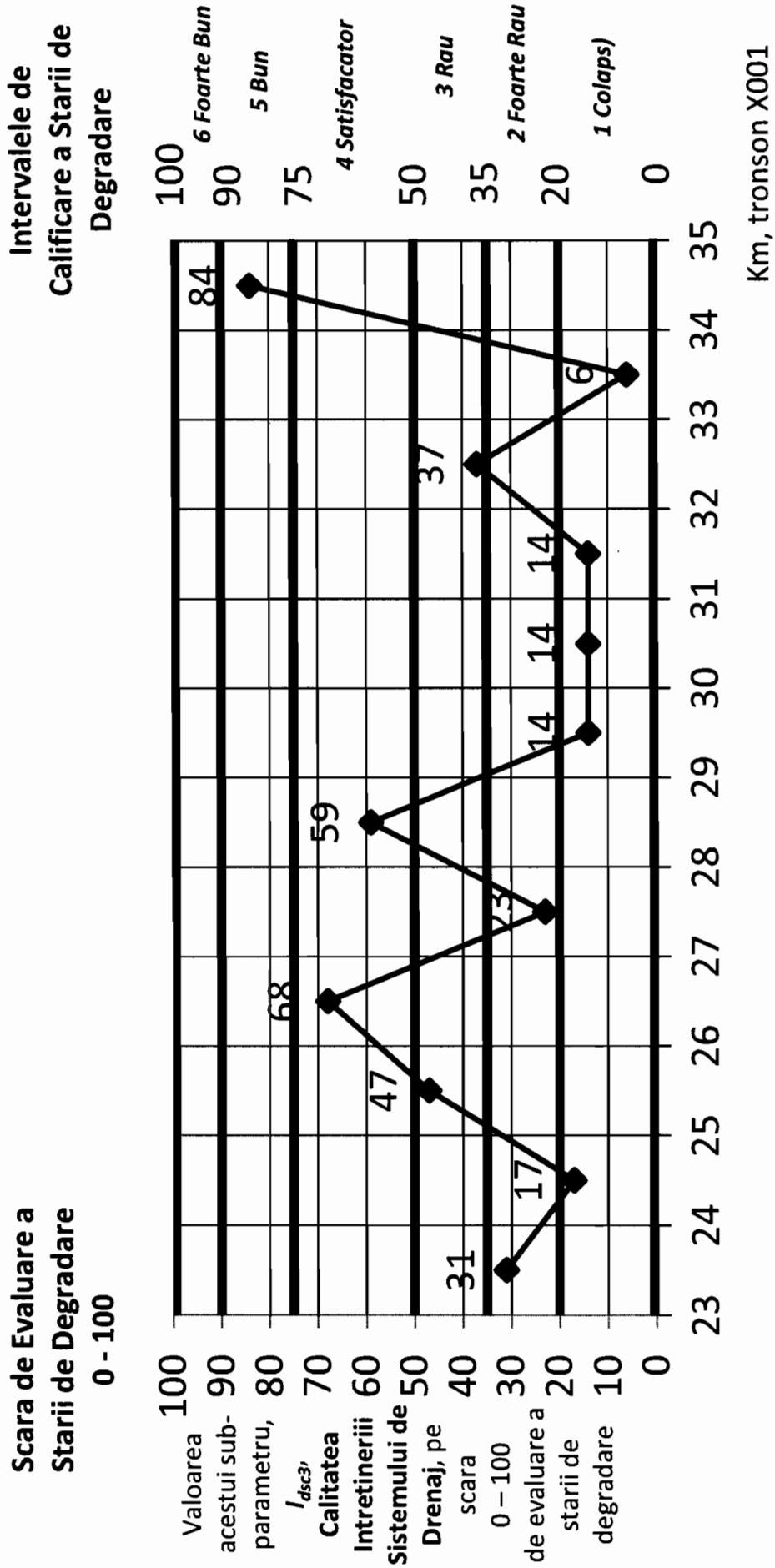


Fig 22

2 Starea Tehnica a Sistemului de Drenaj, I_{dsc}
 Diagrama compozita care arata variatia, per km, a valorii numerice a intregului parametru I_{dsc} **starea tehnica a sistemului de drenaj**, in calificative pe o scara 0 – 100 , in lungul tronsonului omogen pilot, tronson nr X001, km 23+000 - 35+000, L=12.0 km, bazata pe valorile din Tabelul 4

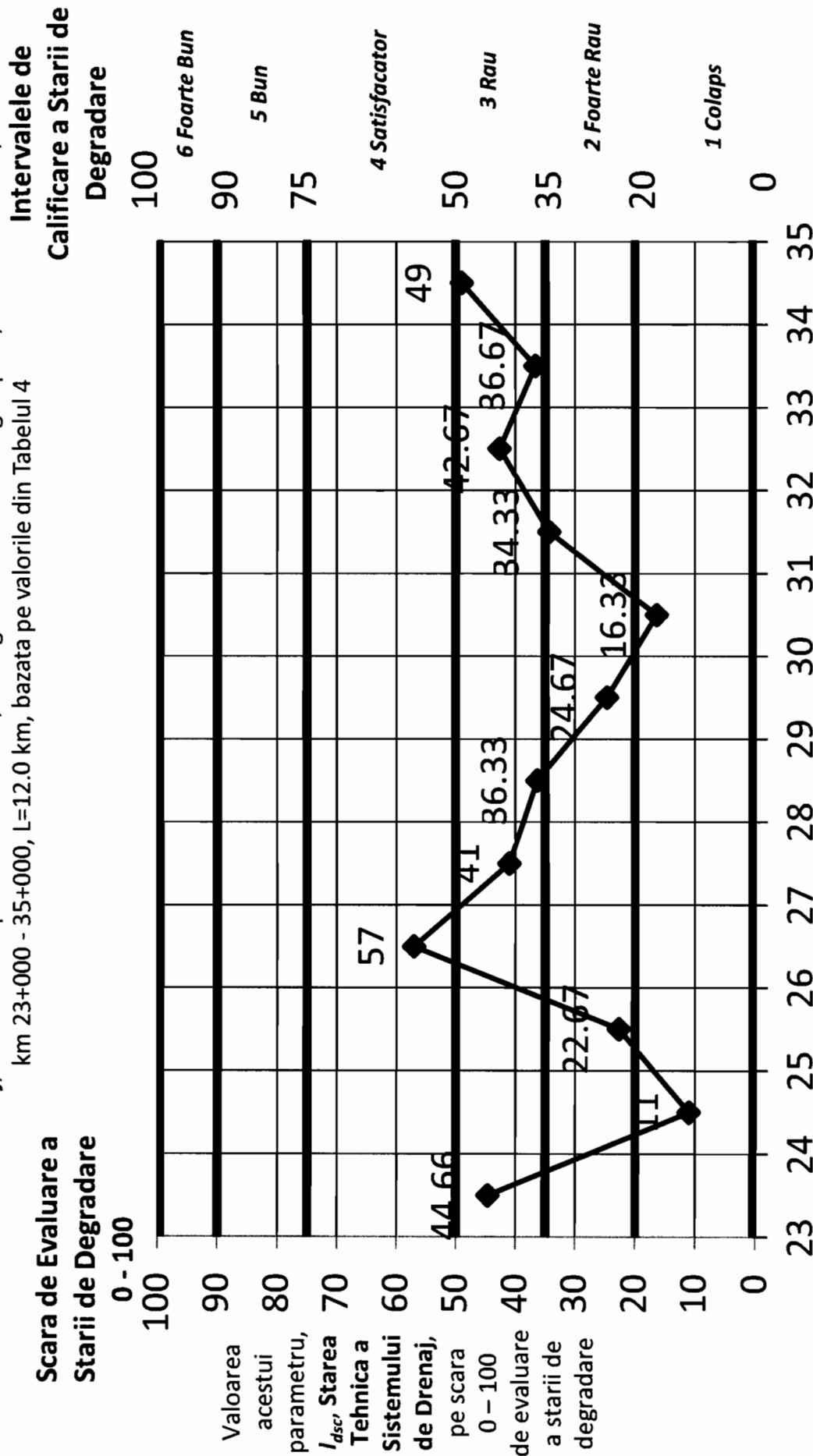


Fig.23

Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, I_{bc}

Diagrama care ilustreaza variatia, per sub-tronsoane omogene, a valorii numerice a parametrului I_{bc} , **capacitatea portanta a corpului drumului**, in calificative pe scara 0 - 100, in lungul acestui tronson de drum omogen pilot, tronsonul nr X001, km 23+000

Intervalele de Calificare a Starii de Degradare

Scara de Evaluare a Starii de Degradare 0 - 100

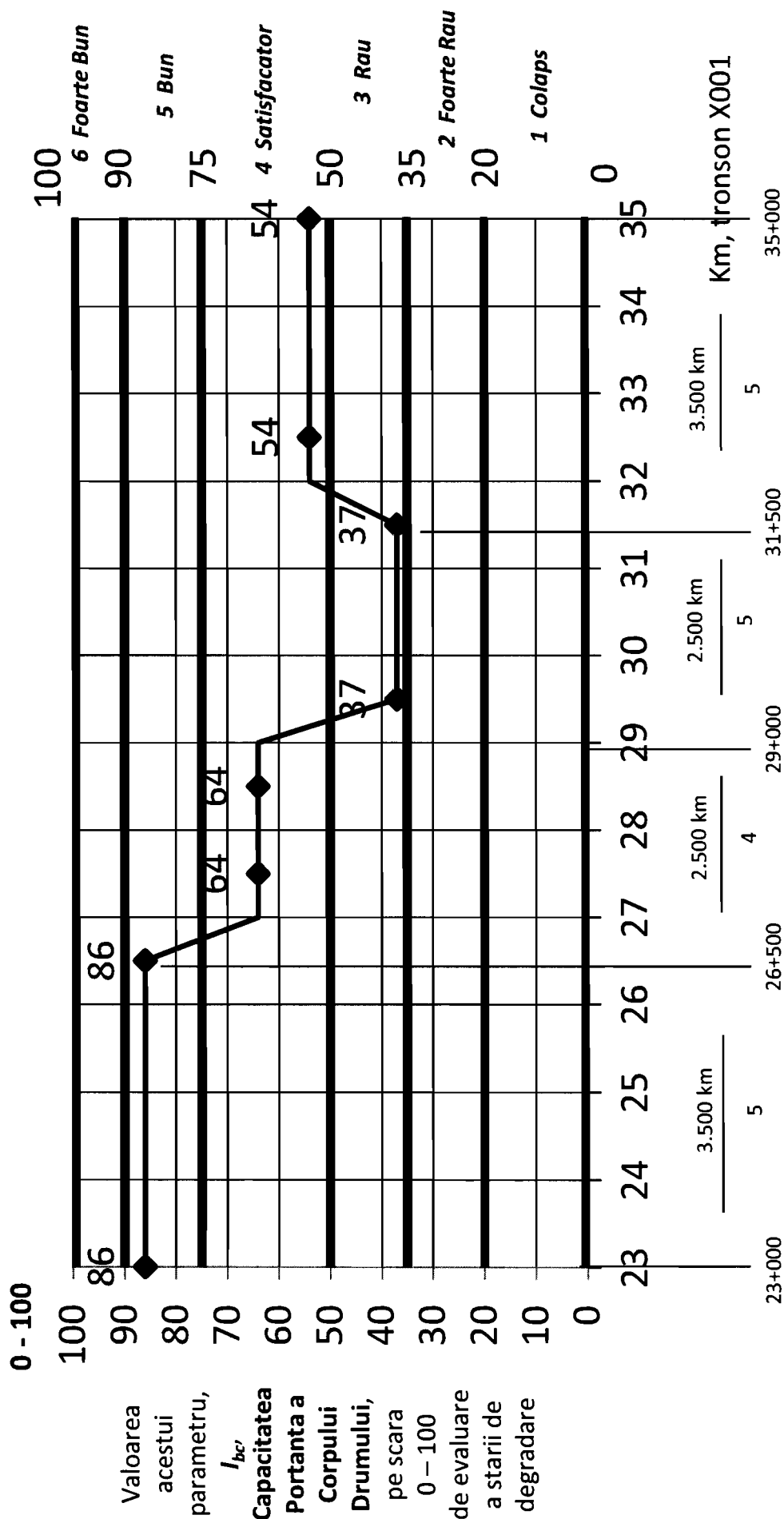
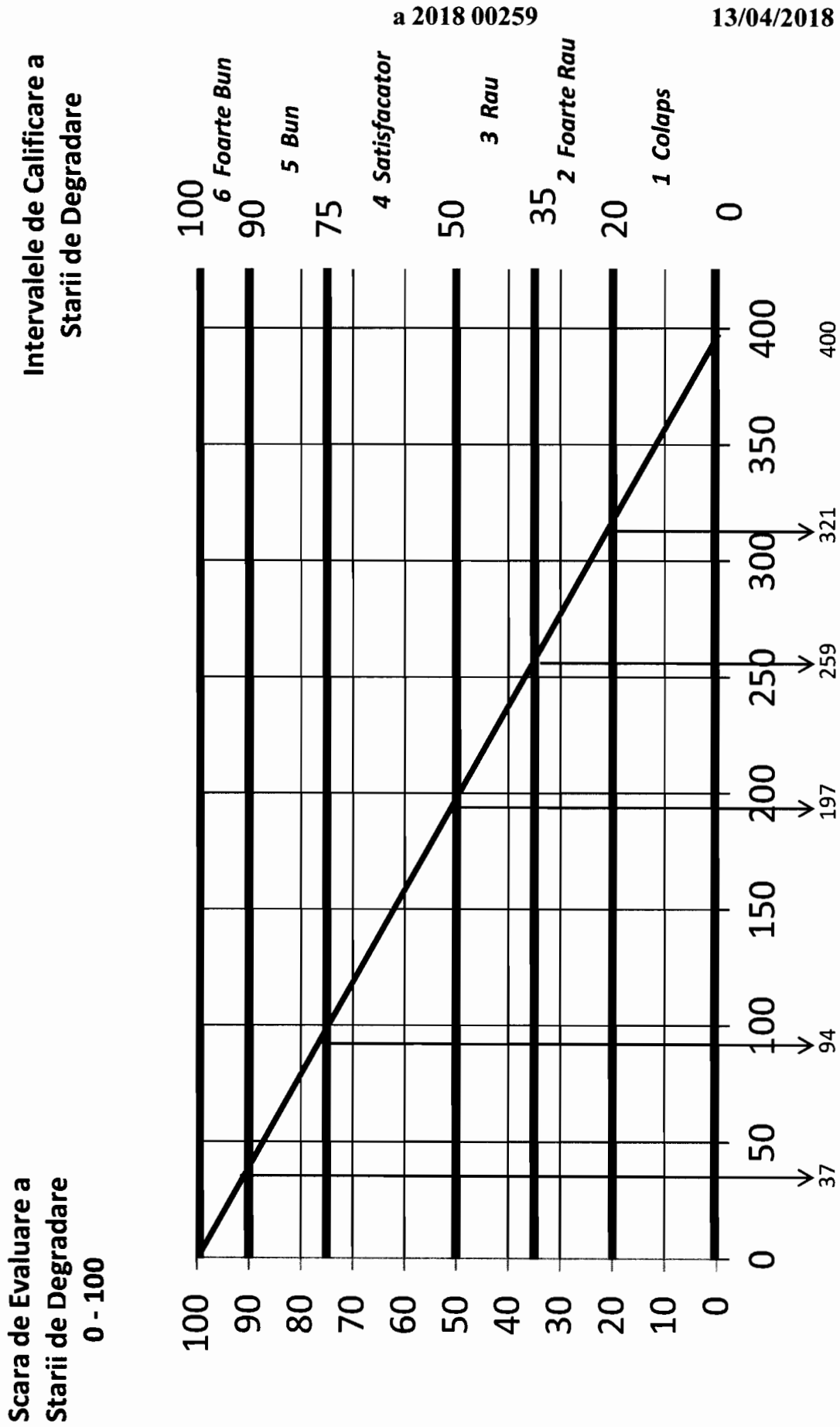


Fig 24

3 Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, I_{bc}
Curba de Conversie a deflexiunilor: din valori efectiv masurate in valori pe scara de evaluare 0 - 100

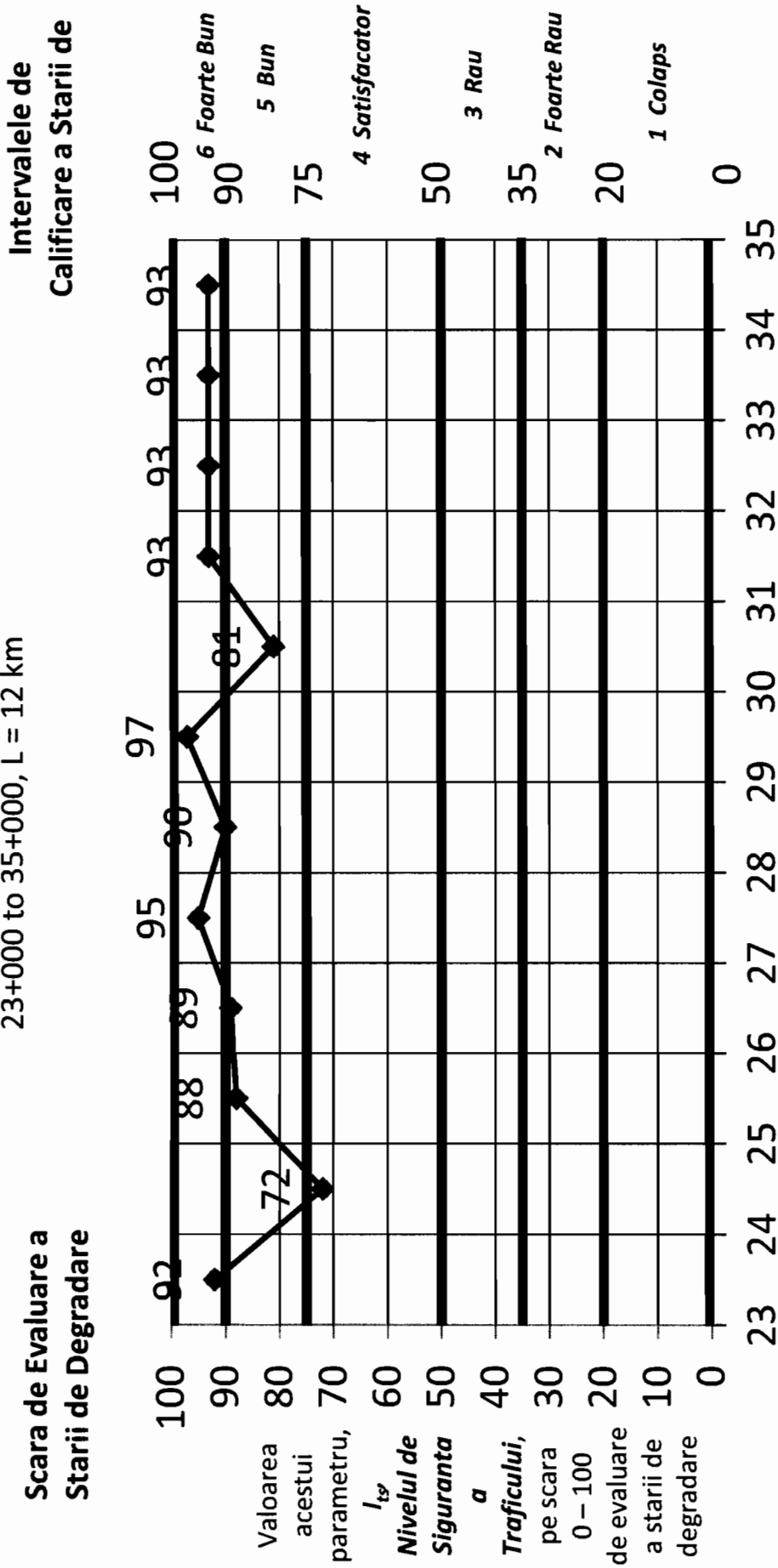


Deflexiunile efectiv masurate, in sutimi de milimetru

Fig 25

4 Nivelul de Siguranta a Traficului I_{ts}

Diagrama care ilustreaza variatia, per km, a valorii numerice a parametrului I_{ts} , **nivelul de siguranta a traficului**, in lungul acestui tronson de drum omogen pilot, tronsonul X001, km 23+000 to 35+000, L = 12 km



Km, tronson X001

Fig 26

5 Starea de Denivelare a Suprafetelor Carosabile, I_{rr}
 Curba de Conversie a valorilor denivelarii: din scara efectiv
 masurate ale denivelarii, in valori pe scara de evaluare
 0 - 100

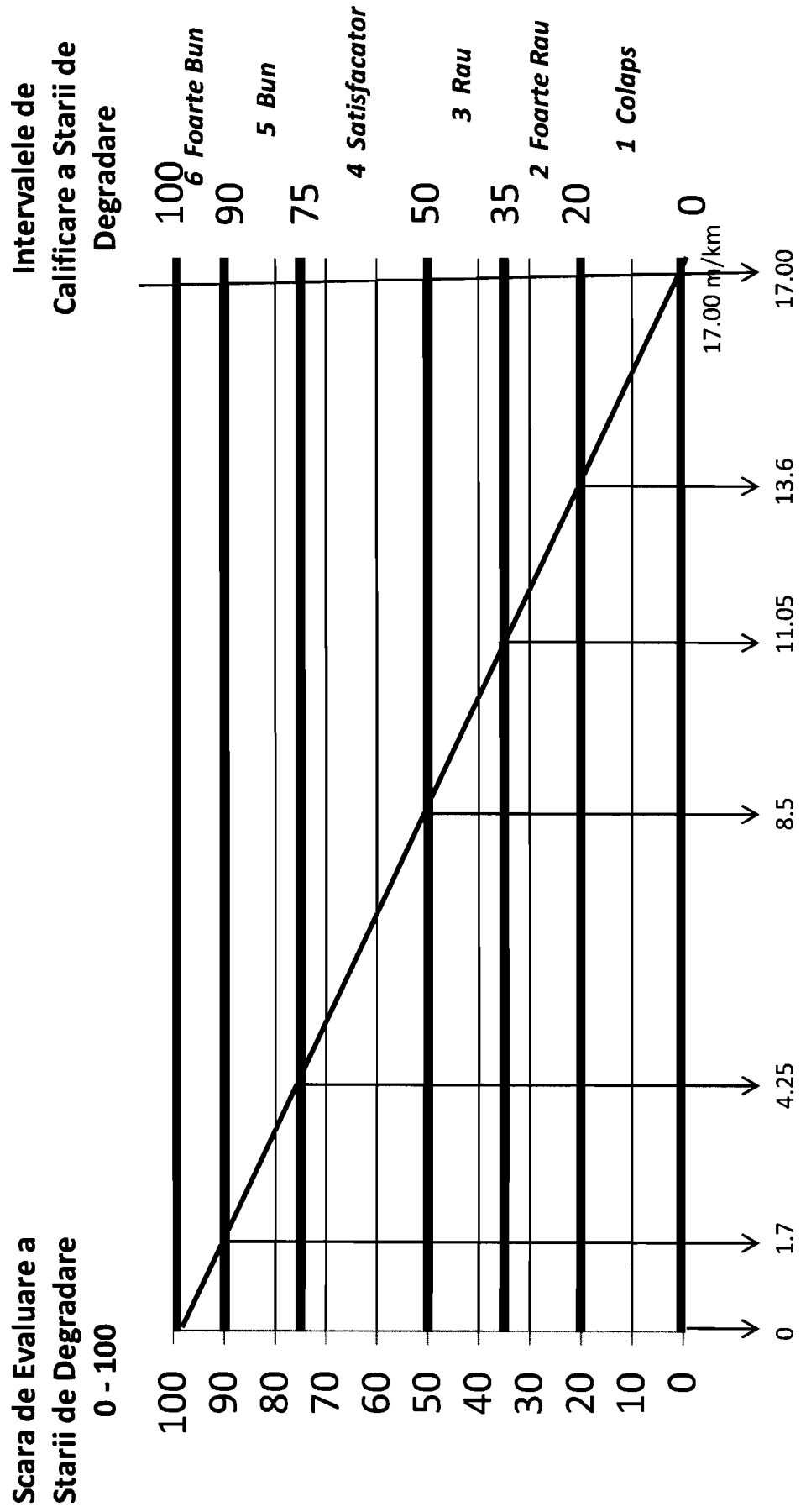
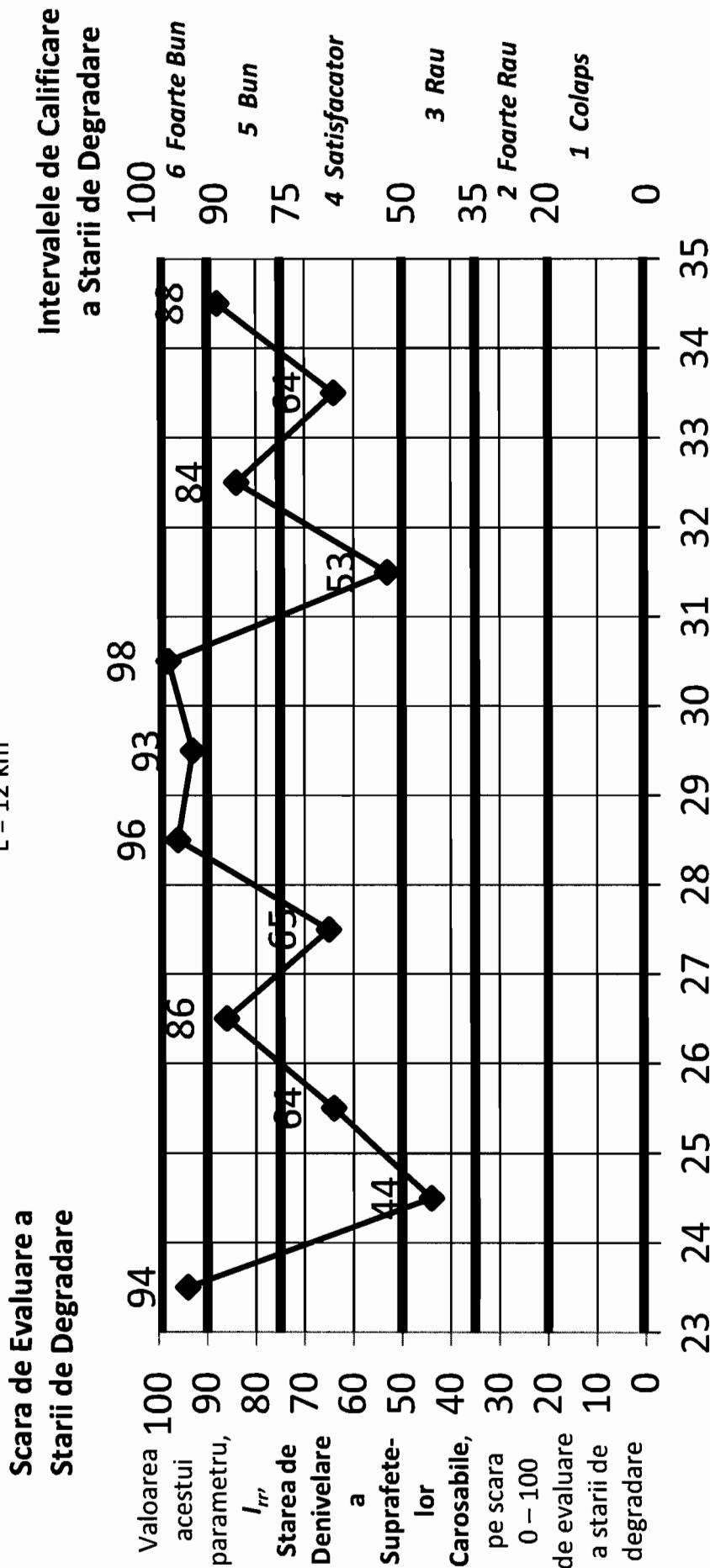




Fig 27

5 Starea de Denivelare a Suprafetelor Carosabile, I_{rr}

Diagrama care ilustreaza variatia, per kilometru, a valorii numerice a parametrului I_{rr} , starea de denivelare a suprafetelor carosabile, in lungul acestui tronson de drum omogen, tronsonul X001, km 23+000 - 35+000, L = 12 km



Km, tronson X001

Fig 28

6 Indicele Rezistentei la Derapaj, I_{sr}

Diagrama de conversie a Indicelui Rezistentei la Derapaj: din valori efectiv masurate in valori pe scara 0 - 100

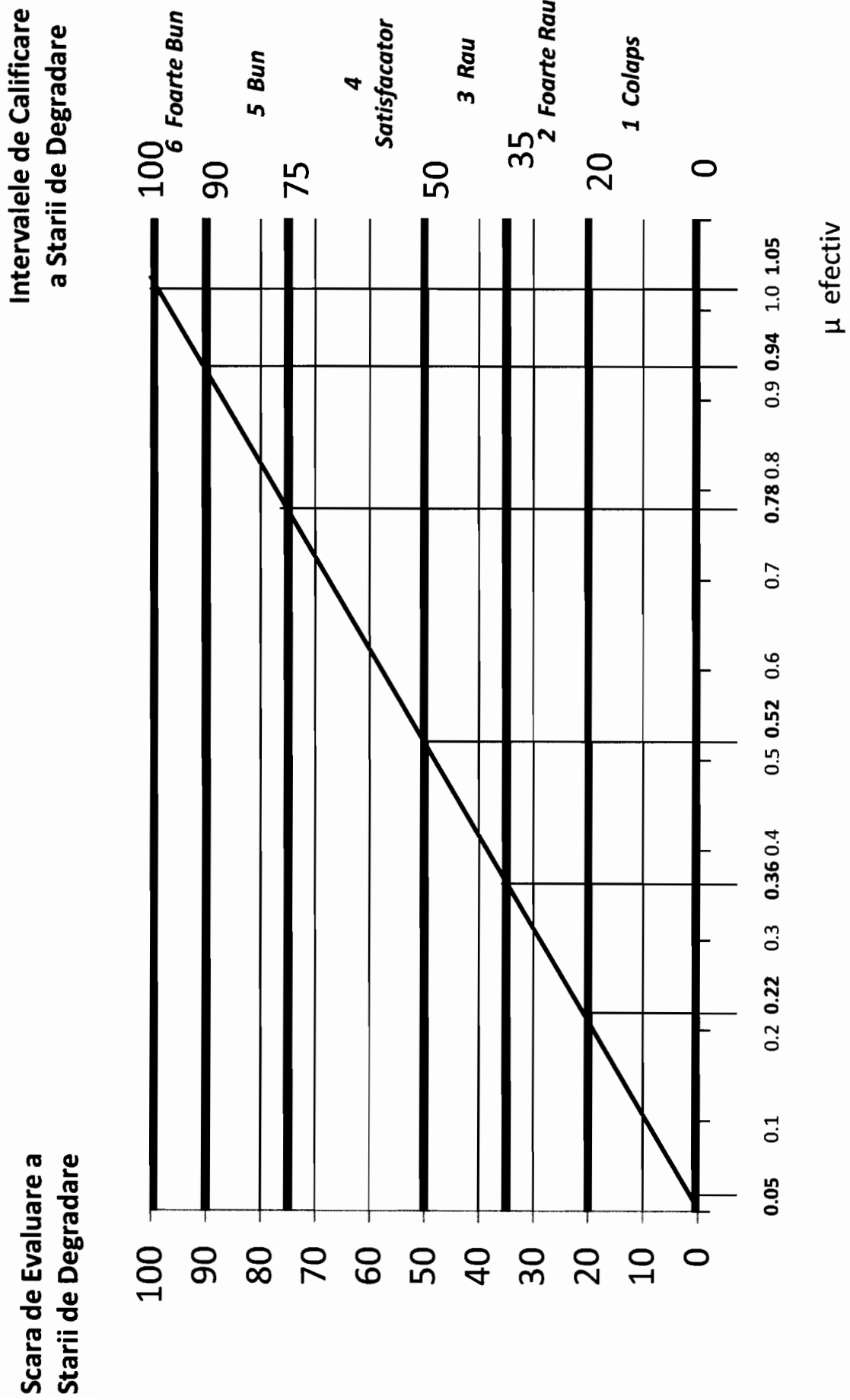


Fig 29

6 Indicele Rezistentei la Derapaj, I_{sr}

Diagrama care ilustreaza variatia, per sub-tronsoane omogene, a valorii numerice a parametrului I_{sr}

Rezistenta la Derapaj, in lungul acestui tronson de drum omogen pilot,

tronsonul X001, km 23+000 - 35+000,

L = 12 km

Intervalele de Calificare a Starii de Degradare

Scara de Evaluare a Starii de Degradare

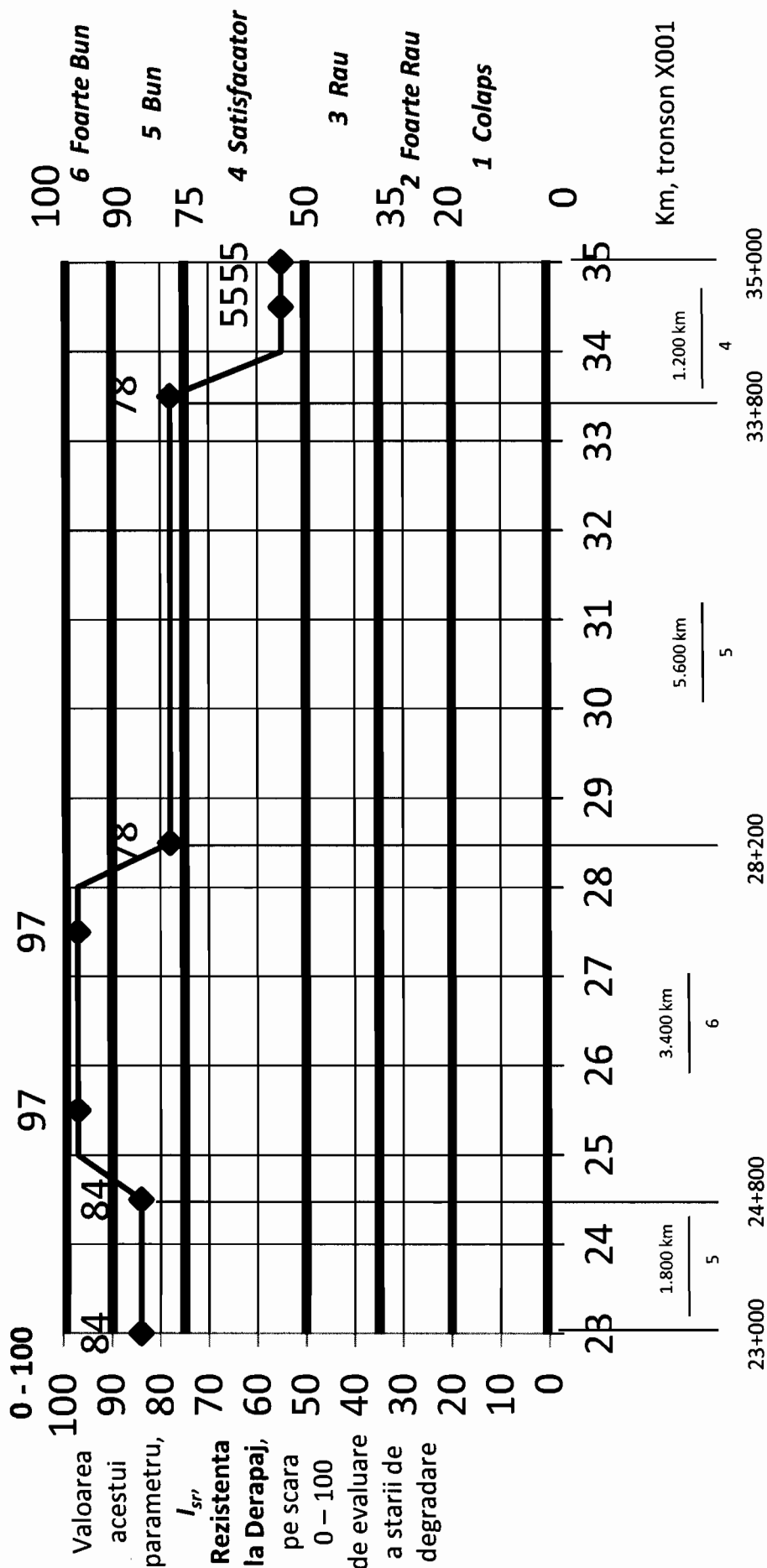


Fig 30

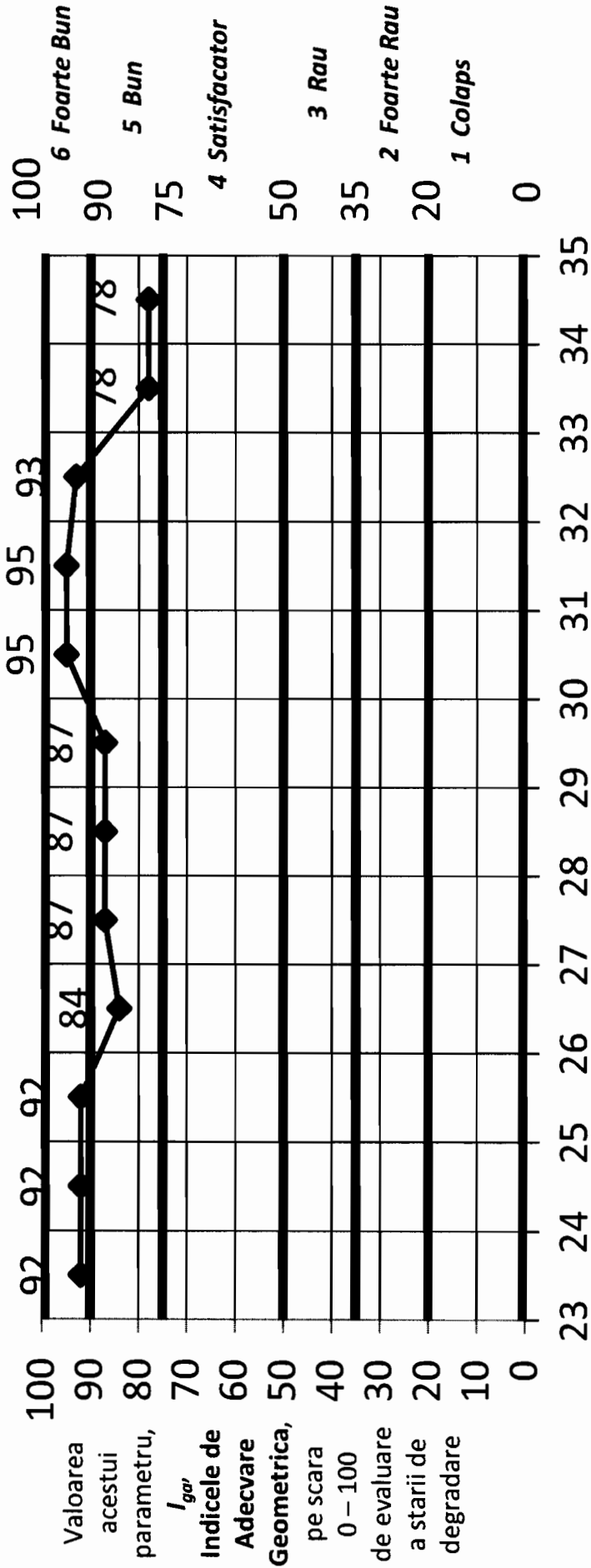
7 Indicele de Adecvare Geometrica, I_{ga}

Diagrama care ilustreaza variatia, per kilometru, a valorii numerice a parametrului I_{ga} , *adecvarea geometrica*, in lungul acestui tronson de drum omogen pilot, tronsonul X001, km 23+000 - 35+000,

L = 12 km

Intervalele de Calificare a Starii de Degradare

Scara de Evaluare a Starii de Degradare



Km, tronson X001

Valoarea acestui parametru, I_{ga}
 Indicele de Adecvare Geometrica, pe scara 0 - 100 de evaluare a starii de degradare

100
90
75
50
35
20
0

6 Foarte Bun
5 Bun
4 Satisfacator
3 Rau
2 Foarte Rau
1 Colaps

Fig 31

8 Indicele de Stabilitate a Terenului Natural, I_{ngs}

Grafic care ilustreaza variatia, per km, a valorii numerice a parametrului I_{ngs} , stabilitatea terenului natural, in lungul acestui tronson de drum omogen pilot, tronson nr X001, km 23+000 - 35+000, L = 12 km

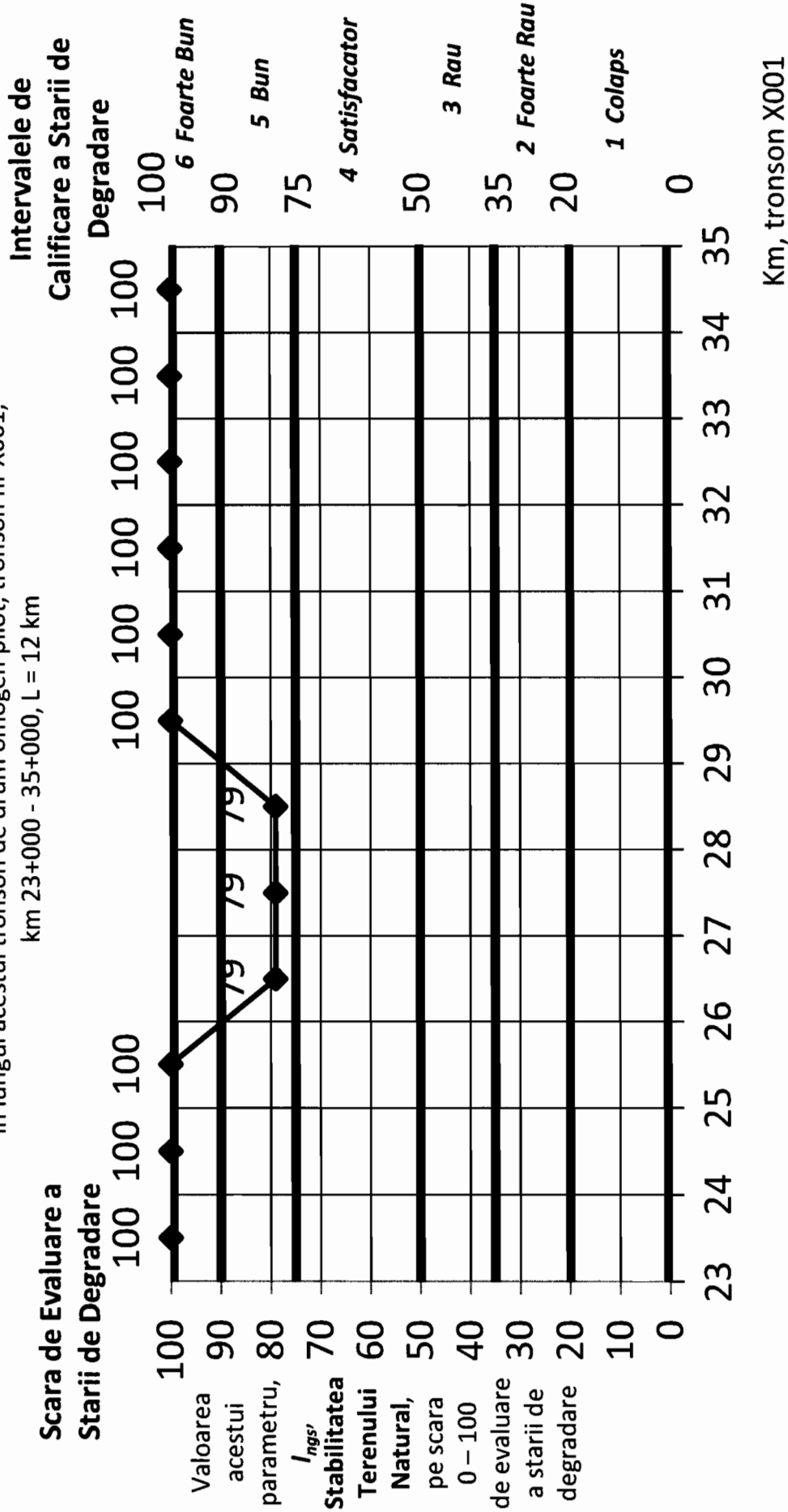


Fig 32
9 Indicele Stabilitatii Corpului Drumului, I_{rbs}

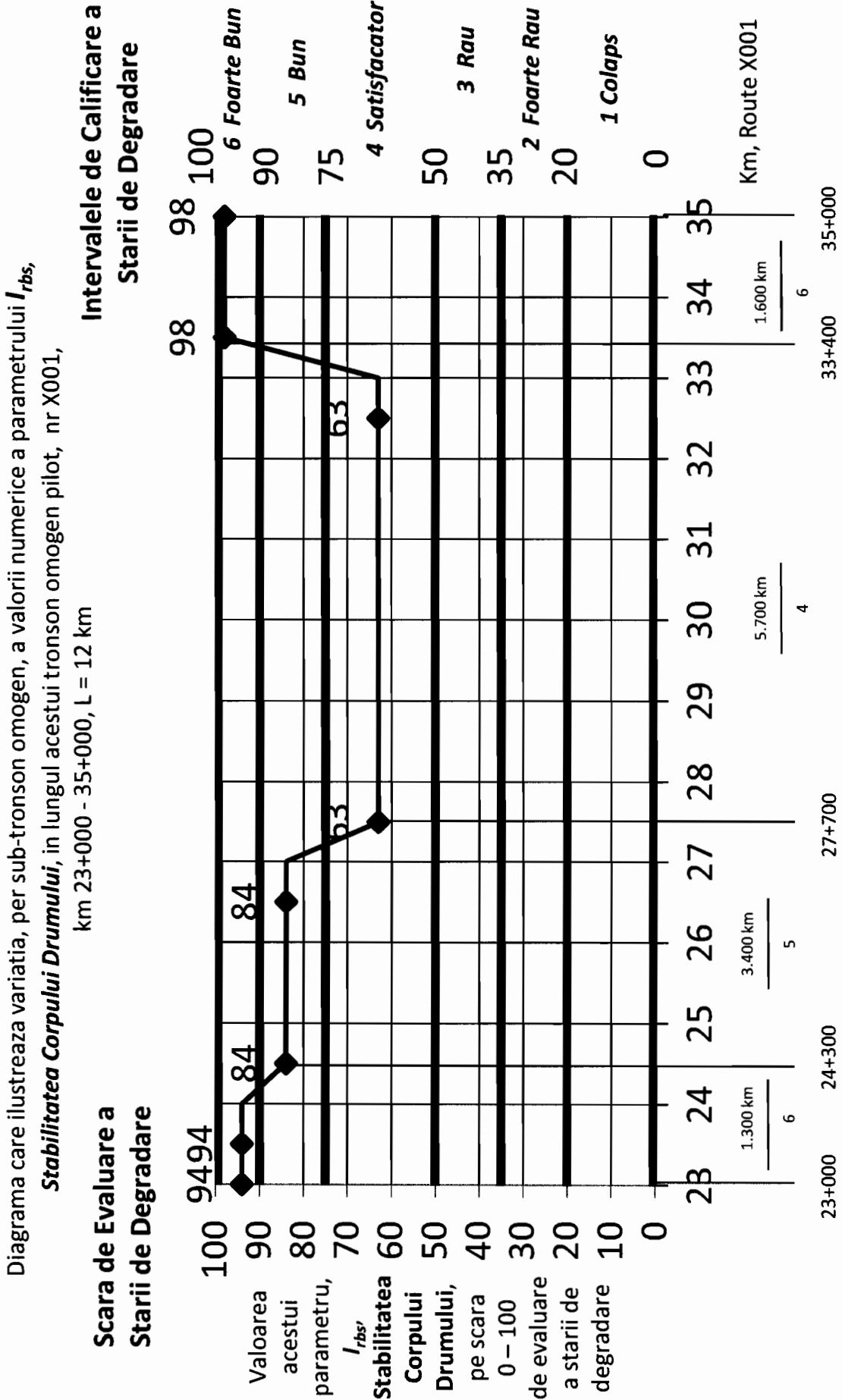
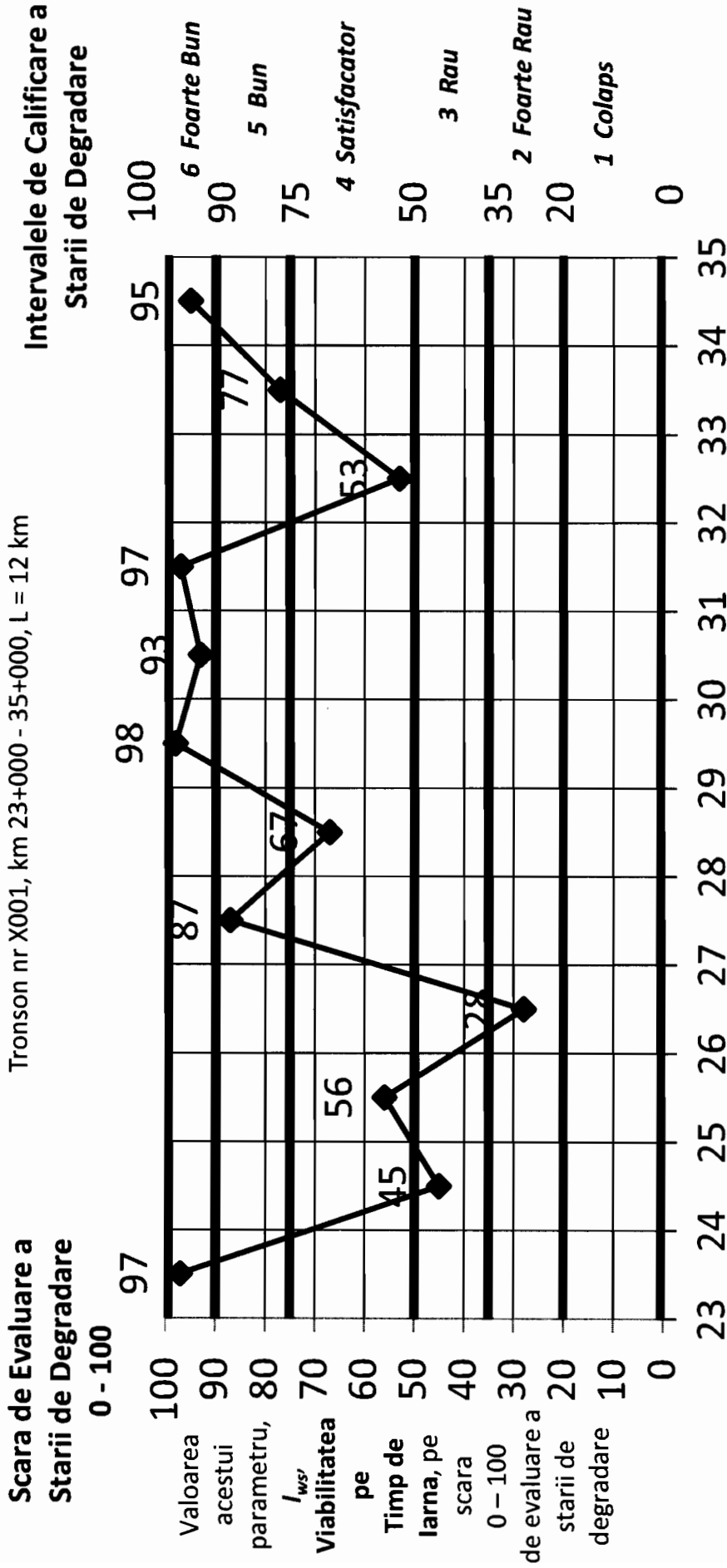




Fig 33

10 Indicele Viabilitatii pe Timp de Iarna, I_{ws}

Diagrama care ilustreaza variatia, per kilometru, a valorii numerice a parametrului I_{ws} , Viabilitatea pe Timp de Iarna, in lungul acestui tronson omogen pilot, Tronson nr X001, km 23+000 - 35+000, L = 12 km



Km, tronson X001

Fig 34

11 Indicele Nivelului de Serviciu, I_{NS}
Curba de Conversie a Nivelului de Serviciu:
din nivele de serviciu de la A-la-F in valori pe scara 0 - 100

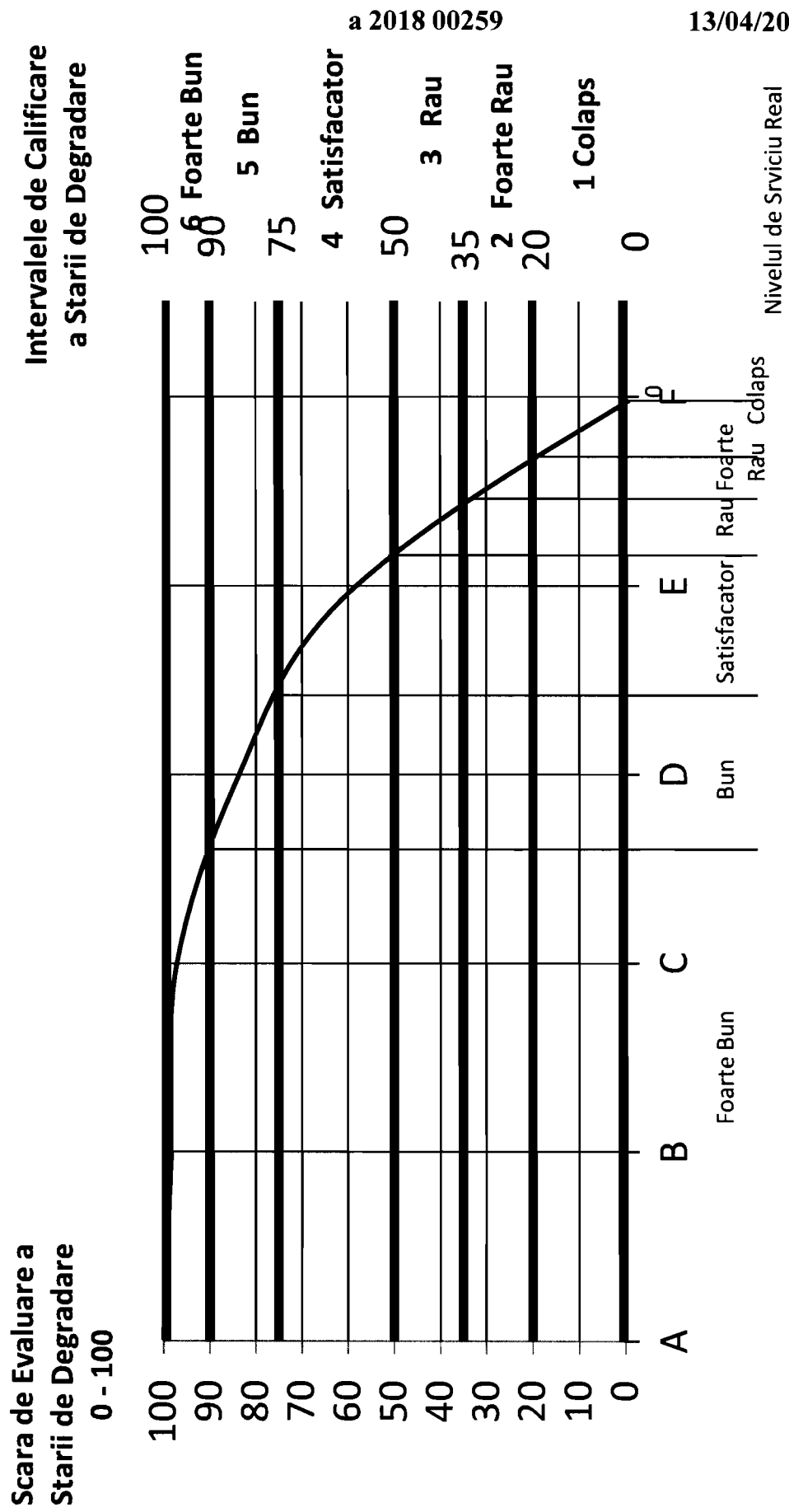


Fig 35

11 Indicele Nivelului de Serviciu, I_{IS}

Diagrama care ilustreaza variatia, per sub-tronson omogen, a valorii numerice a parametrului I_{IS} , *nivelul de serviciu*, in lungul acestui tronson omogen pilot, nr X001, km 23+000 - 35+000, L = 12 km

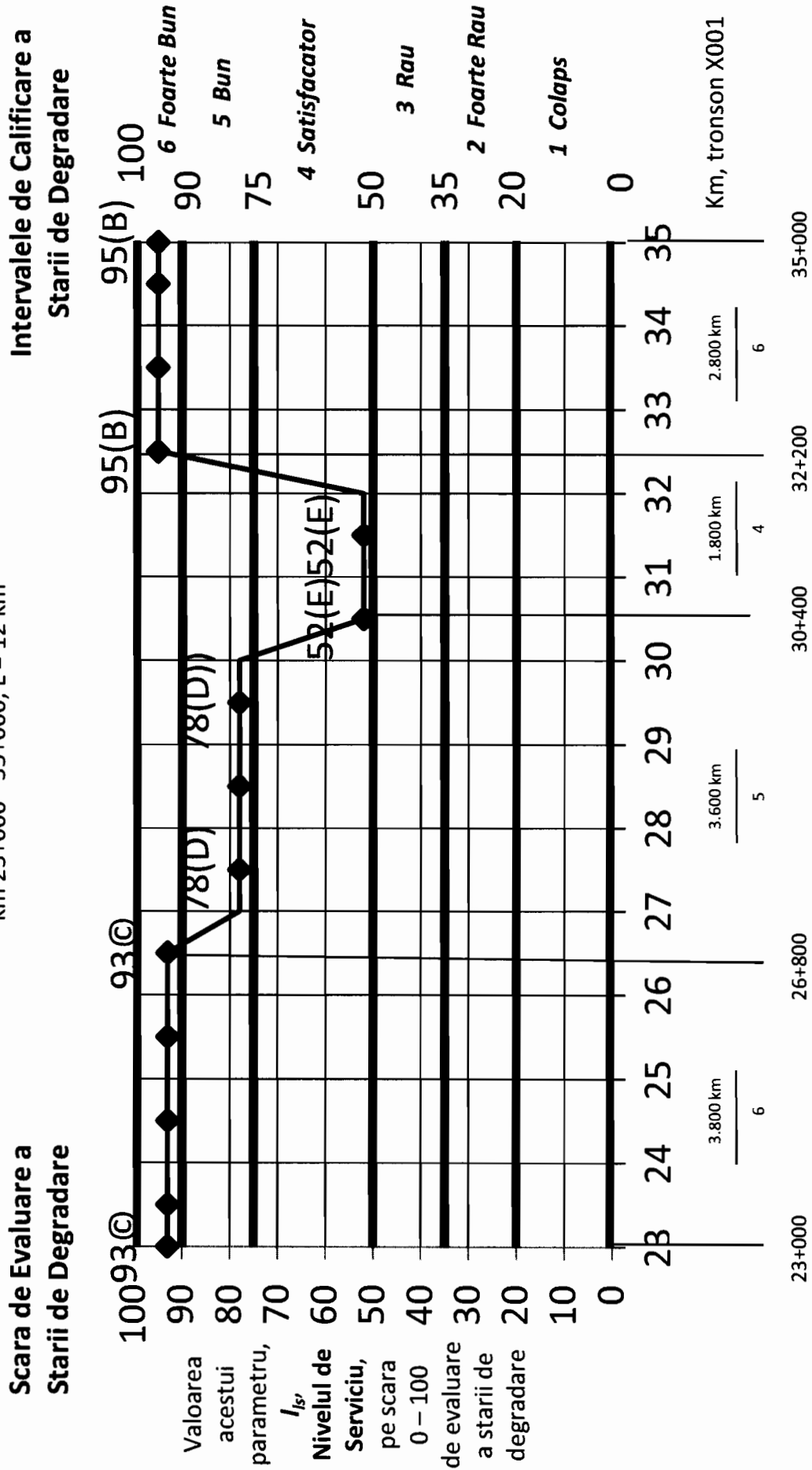


Fig 36

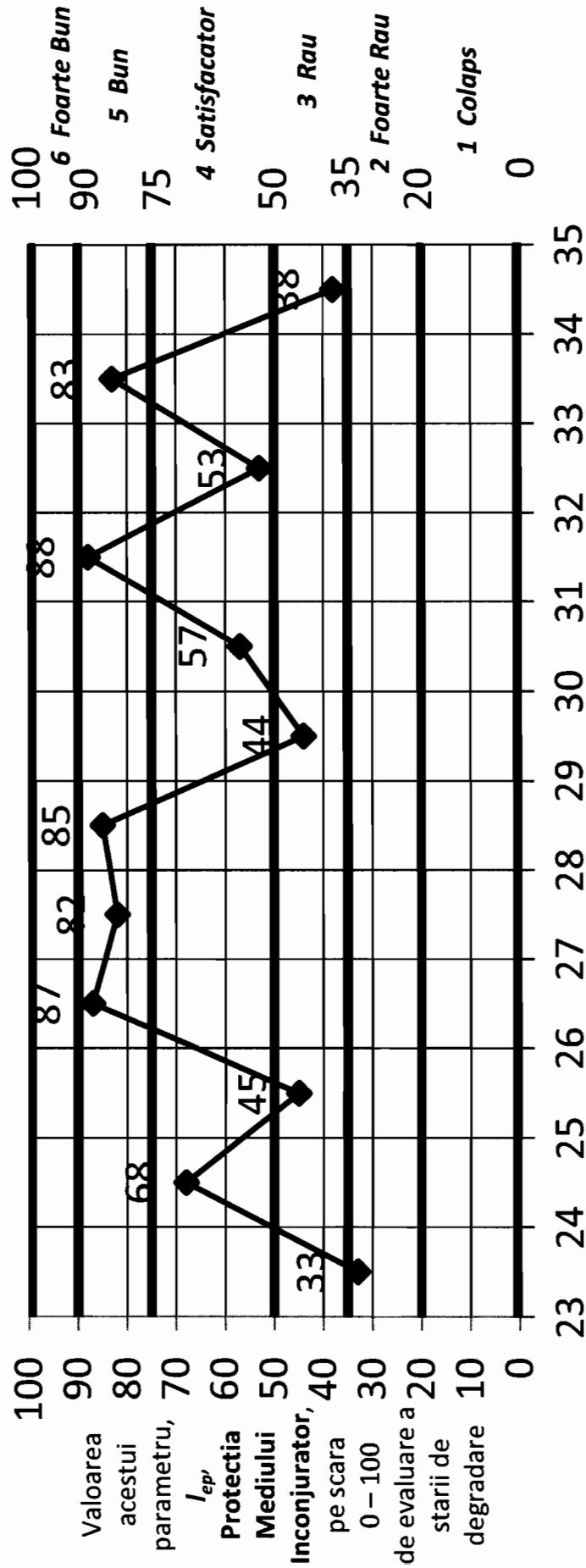
12 Indicele Protectiei Mediului Inconjurator, I_{ep}

Diagrama care ilustreaza variatia, per kilometru, a valorii numerice a parametrului I_{ep} , *Protectia Mediului Inconjurator*, in lungul acestui tronson omogen pilot,

Tronson nr X001, km 23+000 - 35+000, L = 12 km

Scara de Evaluare a Starii de Degradare

Intervalele de Calificare a Starii de Degradare



Km, tronson X001

Fig 37
13 Indicele Calitatii Exploatarii, I_{qo}

Diagrama care ilustreaza variatia, per kilometru, a valorii numerice a parametrului I_{qo} .

Calitatea Exploatarii Drumului, in lungul acestui tronson omogen pilot,

tronson nr X001, km 23+000 - 35+000, L = 12 km

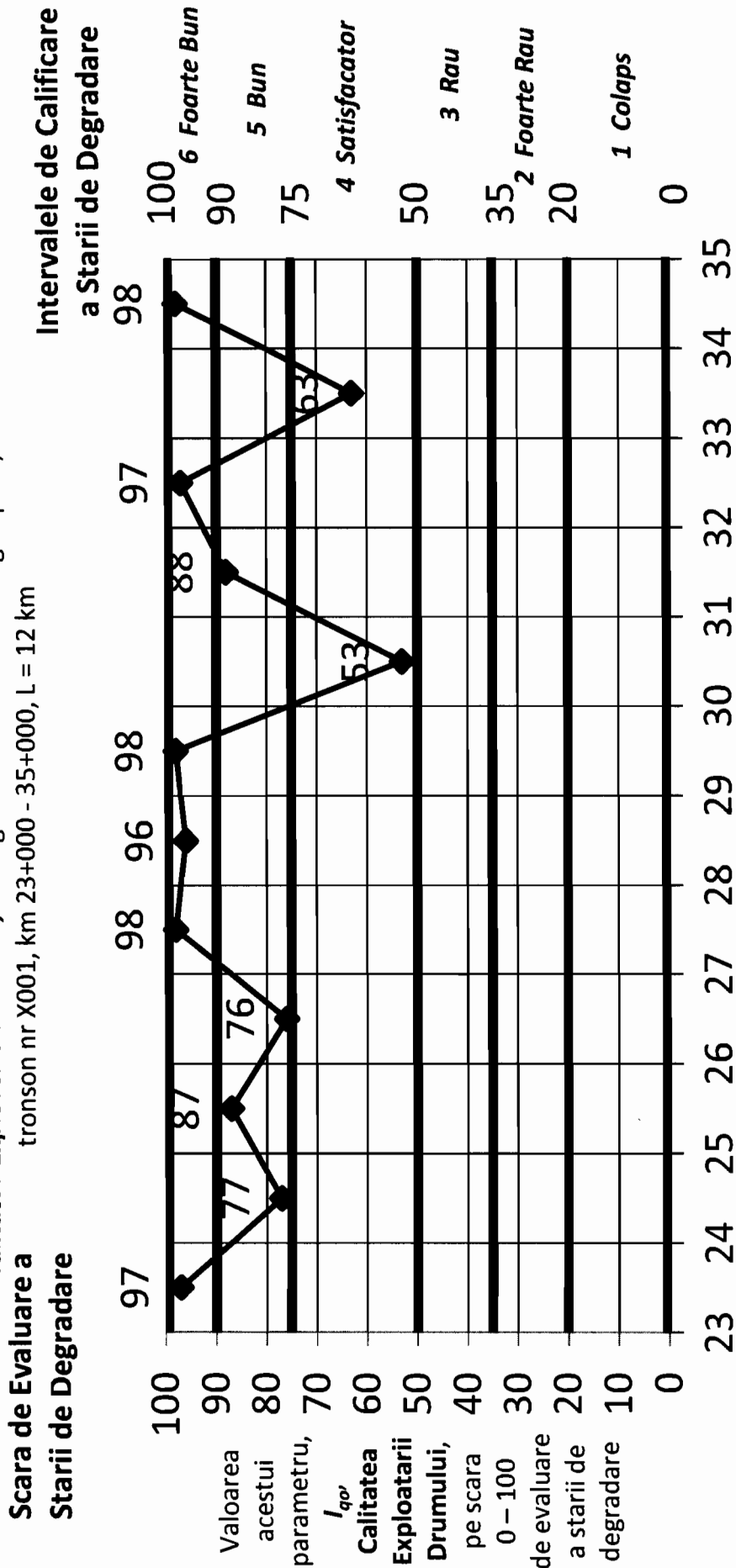


Fig 38

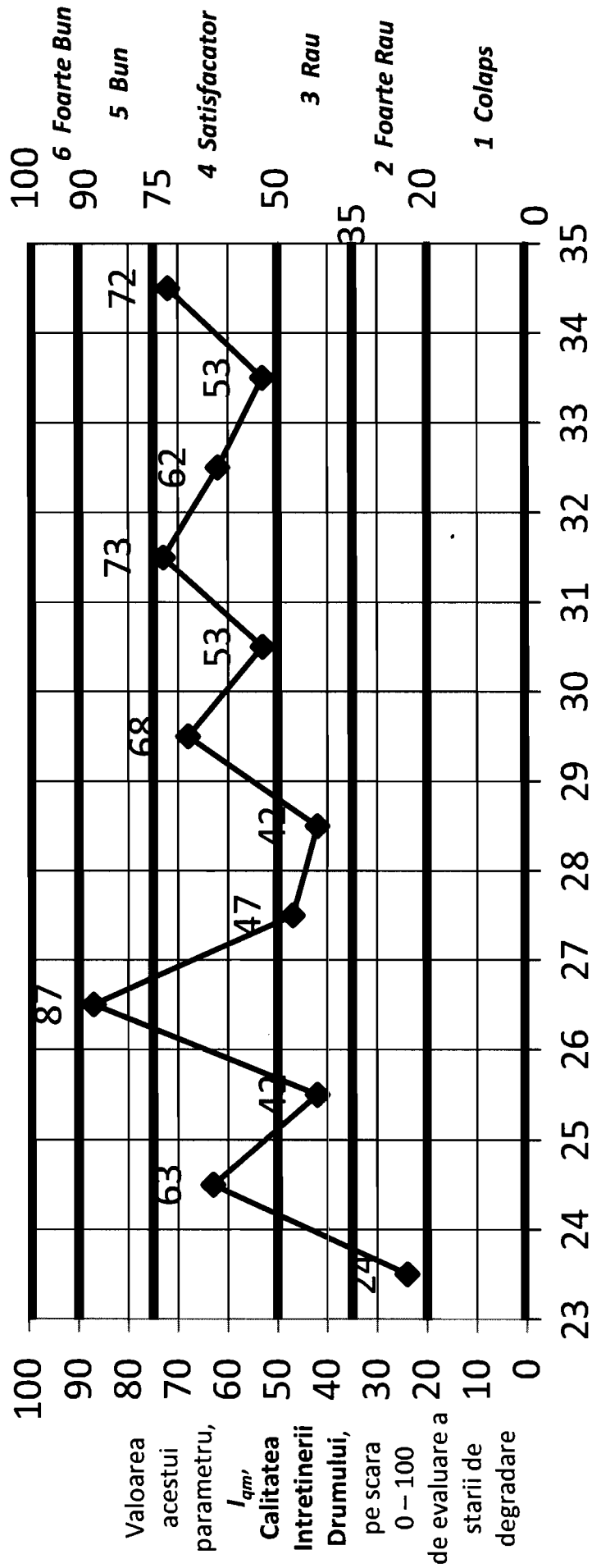
14 Indicele Calitatii Intretinerii Drumului, I_{qm}

Diagrama care ilustreaza variatia, per kilometru, a valorii numerice a parametrului I_{qm} , Calitatea Intretinerii Drumului, in lungul acestui tronson omogen pilot,

Tronson nr X001, km 23+000 - 35+000, L = 12 km

Scara de Evaluare a Starii de Degradare 0 - 100

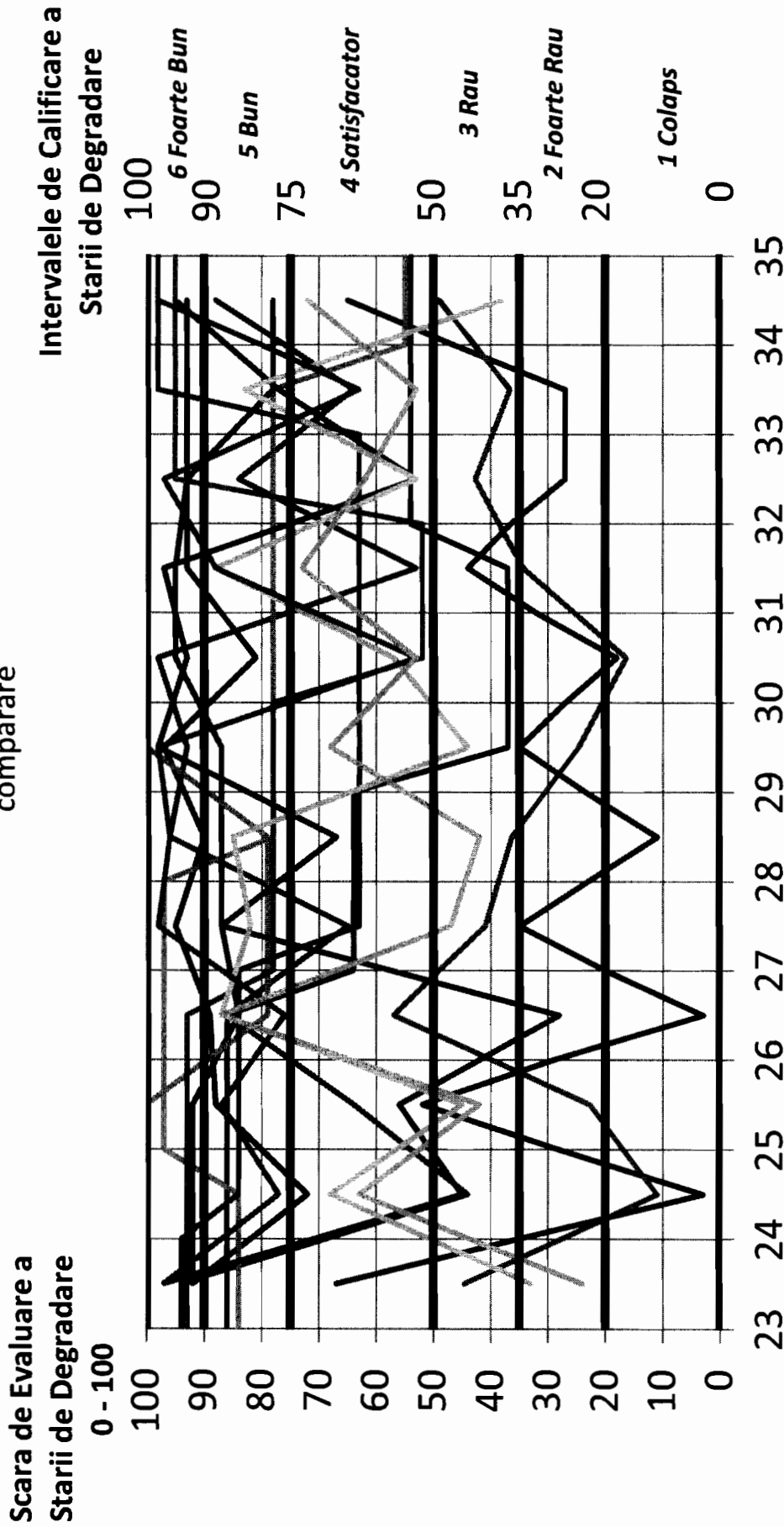
Intervalele de Calificare a Starii de Degradare



Km, tronson X001

Fig 39

Diagrama compozita, cuprinzand toate cele 14 diagrame de variatie longitudinala, cate una pentru fiecare parametru de stare, trasate pentru tronsonul omogen pilot, nr X001, km 23+000 - km 35+000, L = 12.0 km, suprapuse aici la ceceasi scara pentru comparare



Km, tronson X001

REVENDICARI

Inventia este definita de urmatoarele revendicari :

- 1 Un sistem pentru optimizarea atotcuprinzatoare, multi-criteriala si multi-etapizata a programelor de lucrari ale administratiilor de drumuri publice de orice tip, marime, arie de cuprindere teritoriala, categorie de drumuri, si la orice nivel de administratie, caracterizat prin aceea ca este constituit dintr-un sistem de referinta stabil pentru reseaua de drumuri in cauza, un sub-sistem pentru investigarea si evaluarea starii tehnice si functional-operationale exhaustive a intregii retele, precum si un modul pentru prescrierea lucrarilor de remediere ce trebuie executate pe fiecare tronson omogen.
- 2 Sistemul de la revendicarea nr 1, suplimentat de un procedeu caracterizat prin aceea ca reseaua de drumuri la care se aplica prezenta inventie se divizeaza in tronsoane de drum omogene in raport cu volumele constante de trafic pe care le suporta, si de o schema pentru stabilirea primei ordini de prioritate a tronsoanelor de drum ce compun reseaua in cauza, pe baza volumelor de trafic uniforme, constante pe care acestea le suporta, ca in Tabelul nr 1, in ordine descrescanda
- 3 Sistemul de la revendicarea nr 1, suplimentat de o metoda pentru evaluarea temeinica, globala si exhaustiva a starii tehnice si operationale a intregii retele, caracterizata prin aceea ca intregul corp al drumului, pentru fiecare tronson omogen, ca o constructie civila complexa, se divizeaza in toate componentele sale de sine statatoare, distincte si disjuncte, pana la cele mai mici, si se stabileste o suita de 14 parametri de stare tehnica (fizica) si operational-functionala care, odata cuantificati, caracterizeaza in mod global fiecare tronson omogen definit, distinct si de sine statator al retelei de drumuri in cauza; absolut toate defectele, deficientele si degradarile gasite in oricare dintre partile si/sau sub-partile constitutive ale corpului drumului pe tronsonul in cauza, sunt incorporate in unul dintre cei 14 parametri sau sub-parametri de stare, iar sfera de cuprindere a tuturor parametrilor de stare pusi laolalta acopera exhaustiv "starea globala de sanatate" a drumului ca edificiu civil, la un anumit moment dat in timp.
- 4 Sistemul de la revendicarea nr 1, suplimentat de o scara de valori in puncte de la 0 – 100, denumita scara nivelelor de evaluare a starii tehnice, caracterizata prin aceea ca ea constituie un sistem uniform de referinta in care valorile tuturor parametrilor si sub-parametrilor de stare, precum si alte marimi utilizate in aplicarea acestei inventii, sunt aduse intr-un interval-numitor-comun, in scopul simplificarii intregului proces de optimizare si al asigurarii coerentei si uniformitatii pe parcursul intregului proces de optimizare; aceasta scara a fost divizata in 6 intervale de calificare: 1(0 – 20), Colaps; 2(20 – 35), Foarte Rau; 3(35 – 50), Rau; 4(50 – 75), Satisfacator; 5(75 – 90), Bun, si 6(90 – 100), Foarte Bun , ca in Fig 1

- 5 Procedeu din revendicarea 2, suplimentat de un sub-procedeu pentru evaluarea *Starii de Degradare a Suprafetelor Carosabile*, I_{sd} , sau parametrul nr 1, caracterizat prin aceea ca suprafata carosabila afectata de fiecare dintre cele 15 degradari considerate, se masoara separat iar rezultatele se exprima in procente din totalul suprafetei carosabile (sau acostamentelor) a fiecarui kilometru al fiecarui tronson omogen de drum; valorile numerice ale celor 15 degradari, deci 15 sub-parametri, se insumeaza iar valoarea intregului parametru I_{sd} , *Starea de Degradare a Suprafetelor Carosabile*, este obtinuta pentru fiecare kilometru al tronsonului omogen respectiv, in procente. Valoarea parametrului I_{sd} , pentru fiecare sub-tronson in lungime de 1 kilometru, se va converti in calificative pe scara de clasificare de 0 – 100, prin scaderea ei, in procente, din 100, pentru o tratare uniforma a tuturor parametrilor, iar valoarea fiecaruia dintre cei 15 sub-parametri ai parametrului nr 1, *Starea de Degradare a Suprafetei Carosabile*, I_{sd} , pentru un intreg tronson omogen, se calculeaza ca o medie aritmetica a valorilor acelu sub-parametru pentru fiecare din kilometrii tronsonului in cauza.
- 6 Sistemul de la revendicarea nr 1, suplimentat in continuare de o serie de diagrame ce se vor trasa pentru fiecare tronson omogen al retelei in cauza si pentru fiecare din cei 14 parametri si sub-parametri de stare, caracterizate prin aceea ca ele ilustreaza variatia valorii respectivului parametru sau a oricaruia dintre sub-parametrii acestuia, daca exista, in lungul tronsonului omogen, per sub-tronsoane omogene de diverse lungimi, cuantificati pe baza de investigatii si masuratori in teren si, ulterior, calcule in birou ale valorilor; aceasta arata cum tronsonul de drum in cauza este divizat in sub-tronsoane care cad in diverse intervale de evaluare, in conformitate cu scara de clasificare din Fig 1, pentru fiecare din cei 14 parametri de stare
- 7 Diagramele din revendicarea nr 6, suplimentate in continuare de curbe de conversie pentru parametrii I_{bc} , Capacitatea Portanta a Corpului Drumului, I_{rr} , *Starea de Denivelare a Suprafetelor Carosabile*, I_{sr} , Rezistenta la Derapaj, I_s , Nivelul de Serviciu, caracterizate prin aceea ca ele transforma marimile efectiv masurate in valori in intervalul 0 – 100.
- 8 Sistemul de la revendicarea nr 1, suplimentat in continuare printr-o serie de 6 criterii de optimizare pentru Etapa I Optimizare, la nivel de retea, caracterizat prin aceea ca asigura optimizarea multi criteriala, dupa cum urmeaza: (1) starea tehnica-functionala-operationala a retelei in cauza; (2) criteriul volume de trafic; (3) criteriul dezvoltare economica; (4) criteriul strategic; (5) criteriul social (accesibilitate, conectivitate) si (6) contextul international.
- 9 Procedeu de la revendicarea nr 2, suplimentat in continuare cu un *Indice Global de Viabilitate*, I_{gs} , caracterizat prin aceea ca este stabilit si definit pentru caracterizarea starii tehnice si operationale globale a fiecarui traseu sau tronson omogen distinct ce intra in componenta retelei de drumuri in cauza, ca este folosit pentru optimizarea tehnica si operationala a listei de trasee/tronsoane omogene la nivel de retea, cu

valoarea pe o scara 0 – 100, adica criteriul nr 1; acest indice se calculeaza cu o formula de agregare care ia in considerare valoarea individuala a tuturor si fiecaruia dintre parametrii de stare, exprimat printr-un scor pe scara 0 – 100, ca in Tabelul nr 3, si care incorporeaza un coeficient de ponderare pentru fiecare parametru de stare. I_{gs} se foloseste la o a doua prioritizare a listei de trasee/tronsoane ale retelei in cauza, in acest caz in raport cu *Indicele Global de Viabilitate, I_{gs}* , in ordinea sa crescatoare, ca in Tabelul nr 5.

- 10 Procedul de la revendicarea nr 2, suplimentat cu stabilirea si calcularea unui *Coeficient Direct de Trafic, C_{dt}* , prin raportarea direct proportionala a volumelor constante de trafic suportate de fiecare dintre tronsoanele omogene ale retelei, la volumul de trafic cel mai mare, exprimat in Sarcini Standard Echivalente pe Osie, ESAL, suportat de unul dintre tronsoanele retelei, caruia i s-a atribuit scorul de 100, cu un *Coeficient Invers de Trafic, C_{rt}* , prin scaderea valorilor *Coeficientului Direct de Trafic, C_{dt}* , din 100, si cu un *Coeficient Compozit*, obtinut prin adunarea *Coeficientului Direct de Trafic, C_{dt}* , cu *Coeficientul Invers de Trafic, C_{rt}* , pentru fiecare traseu/tronson al retelei, caracterizati prin aceea ca evalueaza tronsonul respectiv in raport atat cu starea tehnica si operationala, cat si cu volumul de trafic pe care il suporta, adica criteriul 2 de optimizare, ca in Tabelul nr 6; acesti 3 coeficienti se folosesc la o a treia, si ultima, optimizare a listei de trasee/tronsoane ale retelei de drumuri in cauza, in raport cu ambele criterii, starea tehnica si operatioanla, adica criteriul nr 1, si volumul de trafic pe care il duce, adica criteriul nr 2, ca in Tabelul nr 7, pentru incheierea Etapei I Optimizare
- 11 Sistemul de la revendicarea nr 1, suplimentat in continuare cu o metoda pentru analiza tehnica detaliata a fiecarui tronson omogen, caracterizata prin aceea ca examineaza comparativ diagramele de variatie longitudinala a valorii fiecaruia dintre cei 14 parametri de stare, prin juxtapunerea lor la aceeasi scara, care se face strict in ordinea tronsoanelor luate din lista finala optimizata in Etapa I Optimizare; metoda cuprinde o sub-metoda de reoptimizare prin care se face o selectie a tuturor sub-tronsoanelor omogene, in raport cu fiecare si toti parametrii de stare, care cad in fiecare interval de evaluare, de la 1 la 6, in aceasta ordine, pentru fiecare tronson omogen, unul cate unul, luati in ordinea de prioritate stabilita in Etapa I Optimizare, selectie ce se concentreaza in mod secvential in grupuri per intervale de evaluare, de la 1 la 6, ca in Tabelul nr 10
- 12 Sistemul de la revendicarea nr 1, suplimentat in continuare cu un modul caracterizat prin aceea ca permite prescrierea lucrarilor de drumuri necesare pentru ridicarea nivelului prezent de calificare a tuturor parametrilor de stare pe fiecare tronson, in ordinea lor optimizata, la nivelul 6(90 – 100), Foarte Bun, ca in Tabelul 11, si pentru stabilirea cu precizie a articolelor de lucrari ce trebuie executate in acest scop pe fiecare tronson omogen.

- 13 Metoda de la revendicarea nr 11 (pentru analiza tehnica detaliata a fiecarui tronson omogen) suplimentata de un modul caracterizat prin aceea ca asigura ca optimizarea programului de lucrari sa se poata face in 3 moduri diferite, adica prin concentrarea procesului de optimizare fie (1) asupra nivelelor de degradare, unul cate unul, de la 1 la 6, fie (2) asupra parametrilor de stare, unul cate unul, de la 1 la 14, fie (3) asupra tronsoanelor omogene, unul cate unul, in ordinea lor de prioritate stabilita in Etapa I Optimizare, in acest caz de la 1 la 23.