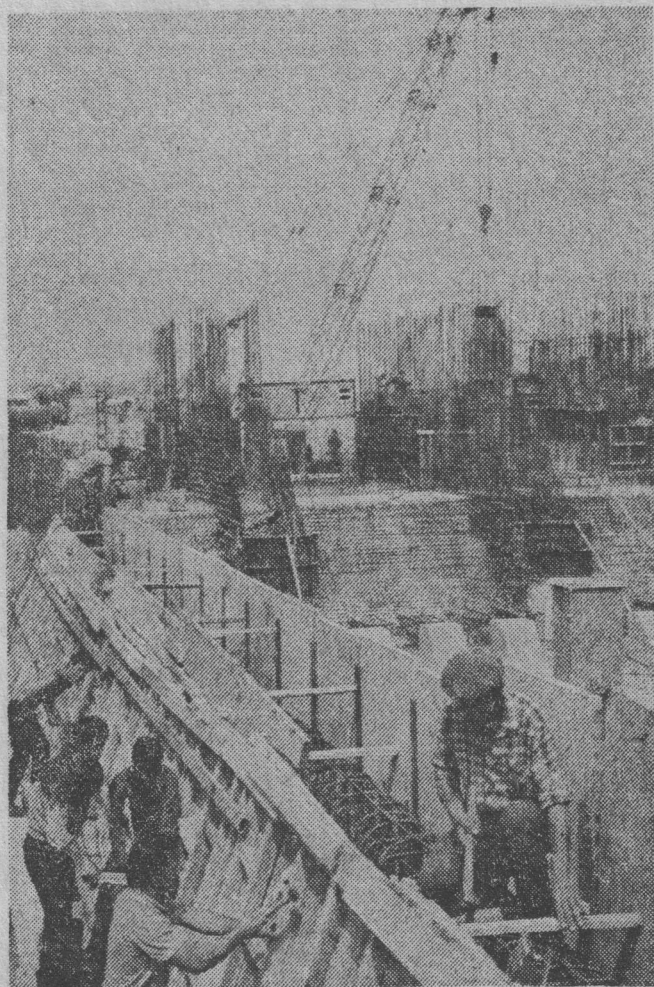


LA ZI, PE ȘANTIERUL DE AMENAJARE A RÎULUI DÎMBOVIȚA

■ Pe tronsonul Ciurel — Grozăvești a fost executat colectorul de ape uzate, în lungime de 1,4 kilometri. ■ La barajul de la Lacul Morii a fost prins în fundație bazinul disipator nr. 2 ■ Primele cupe de beton turnate la fundația nodului hidrotehnic Grozăvești ■ 15 poduri peste Dimbovița, complet noi sau refăcute ■ În Piața Unirii a fost creat un nou front de lucru pentru constructorii Metroului.



În dorința de a informa cititorii ziarului nostru de situația la zi privind lucrările de amenajare a râului Dimbovița, am fost din nou prezenți pe marele șantier edilitar bucureștean, însoțit de această dată de inginerul **COSTIN GEORGESCU**, directorul Întreprinderii de amenajare complexă și exploatare a râului Dimbovița, din cadrul Consiliului Național al Apelor.

Primul șantier pe care ne-am oprit a fost cel de la **Lacul Morii**. Aici continuă în același ritm susținut lucrările de execuție a barajului de beton. În urmă cu câteva zile constructorii au raportat un nou succes: prinderea în fundație a bazinului disipator nr. 2. În prezent se lucrează la etanșarea de sub fundația barajului precum și la umpluturile de pământ de la digul de contur al viitorului lac. O mare concentrare de forțe, formată în principal din mijloace de transport de mare capacitate, a fost repartizată umpluturilor de pământ pentru amenajarea viitoare a insule de la Lacul Morii, insulă ce va acoperi o suprafață de șapte hectare. Ea va fi rezervată în exclusivitate pentru o frumoasă zonă de agrement în care locul principal îl va ocupa un mare strand. Rămânând în aceeași zonă a viitorului lac de acumulare trebuie să amintim că aici urmează a se realiza două poduri — **Chiajna** și **Roșu** — cu destinație rutieră, ce vor prelua traficul preorășenesc greu. Amplasate în imediata vecinătate a celor două poduri existente, primul va avea o lungime de 30, de

Marius Georgescu

Foto : Mihai P. Stoenеști

(Continuare în pag. a 5-a)

La zi, pe șantierul de amenajare a râului Dîmbovița

(Urmare din pag. 1)

metri, iar celălalt de 78 de metri. Viitoarea insulă de care aminteam mai sus va fi legată și ea, de cartierul Giulești, în zona Institutului Pasteur, de un pod — podul *Insula*, ce va fi rezervat în exclusivitate accesului pietonal. O construcție impunătoare o va constitui și podul *Ciurel*, situat în imediata apropiere a nodului hidrotehnic ce va lega Lacul Morii de riul Dimbovița. Podul este prevăzut cu trei deschideri ample, avind o lungime de 70 de metri și o lățime de 30 de metri, inclusiv trotuarele. Podul *Ciurel* va dispune de trei fire de circulație, pe sens, una din benzi fiind rezervată pentru tramvai.

Părăsind marele șantier al viitorului lac ce va acoperi o suprafață de 220 de hectare, și un volum de 16 milioane metri cubi de apă, ne îndreptăm spre tronsonul *Ciurel-Grozăvești*. Aici, au fost încheiate lucrările de execuție a colectorului de ape uzate, în lungime de 1,4 km, declanșându-se, totodată, și lucrările de amenajare a cuvei de apă curată. În acest punct de lucru, a fost marcată, de curind, începerea lucrărilor de betonare a primului nod hidrotehnic de pe Dimbovița, cel care împreună cu celelalte șase noduri hidrotehnice, amplasate pe cursul Dimboviței, în Capitală, vor segmenta riul în tronsoane, asigurind astfel un nivel constant de ape și, totodată, reglarea debitelor.

Inginerul Costin Georgescu ne arată un punct, situat în dreptul străzii Orhideelor. Aflăm că aici, lângă vechiul pod, se va amenaja noul pod *Grozăvești* care va dispune de două benzi de circulație pe sens și culoare pentru relația stînga-dreapta, linie de tramvai și trotuare asigurind legătura între șoseaua Grozăvești și platforma Institutului politehnic.

Ne continuăm drumul în aval. La numai cîteva sute de metri distanță de podul Grozăvești, paralel cu lucrările de deviere a riului și a unor mari conducte colectoare — Grozăvești și Orhideelor — fapt ce a permis punerea la uscat a albiei au început lucrările de betonare a radielor canalului colector. Utilaje specifice vor să anunte că și în acest punct de lucru au început lucrările de realizare a incintei de pereți murați a viitorului nod hidrotehnic Cotroceni. Rămînînd în această zonă, trebuie să amintim de viitoarele poduri ale Dimboviței ce se vor realiza aici. În dreptul străzii Ștefan Furtună urmează a fi executat un nou pod lung de 30 de metri și lat tot de 30 de metri, podul *Ștefan Furtună*. El urmează să preia întreaga circulație din zonă, dirijînd-o spre strada Ștefan Furtună. Puțin mai sus,

podul *Eroilor* urmează a fi și el modernizat. El va fi lătit ajungînd, împreună cu trotuarele, la 31 de metri. Podul *Eroilor* va fi destinat și traficului greu ce se desfășoară între bulevardul *Eroilor* și strada *Știrbei Vodă*.

Tronsonul *Operă - Operetă*. Paralel cu lucrările de deviere ce însumează circa 1700 de metri, din care au fost realizați pînă acum 300 de metri, au fost demarate și lucrările de betonare a radielor și pereților colectorului de ape uzate. În această zonă, cuprinsă între *Operă* și *Operetă* urmează a se realiza trei poduri de o deosebită importanță. Vom începe cu podul *Izvor - Coșbuc*, aflat în curs de execuție. El va înlocui cele două poduri, de la *Mihai Vodă* (pentru circulația tramvaielei) și actualul pod auto. Amplasat în prelungirea viitoarei artere *Izvor - Coșbuc*, podul cu același nume va măsura circa 30 de metri lungime și 38 metri lățime.

Revenim în piața *Operei - Podul Opera* va fi, ca și în prezent, un planșeu din care se remarcă doar cele două extremități ce vor fi îmbrăcate cu o haină arhitecturală modernă. În sfîrșit, podul de la *Operetă* reprezintă o refacere completă a vechiului pod boltit care nu mai putea asigura condiții de circulație necesare impuse de amenajarea riului Dimbovița. Podul din capatul Căii Victoriei va avea lungimea obișnuită pentru interiorul orașenesc: 30 de metri lungime și o lățime de aproximativ 120 de metri.

Dar, să revenim la lucrările de amenajare a riului Dimbovița. Tronsonul *Operetă - Piața Unirii*. De curind, au fost încheiate lucrările de excavare pe porțiunea *Operetă - Podul Rahova*, începînd cu betonarea viitoarei casei colectoare. În această zonă a fost demolat în întregime planșeu de beton ce acoperea Dimbovița, inclusiv Podul *Rahova*.

Tronsonul *Piața Unirii*. Pe o lungime de 180 de metri în subteran, au fost încheiate lucrările de execuție a colectorului de ape uzate. În următoarele zile constructorii vor consemna aici o premieră: apele Dimboviței vor fi deviate prin noul colector. Acest fapt, va permite constructorilor de metrou, să continue execuția pasajului pietonal de legătură, între stațiile de metrou, *Unirii I* (traseul Republica — 23 August — Titan — Timpuri Noi — Grozăvești — Crîngasi) și stația de metrou, *Unirii II* (traseul: Bărceni — Piața Sudului — I.M.G.B.). În această zonă urmează a fi realizată una din cele mai importante lucrări: podul *Piața Unirii*. El va înlocui vechile zone de bolti din cadrul actualului planșeu, în scopul aducerii acestuia la nivelul de rezistență necesar marelui trafic urban ce se desfășoară în acest punct al

Capitaliei. Acest pod va avea o lățime de peste 200 de metri.

Tronsonul *Piața Unirii - Podul Mărășești*. În următoarele zile vor începe lucrările de deviere a riului, prin sifonare, în conducte metalice, asigurîndu-se astfel frontul de lucru pentru execuția colectorului de ape uzate. Și din nou, trebuie să amintim despre un nou pod ce va traversa Dimbovița, podul *Mărășești*. El va avea o lățime de 52 metri, cu trei benzi de circulație, pe sens, una din ele fiind rezervată liniei de tramvai. El va asigura traficului, fluentă și rapiditate, direcționîndu-le spre viitorul pasaj subteran, amplasat în strada *Nerva Traian*.

Tronsonul *Timpuri Noi - Mihai Bravu*. Apele Dimboviței au fost deviate pe o lungime de circa 700 de metri, fapt ce a permis începerea lucrărilor de excavare și betonare a radielor colectorului de ape uzate. O zonă mai dificilă, datorită cotelor mari de excavatii ce coboară sub podina actuală a riului Dimbovița, cu circa trei metri. O lucrare de proporții ce urmează a fi realizată în această zonă o constituie și podul *Timpuri Noi*. El va avea o lățime de 120 de metri, asigurind trafic rutier în marea intersecție, în curs de sistematizare, *Văcărești - Linăriei - Nerva Traian*. El va permite realizarea unui trafic fluent, alături de circulația auto cit și tramvaielei și pietonilor. Puțin mai departe, în prelungirea Șoselei *Mihai Bravu*, înspre *Calea Văcărești* s-a prevăzut suprainălțarea și consolidarea podului *Mihai Bravu* pentru a se asigura astfel condiții optime circulației rutiere, tramvaielei cit și transportului greu. În fine, ultimul pod peste Dimbovița, în Capitală, va fi podul *Vitan Birzești* care va asigura cîte două benzi de circulație pe sens plus relații stînga-dreapta.

Toate viitoarele poduri ale Dimboviței au fost proiectate de Institutul „Proiect” București, proiectant coordonator, împreună cu Institutul de Construcții București — Facultatea de căi ferate, drumuri și poduri din subordinea Centralei de Construcții Căi Ferate și de Institutul de cercetări și proiectări pentru materiale de construcții din Capitală.

Dimboviței, riul ce străbate Capitala de la un punct la altul, i se pregătește o nouă haină edilitară. O Dimbovița curată, cu apă limpede. O viitoare zonă de agrement completată cu diverse elemente decorative, ce vor întregi într-un viitor apropiat imaginea urbană, modernă a Capitalei. Lor li se vor adăuga cele 15 poduri, unele complet noi, altele refăcute sau modernizate, pe un traseu de 16 kilometri începînd din comuna *Chiajna* și pînă în șoseaua *Vitan - Birzești*.