



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 185 (XXIX) — Nr. 746

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Luni, 18 septembrie 2017

SUMAR

<u>Nr.</u>		<u>Pagina</u>
	ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE	
1.294.	— Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Normelor tehnice privind amplasarea lucrărilor edilitare, a stâlpilor pentru instalații și a pomilor în localitățile urbane și rurale.....	2–7
1.296.	— Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor	8–15
	ACTE ALE AUTORITĂȚII NAȚIONALE DE REGLENTARE ÎN DOMENIUL ENERGIEI	
83.	— Ordin pentru abrogarea Ordinului președintelui Autorității Naționale de Reglementare în Domeniul Energiei nr. 19/2007 privind aprobarea Metodologiei de stabilire, implementare și utilizare a serviciului tehnologic de sistem rezervă de capacitate	16

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR

ORDIN

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

În temeiul prevederilor art. VII din Legea nr. 198/2015 privind aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 7/2010 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, precum și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 21/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Normele tehnice privind amplasarea lucrărilor edilitare, a stâlpilor pentru instalații și a pomilor în localitățile urbane și rurale, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Începând cu data intrării în vigoare a prezentului ordin, Ordinul ministrului transporturilor nr. 47/1998 pentru

aprobarea Normelor tehnice privind amplasarea lucrărilor edilitare, a stâlpilor pentru instalații și a pomilor în localitățile urbane și rurale, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 138 bis din 6 aprilie 1998, se abrogă.

Art. 3. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul transporturilor,
Alexandru-Răzvan Cuc

București, 30 august 2017.
Nr. 1.294.

ANEXĂ

NORME TEHNICE

privind amplasarea lucrărilor edilitare, a stâlpilor pentru instalații și a pomilor în localitățile urbane și rurale

CAPITOLUL I

Generalități

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

1.2. Conform art. 25 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 82/1998, cu modificările și completările ulterioare, documentațiile privind proiectarea, construcția și modernizarea drumurilor se întocmesc cu respectarea planurilor de amenajare a teritoriului și de urbanism și cu avizele prevăzute în normele metodologice.

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

1.4. Drumurile publice de interes național, județean și comunal își păstrează categoria funcțională din care fac parte și sunt considerate continue și atunci când traversează localitățile, servind totodată și ca străzi.

CAPITOLUL II

Obiectul și domeniul de aplicare

2.1. Prezentele norme tehnice se referă la condițiile de amplasare a lucrărilor tehnico-edilitare, a stâlpilor pentru instalații și a pomilor în zona drumurilor publice.

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

2.2. Lucrările care fac obiectul prezentelor norme tehnice sunt:

— lucrări tehnico-edilitare — rețele de distribuție sau colectare pentru apă, energie electrică, telefonie, gaze, termoficare și canalizare pluvială;

— amplasarea stâlpilor pentru instalații — iluminat public, semnalizări luminoase rutiere, cabluri de energie electrică sau telecomunicații;

— amplasarea pomilor.

CAPITOLUL III

Condiții de amplasare a lucrărilor edilitare subterane în zona drumurilor publice din localitățile urbane și rurale

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

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

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

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

3.3. Lucrările edilitare subterane se amplasează, de regulă, în afara părții carosabile a drumului sau în galerii vizitabile.

Amplasarea, construcția, repararea și întreținerea acestor lucrări se fac cu aprobarea administratorului drumului și cu respectarea legislației în vigoare.

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

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

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

- sub zonele verzi;
- sub insulele de dirijare a circulației;
- sub trotuare sau alei pentru cicliști;
- numai în cazuri excepționale, sub partea carosabilă sau sub liniile de tramvai, prevăzându-se măsuri speciale de protecție conform normelor specifice, respectiv pct. 17 al notei din anexa nr. 6 la Ordinul ministrului delegat pentru proiecte de infrastructură de interes național și investiții străine nr. 290/2013 pentru aprobarea unor tarife aplicate de Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România — S.A., cu următoarea formulare: „în cazuri excepționale, pe sectoare de drum limitate ca lungime, a căror soluție tehnică este impusă de existența altor rețele pozate cu acordul administratorului de drum, justificate cu argumente tehnice, în partea carosabilă a drumurilor naționale, și anume cât mai aproape de marginea acesteia, realizată de preferință prin foraj orizontal în lungul drumului, prin canivou (casetă tehnică) sau galerie edilitară”.

3.6. În documentațiile de urbanism ale localităților trebuie să se indice încadrarea rețelelor edilitare subterane în profilul transversal al drumului public.

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

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

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

- caracteristicile terenului de fundare;
- siguranța în exploatare;
- categoria drumului public și structura rutieră existentă sau proiectată;
- posibilitatea proiectării și executării, în mod coordonat, a tuturor rețelelor subterane;
- etapizarea executării lucrărilor;
- posibilitatea de deviere sau de întrerupere a circulației.

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

- rețelele subterane electrice și de telecomunicații, amplasate pe trasee paralele de lungime mare, se recomandă să se pozeze separat, de o parte și de alta a drumului public;
- rețelele de tracțiune electrică se recomandă să se amplaseze lângă fundațiile stâlpilor susținători respectivi;

— rețelele de telecomunicații se recomandă să se pozeze în zona cuprinsă între frontul de aliniere a construcțiilor și partea carosabilă a drumului public;

— rețelele de gaze naturale se recomandă să se pozeze pe zona necarosabilă a drumului public, pe partea opusă canalelor de energie termică și canalizațiilor telefonice;

— distanța minimă dintre conducte și canale, precum și dintre acestea și construcțiile existente trebuie să asigure stabilitatea construcțiilor, ținându-se seama de adâncimea de fundare, precum și de caracteristicile geotehnice ale terenului.

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

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

3.11. Aducțiunile pentru alimentare cu apă care au trasee în localități, comune cu celelalte rețele edilitare subterane, se amplasează în conformitate cu normele tehnice și cu aprobarea administratorului drumului.

3.12. Traversarea aeriană a drumurilor publice de către rețelele edilitare se face, de regulă, în locurile unde drumul public este în aliniament, intersecția realizându-se la un unghi apropiat de 90°, dar nu mai mic de 60°. Administratorul drumului poate aproba derogări pe baza unui studiu tehnico-economic.

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

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

3.15. Rețelele magistrale de distribuție sau colectare pentru apă, energie electrică, telefonie, gaze, termoficare se vor amplasa în galerii circulabile, prevăzute cu puncte de branșare distribuite la distanțe optime, potrivit documentațiilor de urbanism, asigurându-se lungimi minime ale branșamentelor.

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

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

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

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

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

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

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

3.23. Este interzisă montarea conductelor de distribuție:

- sub linii de tramvai sau de cale ferată, în lungul acestora;
- în canale de orice fel, care comunică direct cu clădiri;

— sub orice fel de construcții sau pe terenuri destinate construcțiilor.

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

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

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

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

3.27. Administratorul drumului este obligat să notifice deținătorii de utilități sau instalații autorizate în zona drumului cu privire la lucrările ce se vor executa la drum, precum și termenul în care aceștia sunt obligați să le desființeze sau să le mute, după cum urmează:

a) cu cel puțin 3 luni înainte de începerea lucrărilor a căror execuție impune desființarea, mutarea sau modificarea, pentru construcții autorizate cu caracter definitiv;

b) cu cel puțin o lună înainte de începerea lucrărilor la drum, în cazul construcțiilor acceptate cu caracter provizoriu.

CAPITOLUL IV

Condiții de amplasare a stâlpilor pentru instalații în zona drumurilor publice din localitățile urbane și rurale

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

4.2. Traversările aeriene ale cablurilor trebuie să asigure o înălțime de liberă trecere de minimum 6,00 m deasupra punctului celui mai înalt al platformei drumului. În cazul cablurilor electrice, înălțimea se majorează cu spațiul de siguranță împotriva electrocutării, după cum urmează:

Condiții de calcul al distanței pe verticală	Distanța minimă între conductorul inferior al LEA și partea carosabilă		
	$U_n \leq 110 \text{ kV}$	$U_n = 220 \text{ kV}$	$U_n = 400 \text{ kV}$
Gabaritul minim	7,00	8,00	9,00

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

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

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

4.6. Amplasarea pe străzi a stâlpilor pentru instalații se va face la minimum 1 m față de partea carosabilă, în cazul în care aceasta este încadrată de borduri denivelate, sau minimum 3 m, în celelalte cazuri, iar în cazul localităților rurale stâlpii vor fi amplasați dincolo de șanț (anexa nr. 1).

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

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

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

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

Semafoarele de bază se amplasează în intersecții, de regulă, pe partea dreaptă a direcției de mers (anexa nr. 2).

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

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

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

În cazul semafoarelor repetitoare, montate pe partea stângă a direcției de mers, în insule de dirijare sau în spațiul verde median, înălțimea de la sol la extremitatea de jos a semaforului poate fi de minimum 0,80 m (anexa nr. 2).

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

4.12. Administratorul drumului este obligat să notifice deținătorii de utilități sau instalații autorizate în zona drumului cu privire la lucrările ce se vor executa la drum, precum și la termenul în care aceștia sunt obligați să le desființeze sau să le mute, după cum urmează:

— cu cel puțin 3 luni înainte de începerea lucrărilor a căror execuție impune mutarea ori modificarea, pentru construcții autorizate cu caracter definitiv;

— cu cel puțin 1 lună înainte de începerea lucrărilor la drum, în cazul construcțiilor cu caracter provizoriu.

CAPITOLUL V

Condiții de amplasare a pomilor în zona drumurilor publice din localitățile urbane și rurale

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

5.2. Plantațiile în rânduri cu arbori se execută pe ambele părți ale drumului public, de regulă în zona de siguranță, amplasate

simetric și paralel cu axa drumului. Alegerea speciilor și asocierea lor în plantații trebuie să corespundă condițiilor de climă și de sol.

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

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

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

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

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

— pentru plantații de pomi într-un șir minimum 1,00 m;

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

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

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

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

5.8. Distanțele minime de la marginea părții carosabile până la trunchiurile de arbori și arbuști trebuie să fie de minimum 1,00 m, în cazul în care aceasta este încadrată de borduri denivelate, sau minimum 3 m, în celelalte cazuri.

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

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

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

CAPITOLUL VI Dispoziții finale

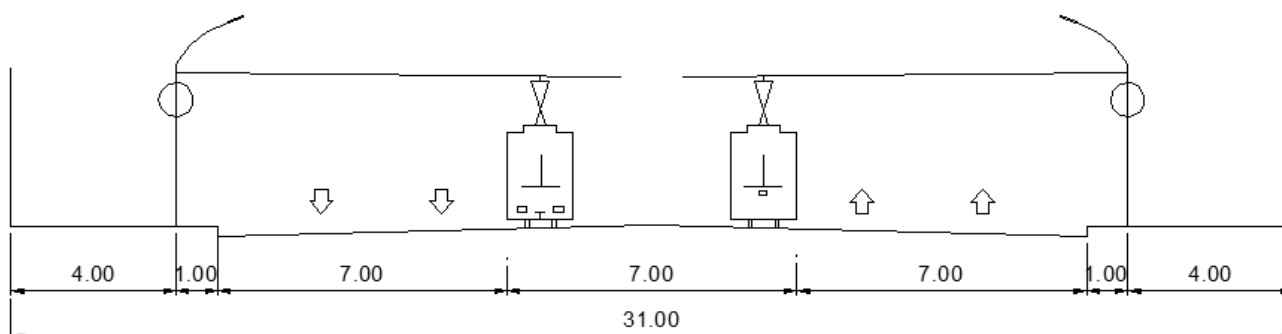
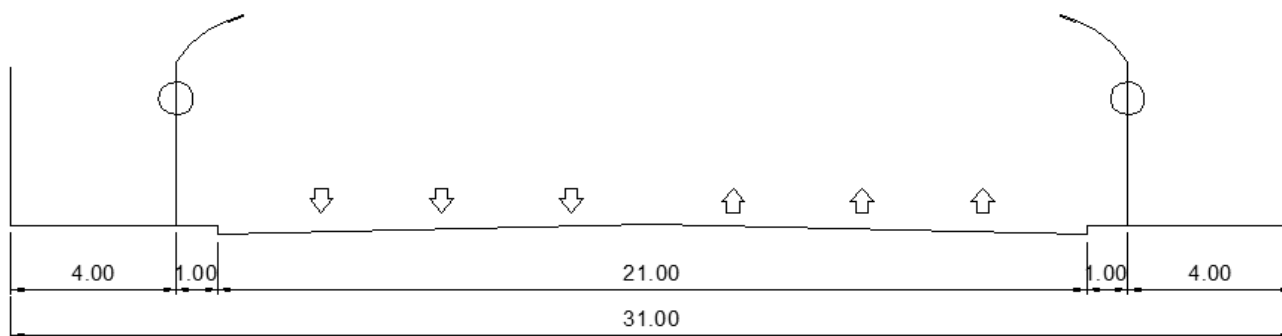
6.1. Anexele nr. 1 și 2 fac parte integrantă din prezentele norme tehnice.

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

ANEXA Nr. 1)
la normele tehnice*

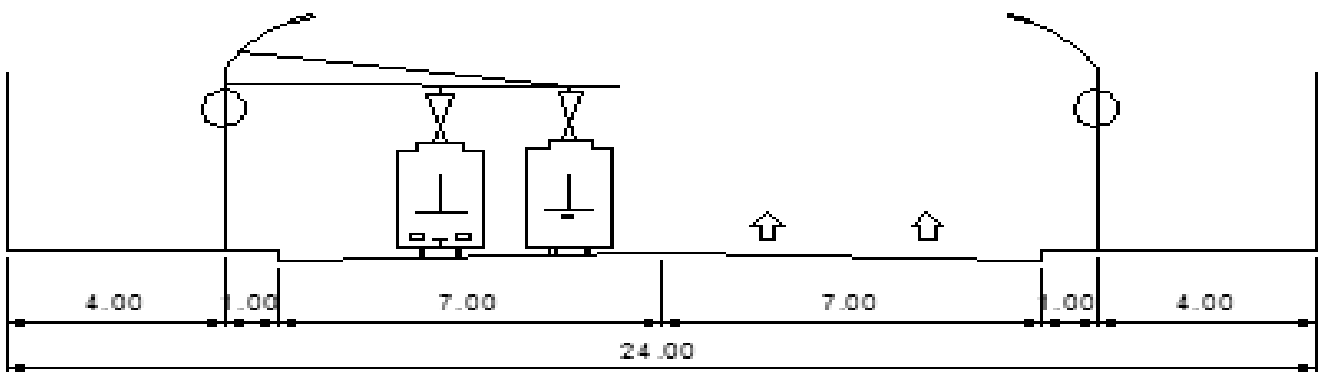
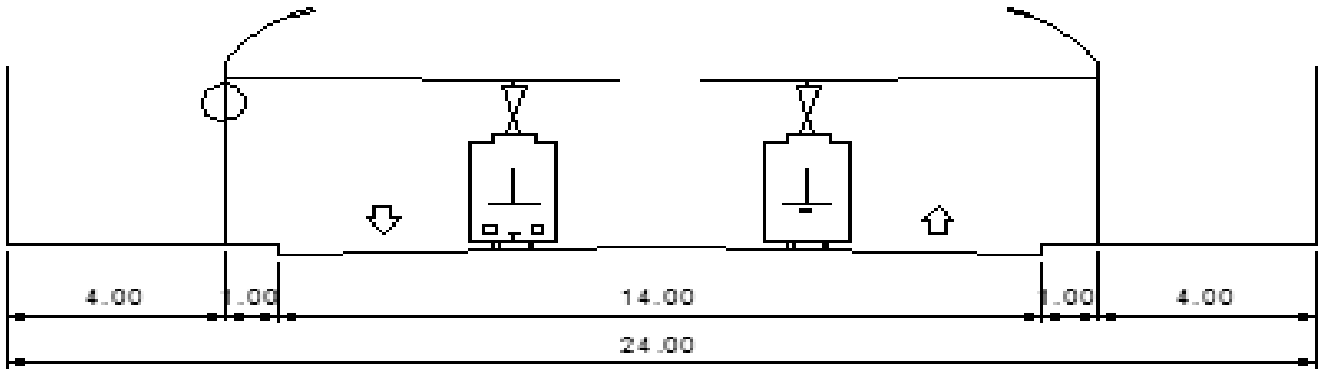
Profiluri caracteristice de drumuri publice

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

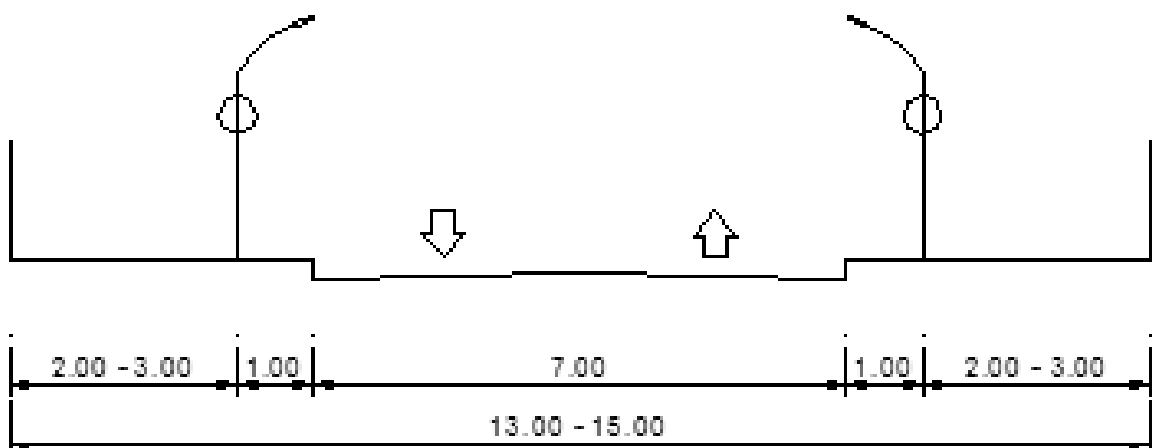
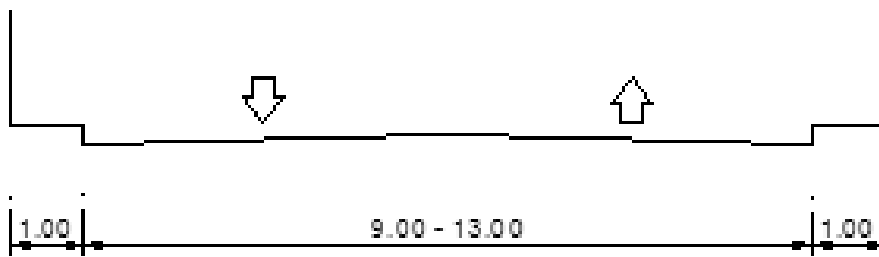


*) Anexa nr. 1 este reprodusă în facsimil.

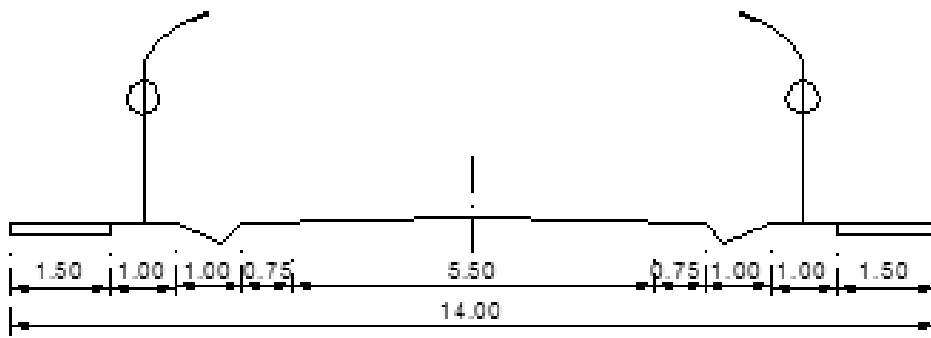
B. Drumuri publice de categoria a II-a — de legătură — cu 4 benzi de circulație



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

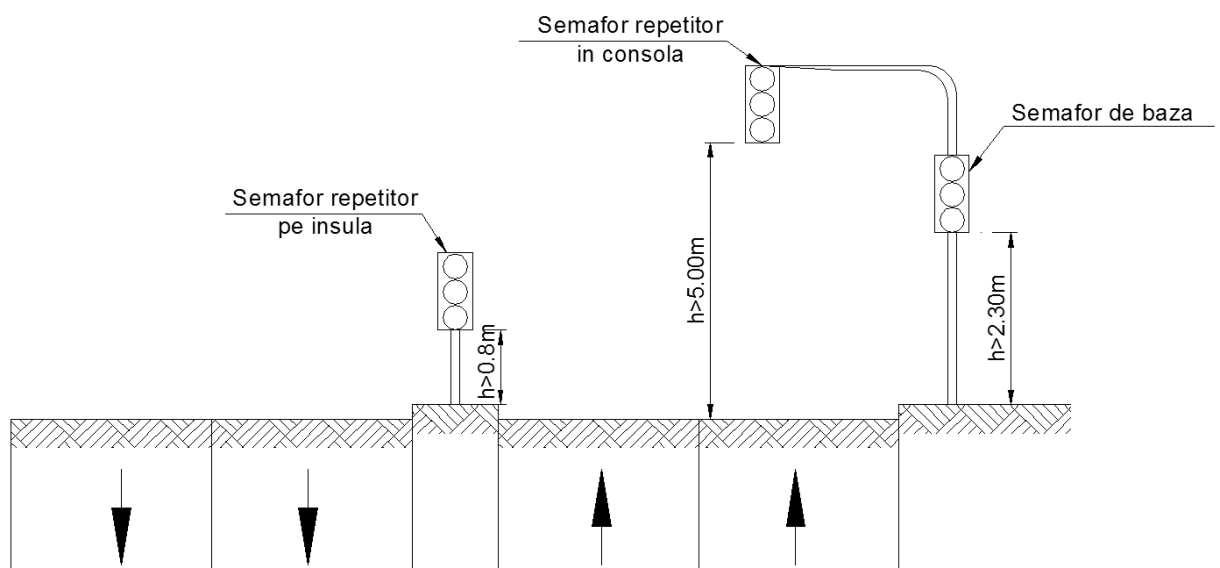
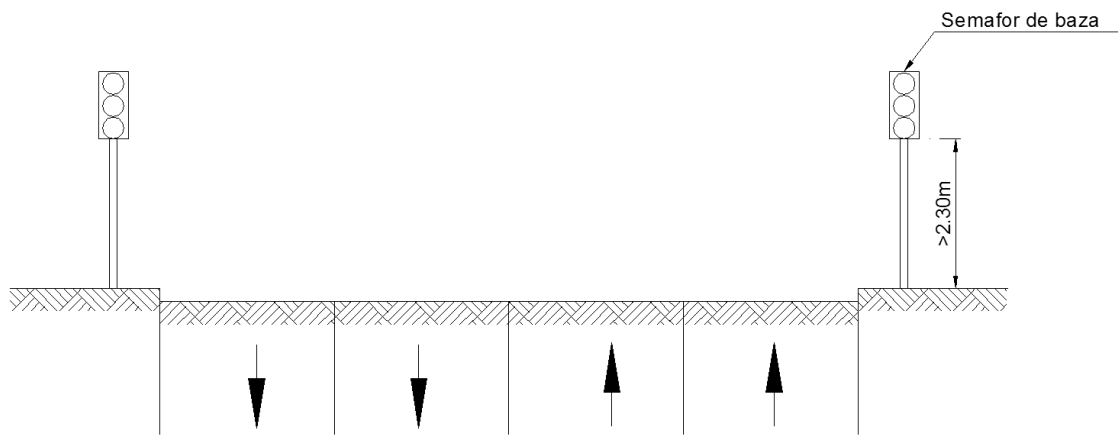


Drumuri publice în localități rurale



ANEXA Nr. 2)
la normele tehnice*

Amplasarea instalațiilor de semnalizare la intersecții față de drumul existent



*) Anexa nr. 2 este reprodusă în facsimil.

MINISTERUL TRANSPORTURILOR

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

În temeiul prevederilor art. VII din Legea nr. 198/2015 privind aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 7/2010 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, precum și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 21/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Normele tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Începând cu data intrării în vigoare a prezentului ordin, Ordinul ministrului transporturilor nr. 45/1998 pentru

aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 138 bis din 6 aprilie 1998, se abrogă.

Art. 3. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul transporturilor,
Alexandru Răzvan Cuc

București, 30 august 2017.
Nr. 1.296.

ANEXĂ

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

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

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

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

1.3. Prevederile prezentelor norme tehnice nu se aplică:

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

Drumurile naționale, județene și comunale își păstrează categoria funcțională din care fac parte, fiind considerate continue în traversarea localităților, servind totodată și ca străzi.

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

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

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

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

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

c) drumuri naționale europene (E): drumuri deschise traficului internațional, a căror încadrare ca drumuri (E) se stabilește în conformitate cu prevederile Acordului european asupra marilor drumuri de circulație internațională (AGR); ele pot fi și autostrăzi sau drumuri expres;

d) drumuri naționale principale: drumuri publice de interes național care asigură legătura capitalei țării cu orașele reședință de județ, legăturile dintre acestea, precum și cu punctele de control pentru trecerea frontierei de stat a României;

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

f) drumuri județene: drumuri de interes județean care asigură legătura între:

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

g) drumuri comunale — drumuri de interes local care asigură legăturile:

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

h) drumuri vicinale — drumuri care deserveșc mai multe proprietăți, fiind situate la limitele acestora (inclusiv alte categorii de drumuri de interes local).

2.3. Corelarea categoriilor de drumuri, din punct de vedere funcțional și administrativ, cu clasele tehnice stabilite în conformitate cu prevederile normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice se efectuează potrivit prescripțiilor din tabelul nr. 1.

Tabelul nr. 1 — Categoriile de drumuri, din punct de vedere funcțional și administrativ, cu clasele tehnice

Vitezele de proiectare pentru diferite clase tehnice ale drumurilor publice

Clasa tehnică	Număr minim/maxim de benzi de circulație	Lățimea benzii de circulație (m)	Viteza de proiectare minimă (km/h)			Categoriia de drum
			șes	deal	munte	
I	minimum 2 benzi/sens	3,75	140	120	100	Autostrăzi
II	minimum 2 benzi/sens	3,50	120	100	80	Drumuri expres și drumuri naționale europene cu 4 benzi
III	2	3,50	100	80	60	Drumuri naționale europene, drumuri naționale principale și drumuri județene
IV	2	3,00	80	60	50	Drumuri naționale principale, drumuri naționale secundare, drumuri județene și drumuri comunale
V	2	2,75	60	50	40	Drumuri naționale secundare, drumuri județene, drumuri comunale și drumuri vicinale

Vitezele de proiectare reduse pentru diferite clase tehnice ale drumurilor publice

Clasa tehnică	Număr minim/maxim de benzi de circulație	Lățimea benzii de circulație (m)	Viteza de proiectare minimă (km/h)			Categoriia de drum
			șes	deal	munte	
I	minimum 2 benzi/sens	3,75	120	100	80	Autostrăzi
II	minimum 2 benzi/sens	3,50	100	80	60	Drumuri expres și drumuri naționale europene cu 4 benzi
	1 bandă/sens	3,50	100	80	60	Drumuri naționale existente
III	2	3,50	80	60	50	Drumuri naționale europene, drumuri naționale principale, drumuri județene
IV	2	3,00	60	60	40	Drumuri naționale principale, drumuri naționale secundare, drumuri județene și drumuri comunale
V	2	2,75	50	40	30	Drumuri naționale secundare, drumuri județene, drumuri comunale și drumuri vicinale

NOTE:

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

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

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

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

Elementele geometrice adoptate trebuie să asigure desfășurarea circulației în condiții de deplină siguranță și confort, iar cerințele minimale sunt prezentate în tabelul nr. 2.

Tabelul nr. 2 — Elemente geometrice

A. Clasa tehnică I — Autostrăzi

Elemente geometrice		U.M.	Viteze de proiectare (km/h)			
			140	120	100	80
Razele minime ale curbelor în plan		m	1000	650	450	240
Declivități longitudinale maxime		%	3	4	5	6
Razele de racordare convexă a declivităților	minime	m	18000	15000	10000	5000
Razele de racordare concavă a declivităților	minime	m	6000	6000	3000	2200
Distanța minimă de vizibilitate		m	325	200	150	100

B. Clasele tehnice II—V

Elemente geometrice		U.M.	Viteze de proiectare (km/h)							
			120	100	80	60	50	40	30	25
Razele minime ale curbelor în plan		m	650	450	240	125	95	60	35	25
Razele minime în serpentine		m	—	—	—	30	25	20	20	20
Declivități longitudinale	maxime	%	5	5	6	6,5	7	7	7,5	8
Razele minime ale racordărilor verticale convexe	fără benzi separate	m	18000	10000	4500	1600	1300	1000	800	500
	cu benzi separate	m	12000	6000	3000	1500	1000	800	500	300
Razele minime ale racordărilor concave		m	6000	3000	2200	1500	1000	1000	500	300
Distanța minimă de vizibilitate	fără benzi separate	m	375	280	230	140	110	70	60	50
	cu benzi separate	m	200	140	100	70	55	35	30	25

NOTĂ:

Folosirea tabelor cu elemente geometrice reduse se va putea efectua numai cu aprobarea administratorului drumului, pe baza unui studiu tehnico-economic.

2.5. Determinarea elementelor profilului transversal, mai ales numărul benzilor și lățimea acestora, trebuie să fie stabilită în funcție de nivelul de serviciu minim de asigurat, în funcție de clasa tehnică a drumului, pe baza unui studiu tehnico-economic.

2.6. Lățimea platformei și a părții carosabile se stabilește în funcție de clasa tehnică, de categoria funcțională și de elementele prevăzute în anexa nr. 1, astfel:

A. Lățimea platformei:

a) minimum 26 m (minimum 23,5 m în condiții dificile de traseu), la autostrăzi, la care se adaugă și lățimea de lucru a sistemelor de protecție;

b) între 17 m și 21,50 m, la drumurile cu 4 benzi de circulație, la care se adaugă și lățimea de lucru a sistemelor de protecție;

c) între 7 m și 12 m, la drumurile cu două benzi de circulație, la care se adaugă și lățimea de lucru a sistemelor de protecție;

d) 5 m, la drumurile cu o bandă de circulație, la care se adaugă și lățimea de lucru a sistemelor de protecție;

e) 3,50 m, la drumurile vicinale, la care se adaugă și lățimea de lucru a sistemelor de protecție.

B. Lățimea părții carosabile:

a) 15 m (14 m în condiții dificile de traseu), la autostrăzi;

b) 14 m la drumurile cu 4 benzi de circulație;

c) între 5,50 și 7 m, la drumurile cu două benzi de circulație;

d) 4 m, la drumurile cu o bandă de circulație;

e) 2,75 m, la drumurile vicinale.

2.7. Zonele mediane la autostrăzi se proiectează echipate cu sisteme de protecție (parapete unidirecționale), prevăzute, după caz, cu dispozitive speciale antiorbire, sau plantații de arbuști. La drumurile cu 4 benzi de circulație se poate prevedea o zonă mediană pe care se pot amplasa separatori fizici.

2.8. Lățimea platformei pentru drumurile noi se va dimensiona astfel încât să fie asigurată lățimea de lucru a sistemelor de protecție a circulației.

2.9. În vederea asigurării fluenței circulației, pe sectoarele cu declivități peste 3% în cazul autostrăzilor și peste 4% în cazul claselor tehnice II și III, având circulație preponderentă de vehicule grele (peste 20% din trafic), se va căuta să se realizeze benzi suplimentare pentru circulația acestora, pe baza unui studiu tehnico-economic.

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

Alegerea tipului de structură rutieră se va realiza pe baza unui studiu tehnico-economic, ținându-se seama și de lucrările de întreținere necesare fiecărui tip de îmbrăcăminte rutieră în exploatare.

Pe sectoarele de drum unde sunt semnalate degradări datorate fenomenului de îngheț-dezghet se vor lua măsuri pentru diminuarea efectului asupra structurii rutiere a acestui fenomen.

2.11. Pentru asigurarea confortului și siguranței circulației în exploatare, la realizarea îmbrăcămintei rutiere se vor utiliza materiale, echipamente și tehnologii care să asigure îndeplinirea condițiilor privind planeitatea, uniformitatea și rugozitatea suprafeței de rulare, corelate cu vitezele practicabile în conformitate cu prescripțiile în vigoare.

CAPITOLUL III

Proiectarea și construirea podurilor, pasajelor și a viaductelor

3.1. Proiectarea podurilor, pasajelor, viaductelor și a podețelor noi se va efectua pentru convoaiele de calcul prevăzute în prescripțiile de proiectare în vigoare, Eurocod. Administratorul drumului poate stabili coeficienți de corecție pentru modelul LM1, în funcție de trafic.

3.2. La modernizarea, consolidarea sau reabilitarea podurilor, pasajelor și viaductelor existente se vor stabili convoaiele de calcul pentru care se vor proiecta lucrările, în funcție de trafic, pe baza unui studiu tehnico-economic.

3.3. Pentru podurile, podețele și viaductele amplasate pe drumuri publice cu trafic de vehicule speciale pentru piese grele, la propunerea unităților care au în administrare drumul respectiv, la solicitarea beneficiarului transportului și cu aprobarea Ministerului Transporturilor, se vor lua în considerare, la dimensionarea structurilor, tipuri de convoaie excepționale, corelate cu dimensiunile și greutatea pieselor, în conformitate cu prescripțiile în vigoare.

3.4. La dimensionarea hidraulică a podurilor și podețelor se va asigura scurgerea apelor potrivit debitelor de calcul și de verificare, ținându-se seama de prevederile studiilor și lucrărilor pentru regularizarea, îndiguirea și amenajarea cursurilor de apă, în contextul legislației în vigoare.

În cazul râurilor și al canalelor navigabile se vor prevedea soluții care să asigure gabaritele de navigație.

3.5. La realizarea pasajelor denivelate se va ține seama de intensitatea traficului rutier actual și de evoluția acestuia în perspectivă, de necesitatea asigurării fluenței și siguranței circulației și de eficiența tehnico-economică.

3.6. Pe drumurile naționale se va analiza posibilitatea de a prevedea pasaje denivelate la intersecțiile cu linii de cale ferată, pe baza unui studiu tehnico-economic.

3.7. Lățimea podurilor, pasajelor și a viaductelor se corelează cu lățimea platformei și a părții carosabile a drumului. Pentru podurile, pasajele și viaductele în aliniament lățimea este prezentată în anexa nr. 2.

3.8. Înălțimea gabaritului de liberă trecere peste drumuri, indiferent de categorie sau clasă tehnică, este de minimum 5,0 m sau în conformitate cu solicitările administratorului drumului.

3.9. La autostrăzile nou-construite gabaritul de liberă trecere va fi de minimum 5,5 m.

CAPITOLUL IV

Intersecții de drumuri

4.1. Intersecțiile dintre drumurile publice se realizează denivelat sau la același nivel, în funcție de intensitatea traficului rutier, pe baza unui studiu tehnico-economic.

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

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

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

4.4. Proiectarea amenajărilor intersecțiilor la nivel se realizează asigurându-se în principiu circulația cu prioritate pe traseul de drum cu nivele de trafic superioare, considerat drum principal, pe baza unui studiu tehnico-economic.

Drumurile naționale europene, excepție făcând autostrăzile sau drumurile expres, au prioritate față de celelalte drumuri.

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

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

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

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

Pentru drumurile naționale europene, intersecțiile vor fi denivelate în cazul liniilor de cale ferată principale pe baza unui studiu tehnico-economic.

Pentru celelalte categorii de drumuri, necesitatea realizării intersecției denivelate se stabilește pe baza unui studiu tehnico-economic, determinat în conformitate cu metodologia în vigoare.

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

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

— ambele căi de comunicație să fie pe cât posibil în aliniament;

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

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

4.9. Echiparea și sistematizarea intersecției dintre drumurile publice și calea ferată, precum și semnalizarea se stabilesc în conformitate cu prevederile reglementărilor în vigoare.

CAPITOLUL V Dispoziții finale

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

5.2. În cazul modernizării, consolidării sau reabilitării unor sectoare de drumuri existente care sunt în rambleuri înalte sau debleuri adânci, au lucrări grele de sprijinire și consolidare, sunt în traversarea localităților cu numeroase accese și prezintă elemente geometrice care nu se încadrează în cele prevăzute de norme, iar amenajarea în condițiile normelor ar necesita lucrări de volume mari și costisitoare, exproprieri și/sau demolări sau ar elimina posibilitățile de acces la riverani, cu acordul administratorului drumului, se pot adopta elemente de proiectare excepționale reglementate, fără însă a afecta siguranța circulației, prevăzându-se măsuri corespunzătoare.

5.3. Pe drumurile publice pe care se desfășoară frecvent circulația autobuzelor sau microbuzelor pe linii regulate de transport în comun se vor prevedea stații de transport în comun, de tip alveolar, în afara părții carosabile.

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

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

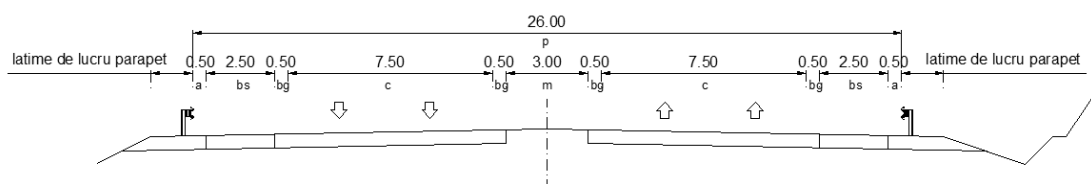
Stațiile de transport în comun nu pot fi folosite ca locuri de staționare sau parcare.

ANEXA Nr. 1)
la normele tehnice*

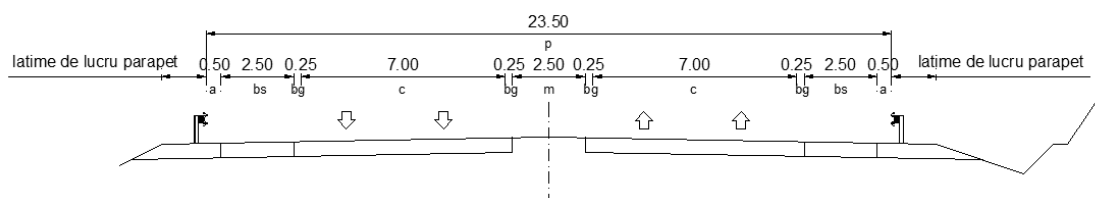
Lățimile platformelor și părților carosabile ale drumurilor în aliniamente

1. CLASA TEHNICĂ I AUTOSTRĂZI

1.1. AUTOSTRĂZI ÎN REGIUNI DE ȘES ȘI DEAL



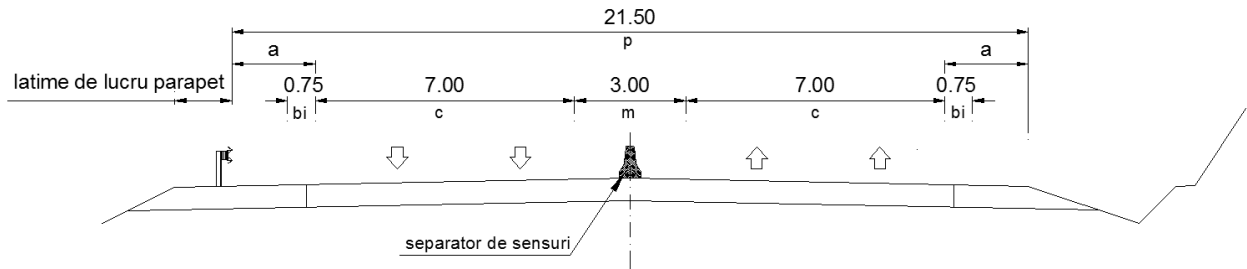
1.2. AUTOSTRĂZI ÎN REGIUNI DE MUNTE



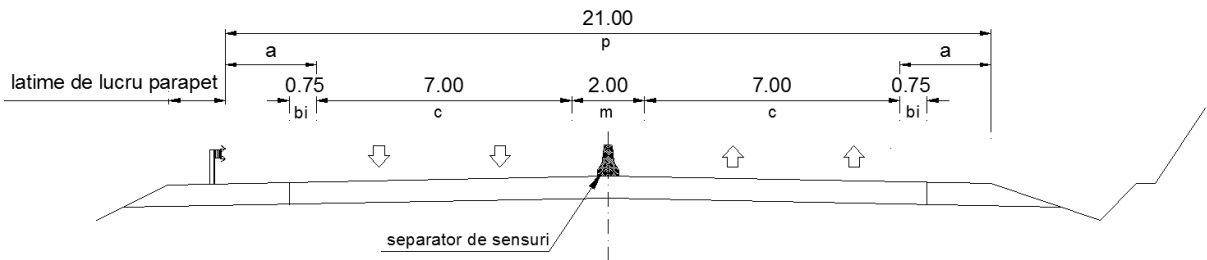
*) Anexa nr. 1 este reprodusă în facsimil.

2. CLASA TEHNICĂ II

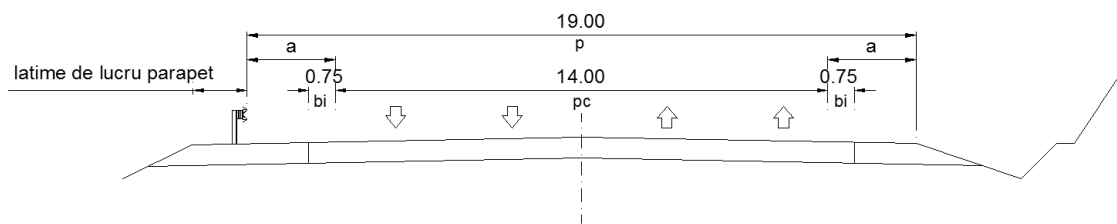
2.1. DRUMURI EXPRES



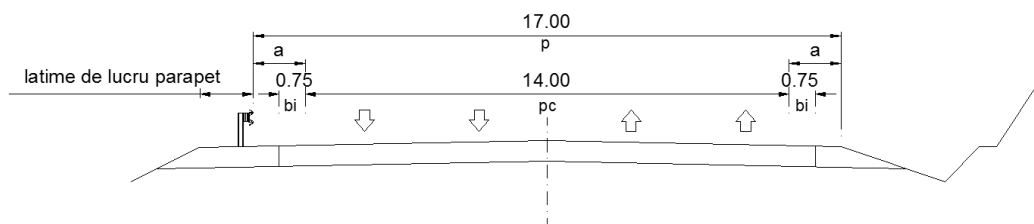
2.2. DRUMURI NAȚIONALE EUROPENE (E) CU PATRU BENZI DE CIRCULAȚIE ȘI SEPARATOR DE SENSURI



2.3. DRUMURI NAȚIONALE EUROPENE (E) CU PATRU BENZI DE CIRCULAȚIE



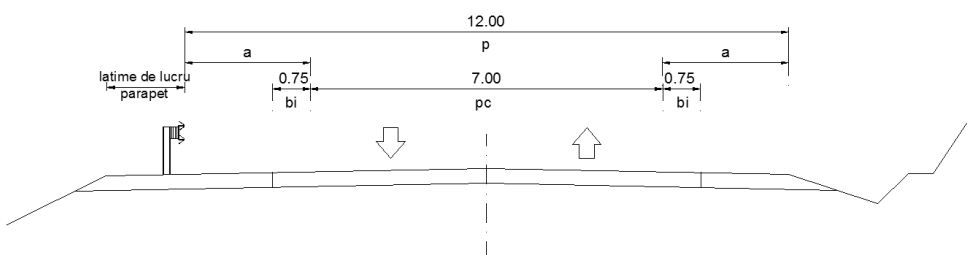
2.4. DRUMURI NAȚIONALE EUROPENE (E) ȘI DRUMURI NAȚIONALE PRINCIPALE CU PATRU BENZI DE CIRCULAȚIE



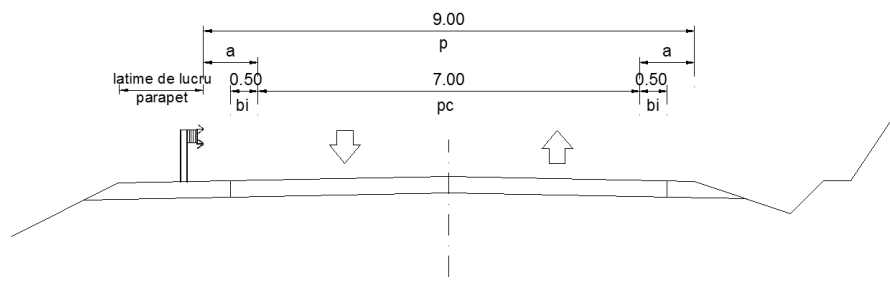
3. CLASA TEHNICĂ III

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

3.1. DRUMURI NAȚIONALE EUROPENE (E)



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



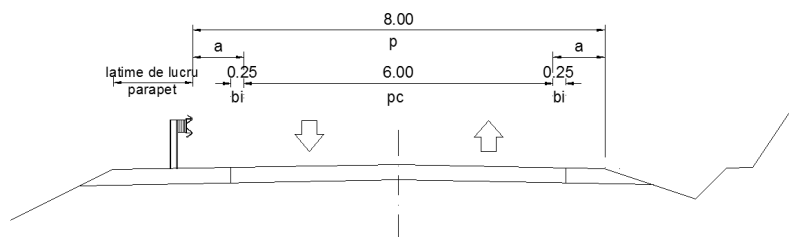
NOTĂ:

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

În cazuri justificate, se admite ca sistemele de protecție să fie amplasate la limita exterioară a benzii de încadrare.

4. CLASELE TEHNICE IV ȘI V

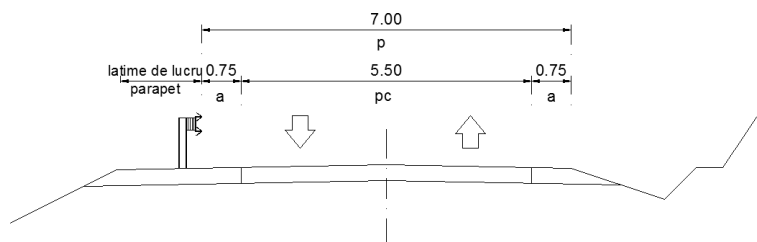
4.1. DRUMURI NAȚIONALE SECUNDARE, DRUMURI JUDEȚENE, DRUMURI COMUNALE CU DOUĂ BENZI DE CIRCULAȚIE



NOTĂ:

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

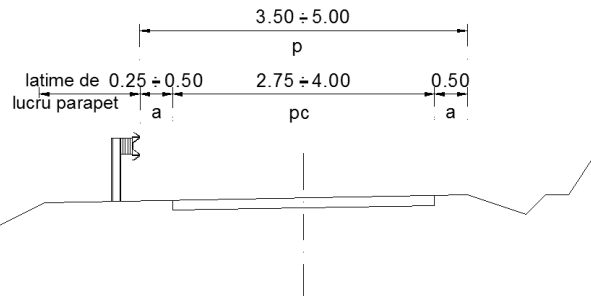
4.2 DRUMURI COMUNALE, DRUMURI VICINALE CU DOUĂ BENZI DE CIRCULAȚIE



NOTĂ:

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

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



NOTĂ:

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

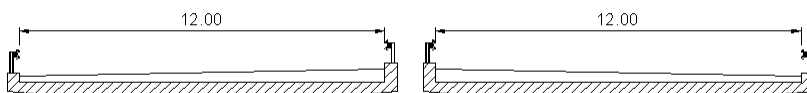
LEGENDĂ: p - platformă; c/pc - parte carosabilă; bg - bandă de ghidare; bs - bandă de staționare,

m - zonă mediană; bi - bandă de încadrare; a - acostament.

ANEXA Nr. 2)
la normele tehnice*

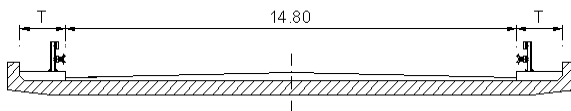
LĂȚIMEA PODURILOR, PASAJELOR ȘI A VIADUCTELOR

PE DRUMURI CLASA TEHNICĂ I



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

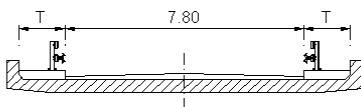
PE DRUMURI CLASA TEHNICĂ II



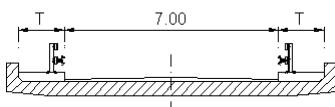
NOTĂ:

În cazul în care sectorul de drum are separator median, lățimea suprastructurii se consideră în conformitate cu soluția de separator adoptată.

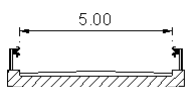
PE DRUMURI CLASELE TEHNICE III ȘI IV



PE DRUMURI CLASA TEHNICĂ V, CU DOUĂ BENZI DE CIRCULAȚIE



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



NOTĂ:

Lățimea „T” reprezintă lățimea trotuarului, care, în cazul lucrărilor noi, va fi cel puțin egală cu lățimea de lucru a sistemului de protecție.

La podurile care se vor reabilita/consolida, se recomandă ca lățimea trotuarului să fie cel puțin egală cu lățimea de lucru a sistemului de protecție.

*) Anexa nr. 2 este reprodusă în facsimil.

ACTE ALE AUTORITĂȚII NAȚIONALE DE REGLEMENTARE ÎN DOMENIUL ENERGIEI

AUTORITATEA NAȚIONALĂ DE REGLEMENTARE ÎN DOMENIUL ENERGIEI

ORDIN

pentru abrogarea Ordinului președintelui Autorității Naționale de Reglementare în Domeniul Energiei nr. 19/2007 privind aprobarea Metodologiei de stabilire, implementare și utilizare a serviciului tehnologic de sistem rezervă de capacitate

Având în vedere prevederile art. 5 alin. (5) și ale art. 9 alin. (1) lit. h) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 33/2007 privind organizarea și funcționarea Autorității Naționale de Reglementare în Domeniul Energiei, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 160/2012,

în temeiul art. 5 alin. (1) lit. c) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 33/2007, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 160/2012,

președintele Autorității Naționale de Reglementare în Domeniul Energiei emite următorul ordin:

Art. 1. — Ordinul președintelui Autorității Naționale de Reglementare în Domeniul Energiei nr. 19/2007 privind aprobarea Metodologiei de stabilire, implementare și utilizare a serviciului tehnologic de sistem rezervă de capacitate, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 507 din 30 iulie 2007, cu modificările ulterioare, se abrogă.

Art. 2. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Președintele Autorității Naționale de Reglementare în Domeniul Energiei,
Niculae Havrileț

București, 13 septembrie 2017.
Nr. 83.

EDITOR: GUVERNUL ROMÂNIEI



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.I.F. RO427282,
IBAN: RO55RNCB0082006711100001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București
(alocat numai persoanelor juridice bugetare)
Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, internet: www.monitoruloficial.ro
Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,
bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 021.401.00.70, fax 021.401.00.71 și 021.401.00.72
Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.

