



— Comisia Economică
— Comisia Juridică
— Comisia de Transparență

Consiliul General al Municipiului București

AVIZAT

conform art. 243, alin. (1) lit. a)

din O.U.G. nr. 57/2019

SECRETAR GENERAL



HOTĂRÂRE

privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici și a devizului general pentru obiectivul de investiții " Consolidarea/Reabilitarea Podului OPERA"

Având în vedere Referatul de aprobare al Primarului General al Municipiului București și Raportul comun de specialitate al Direcției Generale Investiții cu nr. și al Administrației Străzilor București cu nr. 35356/17.09.2026

Ținând cont de:

- Avizul nr.44/98139/18.06.2026 al Consiliului Tehnico - Economic al Primăriei Municipiului București;

În conformitate cu prevederile :

- H.G. nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare;
- Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice cu modificările și completările ulterioare;

Cu respectarea prevederilor Legii nr.24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată cu modificările și completările ulterioare;

În temeiul prevederilor art.129 alin.(2) lit.b), alin.(4) lit.d) și art.139 alin.(3) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare.

CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIUL BUCUREȘTI HOTĂRĂȘTE:

Art.1. Se aprobă indicatorii tehnico-economici pentru obiectivul de investiții „Consolidarea/Reabilitarea Podului OPERA, conform anexei 1, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. Se aprobă devizul general pentru obiectivul de investiții „Consolidarea/Reabilitarea Podului OPERA, conform anexei 2, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.3. Finanțarea investiției se va asigura din bugetul propriu al Municipiului București și/sau alte surse legal constituite.

Art.4. Direcțiile din cadrul aparatului de specialitate al Primarului General al Municipiului București și Administrația Străzilor București vor aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

Această hotărâre a fost adoptată în sesiunea Consiliului General al Municipiului București din data de

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ

SECRETAR GENERAL
AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI
Georgiana ZAMFIR

București,

Nr.....

INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI**Pentru obiectivul de investiții****„Consolidarea/Reabilitarea Podului OPERA ”**

1. Valoarea totală fără T.V.A.:	88.674.589,41 lei
din care	
Lucrări de construcții montaj : (inclusiv cheltuieli pentru relocarea/protecția utilităților)	46.398.336,67 lei
Studii	0,00 lei
Documentații-suport și cheltuieli pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații	85.000,00 lei
Expertizare Tehnică	311.877,00 lei
Proiectare	1.719.574,36 lei
Asistența tehnică	1.295.930,78 lei
Alte cheltuieli (Capitol 5 din DG)	10.892.920,82 lei
din care	
Cheltuieli diverse si neprevazute	9.279.667,33 lei
Cheltuieli aferente marjei de buget și pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustarea de preț	26.124.846,80 lei

Valoare totală cu T.V.A. : 107.185.037,36 lei

2. Eșalonarea investiției:

Anul I

total inv: **44.337.294,71 lei**

C+M: **23.199.168,34 lei**

Anul II

total inv: **44.337.294,70 lei**

C+M: **23.199.168,33 lei**

Lucrările care fac obiectul proiectului se încadrează în categoria „C”- lucrări de importanță normală, determinate conform HG 766/21.11.1997 și HG 675/03.07.2002.

- Lungime totală pod 30.71m
- Lungime suprastructură pod 30.71m
- Lățime totală pod 124.79m
- Lățime Totuar amonte între 8.90m si 9.40m;
- Lățime Trotuar aval 9.45m;
- Lățime parte carosabilă amonte 19.70m
- Lățime parte carosabilă aval min. 18.75m
- Lățime platformă parcare rutieră 65.70m

3. Durata de realizare a investiției:

24 luni

- Durata proiectare 4 luni

- Durata executie 20 luni



DEVIZ GENERAL

Conform H.G. nr 907/29 noiembrie 2016

al obiectivului de investiții "Consolidarea/Reabilitarea Podului Opera"

Nr. crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoare fără TVA	TVA 19%	TVA 21%	Valoare cu TVA
		lei		lei	lei
1	2	3		4	5
CAPITOLUL 1 Cheltuieli pentru obținerea și amenajarea terenului					
1.1	Obținerea terenului	0,00	0,00	0,00	0,00
1.2	Amenajarea terenului	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3	Amenajări pentru protecția mediului și aducerea terenului la starea inițială	100.000,00	0,00	21.000,00	121.000,00
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protecția utili	3.325.700,00	0,00	698.397,00	4.024.097,00
Total capitol 1		3.425.700,00	0,00	719.397,00	4.145.097,00
CAPITOLUL 2 Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului de investiții					
2.1	Realizarea utilitatilor necesare obiectivului: retele de racord-electrice; apa-canal; gaz;	0,00	0,00	0,00	0,00
Total capitol 2		0,00	0,00	0,00	0,00
CAPITOLUL 3 Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică					
3.1	Studii	0,00	0,00	0,00	0,00
	3.1.1. Studii de teren	0,00	0,00	0,00	0,00
	3.1.2. Raport privind impactul asupra me	0,00	0,00	0,00	0,00
	3.1.3. Alte studii specifice-curenti slabi	0,00	0,00	0,00	0,00
3.2	Documentații-suport și cheltuieli pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații		0,00	0,00	0,00
3.3	Expertizare tehnică	311.877,00	7.958,53	56.700,00	376.535,53
3.4	Certificarea performanței energetice și au	0,00		0,00	0,00
3.5	Proiectare	1.719.574,36	30.400,00	327.510,62	2.077.484,98
	3.5.1. Temă de proiectare	0,00	0,00	0,00	0,00
	3.5.2. Studiu de fezabilitate	0,00	0,00	0,00	0,00
	3.5.3. Studiu de fezabilitate/documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	160.000,00	30.400,00	0,00	190.400,00
	3.5.4. Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/acordurilor/autorizațiilor	85.000,00	0,00	17.850,00	102.850,00
	3.5.5. Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	124.574,36	0,00	26.160,62	150.734,98
	3.5.6. Proiect tehnic și detalii de execuție	1.350.000,00	0,00	283.500,00	1.633.500,00
3.6	Organizarea procedurilor de achiziție	30.000,00	0,00	6.300,00	36.300,00



3.7	Consultanță	2.523.974,77	0,00	530.035,28	3.054.010,05
	3.7.1. Managementul de proiect pentru obiectivul de investiții, inclusiv structurarea financiara, monitorizarea operationala, calitativa si financiara a proiectului	2.473.974,77	-	519.535,28	2.993.510,05
	3.7.1.1 Managementul de proiect pentru obiectivul de investiții	332.198,29	0,00	69.761,64	401.959,93
	3.7.1.2. Structurarea financiara, monitorizarea operationala, calitativa si financiara a proiectului	2.141.776,48	0,00	449.773,64	2.591.550,12
	3.7.2. Auditul financiar	50.000,00	0,00	10.500,00	60.500,00
3.8	Asistență tehnică	1.295.930,78	0,00	272.145,46	1.568.076,24
	3.8.1. Asistență tehnică din partea proiectantului	153.999,15	0,00	32.339,82	186.338,97
	3.8.1.1. pe perioada de execuție a lucrărilor	103.999,15	0,00	21.839,82	125.838,97
	3.8.1.2. pentru participarea proiectantului la fazele incluse în programul de control al lucrărilor de execuție, avizat de către Inspectoratul de Stat în Construcții	50.000,00	0,00	10.500,00	60.500,00
	3.8.2. Dirigenție de șantier	1.038.119,66	0,00	218.005,13	1.256.124,79
	3.8.3 Coordonator în materie de securitate și sănătate - conform Hotărârii Guvernului nr. 300/2006, cu modificările și completările ulterioare	103.811,97	0,00	21.800,51	125.612,48
Total capitol 3		5.881.356,91	38.358,53	1.192.691,36	7.112.406,80
CAPITOLUL 4 Cheltuieli pentru investiția de bază					
4.1	Construcții și instalații	42.349.764,88	0,00	8.893.450,62	51.243.215,50
	PASAJ PRINCIPAL			0,00	0,00
	BRETEA A			0,00	0,00
	BRETEA B			0,00	0,00
	BRETEA C			0,00	0,00
	BRETEA D			0,00	0,00
	BRETEA E			0,00	0,00
	BRETEA F			0,00	0,00
	TROTUAR PIETONAL			0,00	0,00
	ACTUALIZARI			0,00	0,00
	Lucrari diverse si neprevazute			0,00	0,00
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice	0,00	0,00	0,00	0,00
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0,00	0,00	0,00	0,00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0,00	0,00	0,00	0,00
4,5	Dotări	0,00	0,00	0,00	0,00
4,6	Active necorporale	0,00	0,00	0,00	0,00
Total capitol 4		42.349.764,88	0,00	8.893.450,62	51.243.215,50
CAPITOLUL 5 Alte cheltuieli					
5.1	Organizare de șantier	1.102.871,79	0,00	231.603,08	1.334.474,87
	5.1.1. Lucrări de construcții și instalații aferente organizării de șantier	622.871,79	0,00	130.803,08	753.674,87
	5.1.2. Cheltuieli conexe organizării șantie	480.000,00	0,00	100.800,00	580.800,00



5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	510.381,70	0,00	0,00	510.381,70
	5.2.1. Comisioanele și dobânzile aferente creditului băncii finanțatoare	0,00	0,00	0,00	0,00
	5.2.2. Cota aferentă ISC pentru controlul calității lucrărilor de construcții	231.991,68	0,00	0,00	231.991,68
	5.2.3. Cota aferentă ISC pentru controlul statului în amenajarea teritoriului, urbanism și pentru autorizarea lucrărilor de construcții	46.398,34	0,00	0,00	46.398,34
	5.2.4. Cota aferentă Casei Sociale a Constructorilor - CSC	231.991,68	0,00	0,00	231.991,68
	5.2.5. Taxe pentru acorduri, avize conforme și autorizația de construire/desființare	0,00	0,00	0,00	0,00
5.3	Cheltuieli diverse și neprevăzute(1.2+1.3+1.4+2+3.5+3.8+4)	9.279.667,33	0,00	1.948.730,14	11.228.397,47
5.4	Cheltuieli pentru informare și publicitate	0,00	0,00	0,00	0,00
Total capitol 5		10.892.920,82	0,00	2.180.333,22	13.073.254,04
CAPITOLUL 6 Cheltuieli pentru probe tehnologice și teste					
6.1	Pregătirea personalului de exploatare	0,00	0,00	0,00	0,00
6.2	Probe tehnologice și monitorizare	0,00	0,00	0,00	0,00
Total capitol 6		0,00	0,00	0,00	0,00
CAPITOLUL 7 Cheltuieli aferente marjei de buget și pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustarea de preț					
7,1	Cheltuieli aferente marjei de buget 25% din (1.2 + 1.3 + 1.4 + 2 + 3.1 + 3.2 + 3.3 + 3.5 + 3.7 + 3.8 + 4 + 5.1.1)	13.062.423,40	0,00	2.743.108,91	15.805.532,31
7,2	Cheltuieli pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustarea de preț	13.062.423,40	0,00	2.743.108,91	15.805.532,31
Total capitol 7		26.124.846,80	0,00	5.486.217,82	31.611.064,62
TOTAL GENERAL		88.674.589,41	38.358,53	18.472.089,44	107.185.037,38
din care: C + M (1.2 + 1.3 + 1.4 + 2 + 4.1 + 4.2 + 5.1.1)		46.398.336,67	0,00	9.743.650,70	56.141.987,37

Proiectant,
RDM CONSULTING & CONSTRUCTION





Nr. 166960/23.09.2026

REFERAT DE APROBARE

privind aprobarea indicatorilor tehnico – economici și a devizului general pentru obiectivul de investiții „Consolidarea/Reabilitarea Podului OPERA”

Proiectul **”Consolidarea/Reabilitarea podului OPERA”** se încadrează în strategia de dezvoltare a infrastructurii de transport a municipiului București, având ca obiectiv creșterea gradului de siguranță, a vitezei de deplasare și îmbunătățirea condițiilor de circulație în vederea asigurării unui trafic sigur și civilizat.

Obiectivul de investiție este amplasat în Sectorul 5 al Municipiului București, în Piața Operei, peste râul Dâmbovița.

Podul peste râul Dâmbovița, din Piața Operei (situat în imediata vecinătate a Operei Naționale), asigură desfășurarea traficului rutier în zona centrală a orașului și face legătura cu cartierele din zona de vest a capitalei (Cotroceni, Drumul Taberei, Militari, inclusiv traficul spre Autostrada A1).

Potrivit concluziilor Expertizei Tehnice de specialitate, conform art. 21 din *”Instrucțiunile tehnice pentru stabilirea stării tehnice a unui pod”* indicativ AND 522-2002, podul se află într-o stare NESATISFĂCĂTOARE, cu elemente constructive aflate într-o stare avansată de degradare. Sunt necesare lucrări de reabilitare, înlocuirea unor elemente.

Podul are un indice de stare tehnică IST = 27 și se încadrează în clasa de stare tehnică IV - NESATISFĂCĂTOARE.

Se consideră ca lucrările propuse, vor asigura parametrii normali de exploatare, urmând ca în urma implementării investiției, cetățenii să beneficieze de condiții superioare de circulație, precum:

- desfășurarea traficului în condiții optime de siguranță și confort;
- îmbunătățirea standardelor de mediu;

- dezvoltarea economică și socială durabilă;
- aducerea structurii la parametri tehnici corespunzători clasei de funcționalitate;
- asigurarea parametrilor optimi de exploatare;
- îmbunătățirea accesibilității și mobilității populației, care va stimula gradul de relaxare și buna dispoziție al cetățenilor Municipiului București;
- crearea de noi locuri de muncă pe perioada execuției lucrărilor;
- condițiile de rulare corespunzătoare aduc un beneficiu siguranței cetățenilor.

Lucrările propuse a se executa, vor conduce la îmbunătățirea siguranței cetățenilor și vor influența benefic zona atât din punct de vedere al ambientului cât și din punct de vedere socio-economic.

Lucrările de intervenție sunt necesare protejării construcției existente, care în timp poate suferi degradări semnificative datorate deficiențelor constructive constatate, în special datorate infiltrațiilor de apă prin suprastructura, atât pe zona carosabila cat mai ales pe zona trotuarelor. Prin aceste lucrări de intervenție se va aduce podul într-o stare tehnică corespunzătoare cerințelor de rezistență și siguranță cerute de standardele în vigoare.

Documentația tehnico-economică a fost avizată în C.T.E.- P.M.B., în acest sens fiind eliberat **Avizul nr. 44/98139/18.06.2026.**

Având în vedere situația existentă, se impune aprobarea indicatorilor tehnico-economici și a devizului general pentru realizarea obiectivului de investiții **„Consolidarea/Reabilitarea Podului OPERA”**.

Față de cele menționate și ținând cont de Raportul comun de specialitate al Direcției Generale Investiții și al Administrației Străzilor București, propunem spre dezbateră și aprobare Consiliului General al Municipiului București, **Proiectul de hotărâre privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici și a devizului general pentru obiectivul de investiții Consolidarea/Reabilitarea Podului OPERA”**.

PRIMAR GENERAL,

Ciprian CIUCU



**Avizat,
DIRECȚIA JURIDICĂ
DIRECTOR EXECUTIV,
Adrian IORDACHE**





D.G.I. nr. 158368/21.09.2026

A.S.B. nr. 35356/17.09.2026

RAPORT COMUN DE SPECIALITATE

privind aprobarea indicatorilor tehnico – economici și a devizului general pentru obiectivul de investiții "Consolidarea/reabilitarea Podului OPERA"

Proiectul "Consolidarea/reabilitarea Podului OPERA" se încadrează în strategia de dezvoltare a infrastructurii de transport a Municipiului București, având ca obiectiv: creșterea gradului de siguranță, a vitezei de deplasare și îmbunătățirea condițiilor de circulație în vederea asigurării unui trafic sigur și civilizat.

Obiectivul de investiție este amplasat în Sectorul 5 al Municipiului București, în Piața Operei, peste râul Dâmbovița.

Podul peste râul Dâmbovița, din Piața Operei, situat în imediata vecinătate a Operei Naționale, asigură desfășurarea traficului rutier în zona centrală a orașului și face legătura cu cartierele din zona de vest a capitalei, respectiv Cotroceni, Drumul Taberei și Militari, inclusiv cu traficul spre Autostrada A1.

Alcătuirea structurii podului, dimensiunile și caracteristicile de funcționalitate, au fost stabilite prin măsurători și observații vizuale în amplasamentul acestuia.

Podul existent a fost construit în etape succesive.

În anul 1986, odată cu amenajarea complexă a Râului Dâmbovița, s-a executat tronsonul de pod din zona de mijloc, cu lățimea de 37,60 m, pentru clasa E de încărcare (A30, V80).

În anul 1993, s-a realizat lărgirea podului existent, păstrându-se din acesta un tronson cu lățimea de 29,00 m, la care s-au adăugat două tronsoane, în amonte și în aval, ajungându-se la o lățime totală de 124,79 m.

Obiectivul de investiție a fost expertizat în anul 2023 și a fost elaborată Expertiza Tehnică nr. 29/2023 aferentă, de către expertul tehnic ing. Diaconu Ion Dumitru.

Potrivit concluziilor Expertizei Tehnice de specialitate, conform art. 21 din „Instrucțiunile tehnice pentru stabilirea stării tehnice a unui pod” indicativ AND 522-2002, podul se află într-o stare **NESATISFĂCĂTOARE**, cu elemente constructive aflate într-o stare avansată de degradare, obiectiv de investiții pentru care sunt necesare lucrări de reabilitare și înlocuire a unor elemente.

Ținând cont de faptul că, reducerea capacității de rezistență este mai mare de 5% față de data execuției pasajului, de vechimea acestuia și de perioada trecută de la ultima reparație capitală, **SE APRECIAZĂ CĂ PODUL CORESPUNDE ÎN PREZENT LA SOLICITĂRILE CORESPUNZĂTOARE CLASEI „I” DE ÎNCĂRCARE (A13; S60).**

Podul are un indice de stare tehnică IST = 27 și se încadrează în clasa de stare tehnică IV, NESATISFĂCĂTOARE.

ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE ȘI IDENTIFICAREA NECESITĂȚILOR ȘI A DEFICIENȚELOR

Podul a fost executat în două etape: prima etapă în anul 1986 și a doua etapă în anul 1993.

Lucrările care fac obiectul proiectului se încadrează în categoria „C”- lucrări de importanță normală, determinate conform HG 766/21.11.1997 și HG 675/03.07.2002.

În urma observațiilor efectuate la lucrare, s-au identificat mai multe defecte și degradări la:

- Suprastructură;
- Infrastructură - aceasta este alcătuită din două culee și două pile fundate indirect; culeele sunt parțial înglobate în taluzul malului amenajat al râului Dâmbovița; la vedere este bancheta cuzineților și parte din elevație. Podul nu este prevăzut cu dispozitive antiseismice.
- Trotuare pietonale;
- Platforma de parcare;
- Parapețele pietonale;
- Calea pe rampe.

OBIECTIVE PRECONIZATE A FI ATINSE PRIN REALIZAREA INVESTIȚIEI

Se consideră ca lucrările propuse vor asigura parametrii normali de exploatare, urmând ca în urma implementării investiției, cetățenii să beneficieze de condiții superioare de circulație, precum:

- desfășurarea traficului în condiții optime de siguranță și confort;
- îmbunătățirea standardelor de mediu;
- dezvoltarea economică și socială durabilă;
- aducerea structurii la parametrii tehnici corespunzători clasei de funcționalitate;
- asigurarea parametrilor optimi de exploatare;

- Îmbunătățirea accesibilității și mobilității populației, care va stimula gradul de relaxare și buna dispoziție a cetățenilor Municipiului București;
- crearea de noi locuri de muncă pe perioada execuției lucrărilor;
- condițiile de rulare corespunzătoare aduc un beneficiu siguranței cetățenilor.

Lucrările propuse a se executa, vor conduce la îmbunătățirea siguranței cetățenilor și vor influența benefic zona atât din punct de vedere al ambientului cât și din punct de vedere socio-economic.

Lucrările de intervenție sunt necesare protejării construcției existente, care în timp poate suferi degradări semnificative datorate deficiențelor constructive constatate, în special celor generate de infiltrațiile de apă prin suprastructură, atât pe zona carosabilă, cât mai ales pe zona trotuarelor. Prin aceste lucrări de intervenție se va aduce podul într-o stare tehnică corespunzătoare cerințelor de rezistență și siguranță impuse de standardele în vigoare.

Documentația tehnico-economică a fost avizată în C.T.E.- P.M.B., în acest sens fiind eliberat **Avizul nr. 44/98139/18.06.2026.**

Având în vedere necesitatea realizării obiectivului de investiții **"Consolidarea/Reabilitarea Podului OPERA"**, propunem aprobarea indicatorilor tehnico – economici.

1. Valoarea totală:	107.185.037,38	lei cu TVA
---------------------	-----------------------	------------

88.674.589,41	lei fără TVA
----------------------	--------------

2. Din care C+M:	56.141.987,37	lei cu TVA
------------------	----------------------	------------

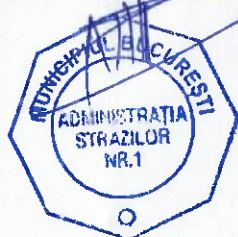
46.398.336,67	lei fără TVA
----------------------	--------------

3. Durata estimată de către proiectant privind lucrările pentru reabilitarea/consolidarea obiectivului de investiții este de **4 luni** calendaristice pentru proiectare și **20 luni** calendaristice pentru execuție.

Față de cele menționate a fost întocmit prezentul **Proiect de hotărâre privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici și a devizului general pentru obiectivului de investiții "Consolidarea/Reabilitarea Podului OPERA"**.

ADMINISTRAȚIA STRĂZILOR

**DIRECTOR GENERAL,
Marian BÂRGĂU**



DIRECȚIA GENERALĂ INVESTIȚII

**DIRECTOR GENERAL,
Cătălin Sebastian AFLAT**

A blue ink signature of Cătălin Sebastian AFLAT.

**DIRECTOR GENERAL ADJUNCT,
Cătălina/Gabriela LUCACI**

A blue ink signature of Cătălina/Gabriela LUCACI.

DIRECTOR DIRECȚIA DRUMURI,

Andrei ROȘIORU

A blue ink signature of Andrei ROȘIORU.

DIRECTOR EXECUTIV,

Mădălina HRISTU

A blue ink signature of Mădălina HRISTU.

**Întocmit,
Șef SERVICIU,**

Nicolae MĂIȚĂ

A blue ink signature of Nicolae MĂIȚĂ.

Rpt 18.09.2018

NOTA DE FUNDAMENTARE

privind aprobarea indicatorilor tehnico – economici și a devizului general pentru obiectivul de investiții "Consolidarea/reabilitarea Podului OPERA"

Proiectul "Consolidarea/reabilitarea Podului OPERA" se încadrează în strategia de dezvoltare a infrastructurii de transport a municipiului București, având ca obiectiv creșterea gradului de siguranță, a vitezei de deplasare și îmbunătățirea condițiilor de circulație în vederea asigurării unui trafic sigur și civilizat.

Obiectivul de investiție este amplasat în Sectorul 5 al Municipiului București, în Piața Operei, peste râul Dâmbovița.

Podul peste râul Dâmbovița, din Piața Operei, situat în imediata vecinătate a Operei Naționale, asigură desfășurarea traficului rutier în zona centrală a orașului și face legătura cu cartierele din zona de vest a capitalei, respectiv Cotroceni, Drumul Taberei și Militari, inclusiv cu traficul spre Autostrada A1.

Alcătuirea structurii podului, dimensiunile și caracteristicile de funcționalitate au fost stabilite prin măsurători și observații vizuale în amplasamentul acestuia.

Podul existent a fost construit în etape succesive.

În anul 1986, odată cu amenajarea complexă a Râului Dâmbovița, s-a executat tronsonul de pod din zona de mijloc, cu lățimea de 37,60 m, pentru clasa E de încărcare (A30, V80).

În anul 1993 s-a realizat lărgirea podului existent, păstrându-se din acesta un tronson cu lățimea de 29,00 m, la care s-au adăugat două tronsoane, în amonte și în aval, ajungându-se la o lățime totală de 124,79 m.

Obiectivul de investiție a fost expertizat în anul 2023 și a fost elaborată Expertiza Tehnică nr. 29/2023 aferentă, de către expertul tehnic ing. Diaconu Ion Dumitru.

Conform concluziilor Expertizei Tehnice de specialitate, conform art. 21 din „Instrucțiunile tehnice pentru stabilirea stării tehnice a unui pod” indicativ AND 522-2002, podul se află într-o stare **NESATISFĂCĂTOARE**, cu elemente constructive aflate într-o stare avansată de degradare. Sunt necesare lucrări de reabilitare, înlocuirea unor elemente.

Ținând cont că reducerea capacității de rezistență este mai mare de 5% față de data execuției pasajului, de vechimea acestuia și de perioada trecută de la ultima reparație capitală, **SE APRECIAZĂ CĂ PODUL CORESPUNDE ÎN PREZENT LA SOLICITĂRILE CORESPUNZĂTOARE CLASEI „I” DE ÎNCĂRCARE (A13; S60).**

Podul are un indice de stare tehnică IST = 27 și se încadrează în clasa de stare tehnică IV, NESATISFĂCĂTOARE.

ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE ȘI IDENTIFICAREA NECESITĂȚILOR ȘI A DEFICIENȚELOR

Podul a fost executat în două etape: prima etapă în anul 1986 și a doua etapă în anul 1993.

Lucrările care fac obiectul proiectului se încadrează în categoria „C”- lucrări de importanță normală, determinate conform HG 766/21.11.1997 și HG 675/03.07.2002.

În urma observațiilor efectuate la lucrare, s-au identificat următoarele defecte și degradări:

SUPRASTRUCTURA

Prezintă defecte și degradări precum:

- infiltrații, eflorescențe, carbonatări, coroziunea betonului;
- neuniformități, armături neacoperite, vizibile;
- ciobituri, pete de rugină la intrados, pete umede;
- culoare neuniformă a suprafeței betonului;
- aspect prăfuit al betonului;
- imperfecțiuni geometrice ale suprafeței betonului;
- infiltrații;
- fisuri și crapături longitudinale la grinzii;
- degradări din infiltrații ale grinzilor marginale, faianțări, neuniformități, muchii deteriorate;
- segregarea betonului, beton cu aspect friabil, exfolieri ale betonului grinzilor marginale;
- defecte de suprafață ale feței din interior ale grinzilor marginale (culoare neuniformă, pete negre, impurități, imperfecțiuni geometrice);
- placajul cu travertin de pe elevația grinzilor marginale este patat, cu plăci desprinse și rosturi degradate;
- lipsa protecției anticorozive.

Sub pod, pe întregul intrados, s-au format pânze de păianjen groase, care au îngreunat identificarea tuturor defectelor elementelor.

INFRASTRUCTURA

Infrastructura podului este alcătuită din două culee și două pile fundate indirect.

Culeele sunt parțial înglobate în taluzul malului amenajat al râului Dâmbovița. La vedere este bancheta cuzineților și parte din elevație.

Se constată defecte și degradări precum:

- culoare neuniformă a suprafeței betonului, pete negre pe suprafața betonului;
- impurități pe suprafața betonului, pete de rugină pe suprafața betonului;
- segregarea betonului, aspect prăfuit;
- pete umede, infiltrații, eflorescențe, carbonatări, faianțarea betonului;
- tencuiala căzută, neuniformități;
- infiltrațiile scurse de pe banchetele de rezemare se preling pe toată înălțimea elevațiilor;
- la rosturile dintre tronsoanele executate în etape diferite se înregistrează infiltrații

importante;

- lipsa protecției anticorozive.
- accesul sub pod nu este facil;

La ambele culee, atât în amonte, cât și în aval, pe lungimea cadrelor marginale amplasate sub trotuare se produc infiltrații puternice, datorită lipsei hidroizolației. În lipsa unui zid de gardă, pentru închiderea spațiului dintre grinzile marginale la culee și susținerea terasamentului din spatele culeelor s-au realizat zidării din resturi de cărămizi și alte materiale de improvizație. Zidăria nu este etanșă și permite pătrunderea apelor din terasament să se infiltreze pe structură.

Pilele prezintă următoarele degradări:

- rosturi de turnare, neregularități, imperfecțiuni geometrice ale suprafeței betonului;
- aspect prăfuit al betonului;
- infiltrații;
- bravuri, segregări, cofraje nedesfăcute;
- pete umede, infiltrații, eflorescențe, carbonatări;
- fisuri, deteriorări, degradări;
- placajul cu travertin de pe elevația stâlpilor marginali este pătat, cu plăci desprinse sau pe

cale să se desprindă și rosturi degradate;

- lipsa protecției anticorozive.

Podul nu este prevăzut cu dispozitive antiseismice.

Calea pe pod este realizată din beton asfaltic. Aceasta prezintă fisuri, crăpături, denivelări, văluri, iar bordurile ce o delimitează de trotuare sunt degradate, dislocate sau lipsesc în totalitate.

La trecerea de pe Splaiul Independenței pe pod, la ambele capete, în betonul asfaltic s-au format fisuri, crăpături transversale de-a lungul capătului suprastructurii. Aceste defecte semnalează tasări ale terasamentelor în spatele culeelor sau cedări ale dalelor de racordare.

Pe partea carosabilă aval sunt crăpături, fisuri locale și unele denivelări în apropierea insulei care desparte sensurile la intersecția cu B-dul Mihail Kogălniceanu, iar bordurile insulei sunt dislocate.

Totodată, majoritatea bordurilor care delimitează partea carosabilă de trotuare sau insula denivelată au suprafețe deteriorate, prezintă exfolieri, ciobituri, știrbituri și zone deteriorate sub acțiunea agenților de dezghețare. O parte din stâlpii de delimitare sunt degradați și/sau îndoiți.

Marcajele sunt și ele degradate, șterse parțial sau total.

Trotuarele pietonale au calea din beton asfaltic și prezintă fisuri, crăpături, deformații locale, rupturi. De asemenea, suprafața trotuarelor prezintă numeroase reparații succesive cauzate de intervențiile la instalațiile electrice ce se află pe pod.

Pe trotuare sunt vizibile în foarte mică măsură marcaje care ar indica prezența de piste pentru cicliști, însă, în prezent, marcajele sunt aproape șterse.

Calea pe trotuare prezintă crăpături deasupra limitei suprastructurii la ambele culee ale podului.

Stâlpii de semnalizare și antiparcare de la trotuarul aval au fost ruși. Ca urmare a staționării îndelungate a autovehiculelor, pe trotuare s-au format deformații locale, fisuri și crăpături ale asfaltului, iar pe trotuarul aval sunt dale prefabricate de trotuar rupte. S-au depistat mai multe panouri publicitare amplasate pe suprafața suprastructurii.

Platforma de parcare – Imbrăcămintea este realizată din dale prefabricate de beton așezate pe un pat de material granular. Spațiul platformei de parcare este delimitat cu borduri prefabricate și stâlpișori. Bordurile sunt degradate, dislocuite și nerostuite. În spațiile dintre borduri și pe zonele necirculate ale dalelor prefabricate s-a dezvoltat vegetație. Unele pavele sunt deteriorate, iar stâlpii de semnalizare de la marginea platformei sunt deformați, loviți de vehicule.

Parapetele pietonale

Stâlpii de beton sunt placați cu travertin. Placarea prezintă deteriorări: rosturi nematate, plăci fisurate, deplasate de la poziție. Parapetele pietonale sunt metalice și au protecția anticorozivă mătură, lipsită de lucrări de întreținere. Pe elementele metalice sunt pete de rugină, elemente cu secțiune diminuată (mâna curentă a parapetului amonte). Un panou de parapet în amonte este lovit și deformat.

Parapetul metalic are agățate jardiniere pentru flori.

De la execuție, la parapetul amonte, panourile din tronsonul central nu acoperă întreaga distanță dintre stâlpii din beton, astfel încât spațiul liber dintre stâlp și elementele metalice este mai mare decât spațiul liber permis în norme, din punct de vedere al siguranței.

Având în vedere lățimea mare a lisei, de 1,00 m, aceasta formează o treaptă în fața panourilor metalice ce poate fi escaladată de pietoni. În această situație, înălțimea parapetelor nu respectă normele de siguranță, fiind de 0,80 m.

Stâlpii de beton de capăt au placarea deteriorată, nișele instalațiilor electrice nu au capacele de protecție, iar conexiunile cablurilor electrice nu sunt protejate.

Calea pe rampe este realizată din beton asfaltic. Aceasta prezintă fisuri, crăpături, denivelări, văluiri, tasări, marcaje șterse.

Rosturile de dilatație de la ambele culee prezintă degradări și fisuri în zona adiacentă.

S-au depistat mai multe panouri publicitare amplasate pe suprafața suprastructurii. Conform configurației bazei stâlpilor unora dintre acestea, sunt ancorați în structura de rezistență. Ancorarea stâlpilor direct în betonul structural afectează rezistența acestuia și compromite hidroizolația, dacă fundația nu este executată corespunzător.

OBIECTIVE PRECONIZATE A FI ATINSE PRIN REALIZAREA INVESTIȚIEI

Se consideră ca lucrările propuse vor asigura parametrii normali de exploatare, urmând ca în urma implementării investiției, cetățenii să beneficieze de condiții superioare de circulație, precum:

- desfășurarea traficului în condiții optime de siguranță și confort;
- îmbunătățirea standardelor de mediu;
- dezvoltarea economică și socială durabilă;
- aducerea structurii la parametri tehnici corespunzători clasei de funcționalitate;
- asigurarea parametrilor optimi de exploatare;
- îmbunătățirea accesibilității și mobilității populației, care va stimula gradul de relaxare și buna dispoziție a cetățenilor Municipiului București;
- crearea de noi locuri de muncă pe perioada execuției lucrărilor;
- condițiile de rulare corespunzătoare aduc un beneficiu siguranței cetățenilor..

Lucrările propuse a se executa, vor conduce la îmbunătățirea siguranței cetățenilor și vor influența benefic zona atât din punct de vedere al ambientului cât și din punct de vedere socio-economic.

Lucrările de intervenție sunt necesare protejării construcției existente, care în timp poate suferi degradări semnificative datorate deficiențelor constructive constatate, în special celor generate de

infiltrațiile de apă prin suprastructură, atât pe zona carosabilă, cât mai ales pe zona trotuarelor. Prin aceste lucrări de intervenție se va aduce podul într-o stare tehnică corespunzătoare cerințelor de rezistență și siguranță impuse de standardele în vigoare.

Lucrările propuse a se executa, vor conduce la îmbunătățirea siguranței cetățenilor și vor influența benefic zona atât din punct de vedere al ambientului cât și din punct de vedere socio-economic.

Documentația tehnico-economică a fost avizată în C.T.E.- P.M.B., în acest sens fiind eliberat Avizul nr. 44/98139/18.06.2026.

Având în vedere necesitatea realizării obiectivului de investiții "**Consolidarea/Reabilitarea Podului OPERA**", propunem aprobarea indicatorilor tehnico – economici.

1. Valoarea totală: **107.185.037,38** lei cu TVA
88.674.589,41 lei fără TVA
2. Din care C+M: **56.141.987,37** lei cu TVA
46.398.336,67 lei fără TVA
3. Durata estimată de către proiectant privind lucrările pentru reabilitarea/consolidarea obiectivului de investiții este de **4 luni** calendaristice pentru proiectare și **20 luni** calendaristice pentru execuție.

Față de cele menționate a fost întocmit *Proiectul de hotărâre privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici și a devizului general pentru obiectivului de investiții "Consolidarea/Reabilitarea Podului OPERA"*.

ADMINISTRAȚIA STRĂZILOR

**DIRECTOR GENERAL,
Marian BÂRGĂU**





PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Investiții

Direcția Planificare Investiții

Consiliul Tehnico-Economic

AVIZ NR. 44/98139/18.06.2026

eliberat în baza procesului verbal încheiat în ședința C.T.E. din data de 18.06.2026

- I. DENUMIREA DOCUMENTAȚIEI: CONSOLIDARE / REABILITARE POD OPERA
II. FAZA: DALI
III. PROIECTANT: RDM CONSULTING & CONSTRUCTION S.R.L.
IV. BENEFICIAR: ADMINISTRAȚIA STRĂZILOR

V. CONSILIUL TEHNICO ECONOMIC : COMPONENTA	NUME SI PRENUME	COMPARTIMENT
PREȘEDINTE	CĂTĂLIN SEBASTIAN AFLAT	D.G.I.
SECRETAR	MĂDĂLINA HRISTU	D.P.I.
MEMBRII	MATEI DAMIAN	D.G.U.A.T.
	MIHAIL MUNTEANU	D.U.
	EMANUELA JUGUREANU	D.G.E.
	BOGDAN CIOCĂRLAN	D.F.C.
	CĂTĂLIN ZOICAN	D.G.S.U.S.S.
	ROXANA IONESCU	D.G.S.P.
	SIMONA POPA	D. MEDIU

VI. INVITAȚI:

RDM CONSULTING & CONSTRUCTION S.R.L. / ADMINISTRAȚIA STRĂZILOR

Urmare analizei documentației tehnico-economice faza DALI supusă avizării CTE-PMB, s-a constatat că:

- este conformă cu H.G. nr. 907/2016;
- respectă legislația în vigoare.

Documentația prezentată este asumată și urmărită de beneficiar, investitor, solicitant, etc, după caz.

SE AVIZEAZĂ FAVORABIL documentația tehnico-economică faza DALI, SCENARIU 2 DE INTERVENȚIE care propune reparații infrastructuri și consolidare suprastructura.

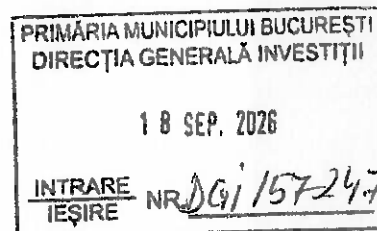
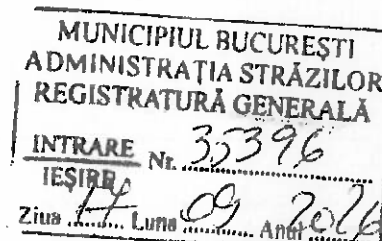
PREȘEDINTE
DIRECTOR GENERAL D.G.I.
CĂTĂLIN SEBASTIAN AFLAT



SECRETAR
DIRECTOR EXECUTIV D.P.I.
MĂDĂLINA HRISTU

Către: PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI
DIRECȚIA GENERALĂ INVESTIȚII

În atenția: Dlui Director General Cătălin Sebastian AFLAT



Vă transmitem atașat propunerea de Hotărâre de Consiliu General pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții „Consolidarea/Reabilitarea Podului OPERA”.

Cu stimă,

Director General,
Marian Aurelian BÂRGĂU



Director Direcția Drumuri,
Andrei ROȘIORU

Șef Serviciu A.P.U.R.L.S.E.P.P.
Nicolae MĂIȚĂ

