

În Ilfov se lucrează, la modul cel mai serios, la infrastructură

● Promisiunile devin realitate!

"La pasajul Olteniței - Popești Leordeni au început lucrările de terasamente și de realizare a armăturilor la rampa de coborâre spre Glina - A2. De asemenea, se lucrează la realizarea terasamentelor pe drumurile de servitute aferente traficului agabaritic. Se acționează și pentru realizarea canalizării pluviale. De 3 săptămâni lucrăm cu 2 instalații de foraj, iar ritmul a crescut considerabil. Continuă relocarea utilităților, prin executarea unor subtraversări dirijate, precum și terasamentele pentru realizarea la 4 benzi a Centurii Bucureștiului, între Berceni și Olteniței. Pe 7 august predăm constructorului amplasamentul pentru începerea lucrărilor de construcție la pasajul Olteniței, peste Șoseaua de Centură din București.



temperaturi scăzute, în așa fel încât să păstrăm ritmul de lucru cu respectarea parametrilor tehnici. Am solicitat constructorului să ilumineze șantierul pe timp de noapte, cât de bine se poate în zona drumului județean, pentru a facilita un trafic fluid", anunță constant, pe

pagina personală de Facebook, secretarul de stat în ministerul Transporturilor, fost administrator public al județului Ilfov, Irinel Scrișteanu.

"La Mogoșoaia, sunt mulțumit de ritmul sustinut în care se lucrează la pasaj. Au fost realizate și testate grinzile care

vor fi montate în perioada 15 - 20 decembrie, pe primele două deschideri ale pasajului. Se lucrează și la gardul de protecție dintre poligonul de tragere și zona pasajului. A început turnarea pilonilor pilei dinspre Otopeni, s-au realizat fundația și armătura superioară a culeei,

saj sunt în avans față de graficul asumat de antreprenor! Toți piloții au fost forțați, armați și turnați. Au fost făcute testele de portanță și au decurs foarte bine!

Și la pasajul Berceni, lucrările au un ritm bun. (...) Se finalizează forajele pe latura spre DJ 401. Tot pe aliniamentul acestui drum continuă relocarea de utilități. Se lucrează la terasamente pentru devierea traficului pe Centura actuală a Bucureștiului, în zona pasajului. Se realizează armăturile pilelor și culeelor pentru care au fost executate deja fundațiile", continuă Irinel Scrișteanu, oficialul care a promis la momentul preluării demnității că în maximum 2 ani (2022), vor fi finalizate cele 5 pasaje de pe actuala Centură a Bucureștiului, respectiv Mogoșoaia, Berceni, Cernica, Domnești și Popești-Leordeni (Olteniței), iar în maximum 3 ani (2023), cele 3 loturi de pe A0 Sud, adică 52 de km din Autostrada de Centură București Sud", mai spune oficialul.

Iar dacă mesajul a fost primit atunci poate cu scepticism, "grație" altor promisiuni neono-



rate, acum chiar se lucrează, iar participanții la traficul rutier în zonele menționate au devenit încrezători.

Cele cinci pasaje se ridică pas cu pas

Doar cine nu vrea să vadă nu vede că în județul Ilfov se lucrează în ritm alert la proiecte mari de infrastructură, demonstrând astfel că promisiunile pot fi transpuse în practică, pot după mult timp, să fie onorate și să nu rămână doar vorbe în vânt.

"Pentru domeniul rutier, în regiunea București-Ilfov putem vorbi pentru ultimii ani de zile despre un singur proiect început de fostele guverne. Este vorba despre pasajul Domnești - un proiect promis cred că de 20 de ani. După 2 ani de la semnarea contractului, avea realizat undeva la 6%. Proiectul a fost deblocat, iar în paralel am început pasajul de la Berceni și pasajul de la Șos. Olteniței (Popești-Leordeni, intersecția cu DN4). La toate trei se lucrează în ritm susținut. Apoi, la Mogoșoaia, de exemplu, suntem cu patru luni înaintea graficu-

lui de execuție asumat de constructor și, în mod normal, pasajul ar trebui să fie gata în aprilie - mai 2022, dar, cu siguranță va fi gata undeva în iunie - iulie 2021. Nu vă dau o dată exactă, pentru că depindem de această iarnă, dar, cu siguranță va fi ultima iarnă fără pasaj la intersecția cu DN1A, la Mogoșoaia.

Merg săptămânal pe șantiere, urmăresc îndeaproape evoluția lucrărilor. În primele două luni la Ministerul Transporturilor (MT), nu am promis nimic. Am analizat întâi ce s-a întâmplat cu vechile contracte, de ce s-au blocat pe fiecare proiect în parte. Și, principala problemă constată a fost instabilitatea politică la nivelul conducerii MT, apoi - instabilitatea financiară. Adică, începem un proiect, apoi nu-l mai finanțăm. Normal că firma lucrează o lună-două așa, apoi devine sceptică. Și pleacă muncitorii, subantreprenorii etc. La această problemă a trebuit să găsim soluții. Și, le-am găsit - toate pasajele sunt finanțate pe fonduri europene, A0 e finanțată pe fonduri europene, deci nu avem niciun fel de proble-

mă de finanțare. O a treia deficiență constatată a fost legislația, care este iarăși un punct sensibil în

cea ce înseamnă proceduri până să ajungi să începi ceva. Aceasta trebuie modificată în așa fel în-

cât la fiecare instanță să avem câte un complet specializat pe achiziții publice, care să știe să ju-

dece aceste tipuri de dosare, cu celeritate și competență", ne-a explicat Irinel Scrișteanu.



72 de miliarde de euro, pentru următorii 10 ani

"La nivelul Ministerului Transporturilor am elaborat un plan investițional pentru următorii zece ani pentru infrastructura majoră de transport din România. Necesarul de investiții ar fi undeva la 72 de miliarde de euro, fie că vorbim de naval, rutier, aerian, feroviar. O să fie nevoie de fonduri europene, bani de la buget, împrumuturi de la instituții financiare internaționale și parteneriate public-privat. Dar, pe lângă partea de finanțare, cea mai importantă parte pe care trebuie să o desfășurăm în următoarea perioadă - iar noi am început-o și la nivel de CNAIR și la nivel de CFR - este să creștem capacitatea administrativă a beneficiarilor și a ministerului. Așa este cel mai important demers! Trebuie să fie unul permanent. Spre exemplu, una dintre măsurile bune pe care le-am luat a fost oarecum descentralizarea. Fiecare județ sau asocieri dintre municipii și județe sau municipii - poate să-și facă astăzi singură, centuri ocolitoare, să zicem, cu bani de la minister, fonduri europene. Am dat o ordonanță de urgență care permite acest lucru. Mai mult decât atât, o să trecem acest lucru și în sistem feroviar. Acolo unde se poate face și vor autoritățile locale, spre exemplu, să-și facă tren metropolitan, le dăm voie să facă acest lucru", a concluzionat Irinel Scrișteanu.

Carmen ISTRATE

La pasajul Domnești, continuă, de asemenea, executarea suprastructurilor, respectiv cofrare, armare, betonare, pe toate zonele. I-am (re)solicitat antreprenorului să găsească soluții pentru o semnalizare cât mai bună a șantierului și pentru menținerea curățeniei, pentru a nu perturba suplimentar traficul. Continuă execuția terasamentelor pentru bretelele stânga-dreapta pe zonele administrative ale Sectorului 6 și orașului Bragadiru, inclusiv giratoriul din acea zonă. Se lucrează continuu, inclusiv de Ziua Națională a României. Și, chiar dacă temperaturile sunt acum negative, mergem înainte folosind, pentru turnare, beton special care rezistă la

