

## București

### În 2012 vor avea prioritate investițiile de infrastructură deja începute

#### Vor începe lucrările de reabilitare a Bulevardului Pantelimon

**Investițiile** Primăriei Municipiului București în infrastructura de transport se vor axa în acest an pe finalizarea lucrărilor deja începute.

Ion Dedu, directorul Direcției Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației, din cadrul Primăriei Municipiului București, ne-a declarat: „Ca un efect al crizei și al altor elemente care au acționat asupra bugetului, anul trecut bugetul de investiții alocat Direcției de Transporturi a fost înjumătățit față de acum doi ani, respectiv la aproape 400 milioane lei, față de aproximativ 800 de milioane în anul 2010. Pentru anul 2012 încercăm să obținem un buget de aproximativ 500 de milioane lei (n.r. - la închiderea ediției bugetul nu era încă aprobat). Înseamnă un buget normal pentru a putea continua investițiile începute și a le finaliza pe cele aflate în stadii avansate”.

Până în luna august a anului trecut municipalitatea nu a înregistrat restanțe la plata constructorilor pentru lucrările prestate. Din august au existat unele întârzieri dar acestea au fost sau vor fi rezolvate în perioada următoare. „Sperăm ca în primul trimestru din 2012 să închidem absolut toate problemele legate de plată”, a dat asigurări directorul Direcției Transporturi din PMB.

#### Penetrația Splaiul Independenței – A1 necesită o investiție de 600 milioane lei

Cel mai mare proiect de infrastructură rutieră început de PMB se referă la realizarea penetrației dinspre Splaiul Independenței spre Autostrada A1, ca alternativă la intrarea în București prin Bd. Iuliu Maniu. Costurile totale ale obiectivului sunt estimate la 600 milioane de lei. Lucrarea prevede construirea unui pod hobanat peste râul Dâmbovița și Șoseaua Virtuții, respectiv continuarea printr-un drum expres, fără niciun fel de intersecții de la autostradă până în zona intersecției cu Șoseaua Virtuții. Acesta ar urma să aibă două - trei benzi pe sens, la care se adaugă artere locale de câte 7 m lățime. Lucrările au fost atribuite asocierii Max Boegl - Astaldi - Tehnologica Radion - Euroconstruct Trading '98- Proiect

București. Construirea podului hobanat a fost deja începută, iar întreaga lucrare ar trebui să dureze circa trei ani.

Problema cea mai mare este dată de asigurarea finanțării. „Totul depinde de finanțare, care trebuie în primul rând să acopere valoarea exproprierilor, pentru că nu poți da un ordin de începere a construcțiilor fără să predai terenul liber de sarcini constructorului. Noi am început lucrările pe terenul aparținând domeniului public. Din păcate, Consiliul General al Municipiului București a alocat proiectului un buget de trei milioane de lei în anul 2011, sumă insuficientă. Dacă s-ar fi acordat aproximativ 20 milioane lei, mare parte din podul hobanat peste Dâmbovița ar fi fost finalizată”, mărturisește domnul Dedu.

Problemele legate de exproprieri ar putea fi soluționate mai ușor odată cu noua lege a exproprierilor. Dar, chiar și așa, rămâne problema finanțării.

#### Continuă lucrările la diametrala Buzești - Uranus

Un mare consumator al bugetului din 2010 și 2011 a fost Pasajul Basarab. Și în bugetul pe 2012 au mai rămas unele plăți de făcut pentru acest proiect de anvergură. În fapt, anul trecut au fost achitate în jur de 185 milioane de lei pentru realizarea Pasajului.

Din bugetul pe anul acesta urmează să fie finalizate și plățile la Pasajul Pipera, iar pentru Pasajul Mihai Bravu se lucrează cu termen de plată decalat, ceea ce înseamnă că nu se finalizează plățile anul acesta, a explicat domnul Dedu.

În paralel, vor continua lucrările la diametrala Buzești - Berzei - Uranus, efectuate de asocieria Euroconstruct Trading '98 - Tehnologica Radion. „Este o lucrare destul de grea, pentru că, în afara contestațiilor care au apărut din partea diverselor organizații neguvernamentale, mai avem și problema infrastructurii edilitare. Pe sub stradă trece un canal colector vechi de peste o sută de ani. După demararea lucrărilor s-a descoperit că acest canal colector este într-o stare foarte avansată de degradare,



Ion Dedu, directorul Direcției Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației, din cadrul Primăriei Municipiului București

existând astfel un risc foarte ridicat de suprapare a lui în timpul sau după finalizarea lucrărilor. Neînlocuirea lui ar fi dus la degradarea masivă a lucrărilor ulterior. Canalul ovoid având lungimea axelor principale de 2,2 m, respectiv 1,8 m drenează toate apele uzate începând cu zona Arcului de Triumf, continuând pe axa Buzești - Berzei - Uranus până la caseta edilitară de sub râul Dâmbovița. Este de specificat că acest canal trece pe

sub Hala Matache, acest fapt aducând riscuri majore și pentru structura acesteia. Îl vom înlocui cu o canalizare modernă, realizată din GRP (plastic ranforsat în fibră de sticlă), de 2 m diametru, care are o durabilitate mult mai mare decât betonul”, a explicat Ion Dedu.

În privința conservării Halei Matache, aflată pe traseul noii artere rutiere, municipalitatea a propus mutarea sa de

► „Sperăm ca în primul trimestru din 2012 să închidem absolut toate problemele legate de plată”, a dat asigurări directorul Direcției Transporturi din PMB.

# Infrastructura rutieră

pe actualul amplasament în imediata vecinătate și reamenajarea imobilului, inclusiv realizarea unei parcuri subterane și a unui spațiu verde.

„Dacă rămâne acolo lucrarea devine atehnică, deoarece bulevardul va avea o șerpuire, iar circulația va fi afectată, în sensul că vom avea două benzi pe sens, de circa 3 m, față de două benzi pe sens de circa 3,5 metri, benzi pentru bicicliști și trotuare mai generoase. În plus, dacă Hala va rămâne pe loc va trebui să apelăm la niște metode destul de costisitoare în ceea ce privește realizarea canalului în zonă”, motivează domnul Dedu.

Potrivit domniei sale, menținerea amplasamentului Halei ar atrage cheltuieli suplimentare de peste 1,5 milioane de lei numai pentru lucrările de infrastructură, fără a include consolidarea clădirii. Până la mijlocul lunii februarie specialiștii nu ajunseseră la un acord privind soluția tehnică de urmat.

Chiar dacă, datorită dificultăților amintite, termenul de finalizare a întregii diametrale este incert, lucrările decurg normal pe tronsoanele de la

Piața Virgiliu până la Strada Mircea Vulcănescu, respectiv de la Strada Occidentului până la Calea Griviței, rămânând de soluționat doar tronsonul din zona Halei Matache.

## Vor începe lucrările de reabilitare a Bulevardului Pantelimon

Municipalitatea a început și va continua în acest an lucrările de modernizare a străzilor cu linie de tramvai. În 2012 vor demara lucrările pe Șoseaua lanului și Șoseaua Pantelimon, fiind prevăzute linii de tramvai cu zonă verde și în zona carosabilă, reorganizarea tramei stradale, realizarea unor parcuri de reședință în spatele blocurilor și reamenajarea intersecțiilor.

În capătul de la Granitul va fi realizat un nod intermodal pentru tramvaie și autobuze periurbane, inclusiv construirea unei parcuri subterane de tip „park & ride” (n.r. în care să fie parcate mașinile celor care vin din afara orașului) pe două niveluri.

Licitația pentru atribuirea lucrărilor a fost câștigată de asocieria Tehnologica

Radion - TIAB - Via Proiect. În februarie obiectivul era în faza de proiectare și obținere a autorizației de construire. „De îndată ce autorizația de construire va fi obținută va fi dat ordinul de începere a lucrărilor”, a precizat Ion Dedu.

Lucrările de reabilitare pe Bulevardul Aerogării, contract derulat de asocieria SCT - Alpine, erau aproape finalizate în februarie.

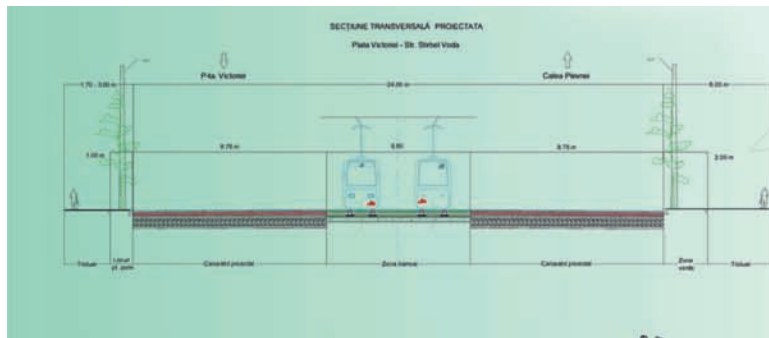
Cu ocazia desfășurării intervențiilor și a expertizelor efectuate s-a constatat că podul peste calea ferată București - Constanța se afla într-o stare avansată de degradare, necesitând consolidare în regim de urgență, lucrarea fiind în prezent finalizată de Tehnologica Radion.

Au început și lucrările de modernizare complexă a Bulevardului Liviu Rebreanu (modernizarea străzii, a liniei de tramvai și a spațiilor publice adiacente). Linia de tramvai va fi construită în soluție înierbată și cu această ocazie va fi consolidat și reparat podul peste Lacul Titan. Intervențiile ar trebui să fie finalizate în acest an. Lucrările sunt efectuate de Asocieria Euroconstruct Trading '98 și Pa & Co.

## Actele adiționale întârzie proiectele de infrastructură

În acest an urmează să fie finalizată și penetrația Strada Doamna Ghica - Bulevardul Chișinău, prin care se va realiza legătura dintre Șoseaua Colentina și Șoseaua Pantelimon, inclusiv prin construirea unui pod peste calea ferată. Lucrarea a fost întârziată de necesitatea de a schimba constructorul inițial - Lena Construcoes. „S-a licitat la o sumă foarte mică, pe niște cantități insuficiente, motiv pentru care, în urma începerii proiectului s-a ajuns la concluzia că noi ar trebui să îi dăm constructorului un adițional de aproximativ 250% față de contractul inițial, ceea ce evident nu s-a putut. A trebuit să străbatem un drum foarte lung ca să închidem contractul cu vechiul constructor și să demarăm o nouă licitație”, explică domnul Dedu.

Noul contract a fost încheiat cu SCT. Proiectul s-a confruntat însă cu problema unor exproprieri nerealizate la momentul demarării lucrărilor. Pentru soluționarea acestora ar fi



### Date tehnice - Artera existanta

Lungime strada	= 1,80 km
Suprafata carosabil	= 8800 mp
Suprafata trotuare	= 7200 mp
Suprafata zone verzi	= 1200 mp
Lungime piste biciclisti	= 0 km
Lungime linii tramvai	= 3,3 km cale simpla
Lungime catenara	= 3300 ml
Peroane	= 4 buc.

## DUBLARE DIAMETRALA NORD-SUD STARPUNGERE BUZESTI - BERZEI - URANUS Intre Calea Victoriei si Calea Plevnei Strapungere pe tronsonul Bd. Gara de Nord - str. Mircea Vulcanescu - Str. Buzesti



### Capacitati - actuale

Viteza medie de circulatie	= 20 - 25 km/h
Viteza comerciala pentru tramvai	= 10 - 12 km/h
Capacitatea de circulatie	= 600-700 vehicule/ora
Capacitate transport mijloace RATB	= 500-700 calatori/ora



nevoie de aproximativ 12 milioane de lei în acest an, a adăugat domnul Dedu.

Un alt proiect care întâmpină dificultăți vizează realizarea pasajului subteran de la Piața Eroii Revoluției. Proiectul a fost blocat până în luna februarie în urma solicitării de către antreprenor a unui act adițional cu peste 50% mai mare față de contractul inițial. Contractul a fost reziliat în instanță și urmează să se încheie un nou contract pe baza unei noi proceduri de atribuire, a explicat directorul Direcției Transporturi din cadrul PMB.

### În 2012 vor demara licitațiile pentru supralărgirea Străzii Fabrica de Glucoză

Pe lângă lucrările în curs sau care urmează să fie începute în acest an, Municipality mai are în perspectivă o serie de mari proiecte de infrastructură. Astfel, PMB a obținut avizul pentru finanțarea cu fonduri europene a lucrărilor de construire a unui pasaj rutier subteran la Piața Sudului, pe direcția Calea Văcărești - Strada Nițu Vasile. Acesta va fi flancat de două pasaje pietonale și va presupune și o

legătură cu stația de metrou. Până în luna martie urma să fie finalizat proiectul tehnic.

Tot în 2012 ar urma să demareze licitațiile pentru supralărgirea Străzii Fabrica de Glucoză, deoarece este prevăzut ca în anul 2012 autostrada A3 să ajungă până în intersecția de la Fabrica de Glucoză cu Șoseaua Petricani, iar infrastructura rutieră din zonă nu este pregătită să preia traficul suplimentar. În Planul Urbanistic Zonal este prevăzut ca noua arteră să aibă două benzi pe sens și o locală de 7 metri lățime.

„Avem studiul de fezabilitate și suntem pregătiți să scoatem la licitație proiectarea și execuția dacă bugetul ne va permite”, a subliniat directorul Direcției Transporturi din Primăria Capitalei.

În paralel, mai sunt în lucru studii de fezabilitate pentru modernizarea unor străzi care au linii de tramvai. Una dintre cele mai importante ar fi Bulevardul Barbu Văcărescu. În vederea creșterii capacității arterei s-a aprobat realizarea unui sens unic de la intersecția cu Bulevardul Lacul Tei până la intersecția cu Șoseaua Pipera și

Strada Avionului, urmând ca celălalt sens să fie realizat pe Calea Floreasca.

### Blocarea investițiilor majorează costurile finale

Cel mai important lucru în luarea deciziilor pentru derularea unei investiții îl reprezintă, în opinia directorului Direcției Transporturi din cadrul PMB, atingerea obiectivelor prevăzute în studiul de fezabilitate pentru investiția în cauză. În acest sens, legislația în ceea ce privește derularea contractelor ar trebui să impună echipelor manageriale de implementare a proiectelor ca deciziile pe care le iau să fie justificate atât tehnic, cât și economic, în sensul creșterii eficienței și obținerii maximumului de beneficii nu numai pe perioada realizării investiției, cât și pe perioada de funcționare a acesteia. O legislație rigidă nu face decât să conducă de multe ori la reducerea beneficiilor în favoarea respectării unor norme care nu țin cont de specificul situației.


Un exemplu îl constituie procedura de achiziționare a unor lucrări suplimentare rezultate ca urmare a evoluției progresului tehnic la o lucrare de mai lungă durată. În condițiile în care trebuie

să te încadrezi în legislația achizițiilor, este posibil să prelungești durata lucrărilor cu circa 6 luni, iar, în cazul în care apar contestații, chiar și cu un an. De multe ori, costurile blocării lucrării pot depăși valoarea economiei care poate fi făcută prin realizarea noii proceduri.

De exemplu, Pasajul Basarab aduce beneficii pentru circa 100.000 de mașini zilnic. Având în vedere doar economia de carburant, se recuperează 100.000 de euro pe zi, deci aproape 40 milioane de euro pe an, luând în considerare că Pasajul a costat cu totul 200 milioane euro, în cinci ani este amortizat.

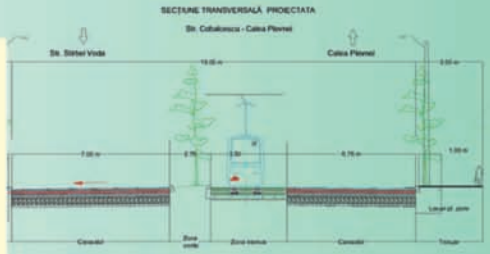
În aceste condiții, orice întârziere survenită pe fondul respectării actualelor prevederi legale poate conduce la pierderi de ordinul milioane de euro, cauzate de neutilizarea respectivei infrastructuri, cât și la pierderi cauzate de solicitări suplimentare ale constructorului pentru eventuale blocaje în activitate.






**Date tehnice - Proiect**


Lungime strada	= 1,80 km
Suprafata carosabil	= 53000 mp
Suprafata trotuare	= 12300 mp
Suprafata zone verzi	= 4000 mp
Lungime piste biciclisti	= 3,8 km
Lungime linii tramvai	= 3,3 km cale simpla
Lungime catenara	= 3300 ml
Peroane	= 8 buc.
Aparate cale	= 13 buc.





**Principalele categorii de lucrari**


- Lucrari in cadrul investitiei de baza:
  - Modernizare cale de rulare tramvai
  - Modernizare retea de contact
  - Modernizare carosabil si trotuare
  - Modernizare spatii verzi si mobilier urban
  - Modernizare retea alimentare cu apa
  - Reabilitare retea iluminat public
  - Lucrari de reglementare a circulatiei
- Lucrari conexe ce se vor executa odata cu investitia de baza:
  - Modernizare si extindere retea alimentare cu energie electrica
  - Modernizare si extindere retea de alimentare cu gaze naturale
  - Devieri partiale ale retelei de telefonie
  - Realizare retea de transmisie date - netcity



**Capacitati - proiectare**

Viteza medie de circulatie	~ 35 - 50 km/h
Viteza comerciala pentru tramvai	~ 20 km/h
Capacitatea de circulatie	~ minim 2500 vehicule/ora
Capacitate transport mijloace RATB	~ 1000-2000 calatori/ora

**BENEFICIAR**



PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCURESTI

**EXECUTANT:**

ANTREPRENORI:

ASOCIATIA:

- TEHNOLOGICA RADION S.R.L.
- EUROCONSTRUCT 98 S.R.L.

PROIECTANTI

- PROIECTANT GENERAL: VIA PROIECT S.R.L.
- PROIECTANT SPECIALITATE LINII TRAMVAI: URBAN GRUP PROIECT S.R.L.

