

Soluție propusă pentru realizarea legăturii feroviare Aeroport Henri Coandă – Gara de Nord

Expunere de motive

În prezent, legătura dintre București și Aeroportul Henri Coandă (Otopeni) este asigurată de următoarele servicii de transport public:

- RATB, prin traseele
 - 780 – interval la ore de vârf: 25-30 de minute
 - 783 – interval la ore de vârf: 15-20 de minutedeservite cu autobuze impropriei călătorilor cărora li se adresează (cu bagaje voluminoase)
- CFR, prin diverse trenuri fără mers cadențat (intervalul între două plecări de la Gara de Nord este cuprins între 23 de minute și 3 ore) și cu transbordare la microbuze după 15 minute.

Asociația „Metrou Ușor” consideră că situația curentă trebuie să fie îmbunătățită cel puțin din următoarele motive:

- oferta prezentă de transport public este inadecvată cererii (prea puține vehicule), neadaptată condițiilor speciale (călători cu bagaje voluminoase) și complet neatractivă prin lipsa de confort pe care o oferă (autobuzele sunt aglomerate, stația trenurilor este la 1.5 km distanță de aeroport, distanță parcursă cu vehicule improprie pentru transportul de călători – în general – nicidecum pentru situația specială de la aeroport)
- oferta prezentă nu poate face față la fluxul de călători generat de organizarea unor meciuri din Campionatul European de fotbal 2020.
- oferta prezentă nu face cinste unui oraș candidat la titlul de capitală europeană a culturii și în general unei capitale europene

Nu în ultimul rând, considerăm drept nepotrivite ultimele declarații pe această temă făcute de domnul ministru al transporturilor, declarații care arată că pentru autoritățile centrale din România, oferta prezentă de transport este foarte bună, punând în pericol orice intenție de îmbunătățire a serviciilor oferite. Redăm un citat din interviul cu domnul Dan Costescu, preluat de la [Agerpres](#): „Deci, repet, legătura feroviară acum, de la 200 și ceva de milioane de lei, aproape că nu mai are cost, sunt doar costuri de întreținere. La vehicule, la fel, nu avem cost și, ce este important, are un cu totul alt rol: rolul de navetă, de legătură a aeroportului cu orașul. La sfârșitul proiectului, se vor face 23 de minute în loc de 40 și ceva cum e acum, deci aproape la jumătate.” Așadar, înțelegem că lucrările curente de întreținere pentru magistrala feroviara 700 sunt suficiente, iar transbordarea aeroport – tren rămâne a fi făcută în continuare cu microbuze.

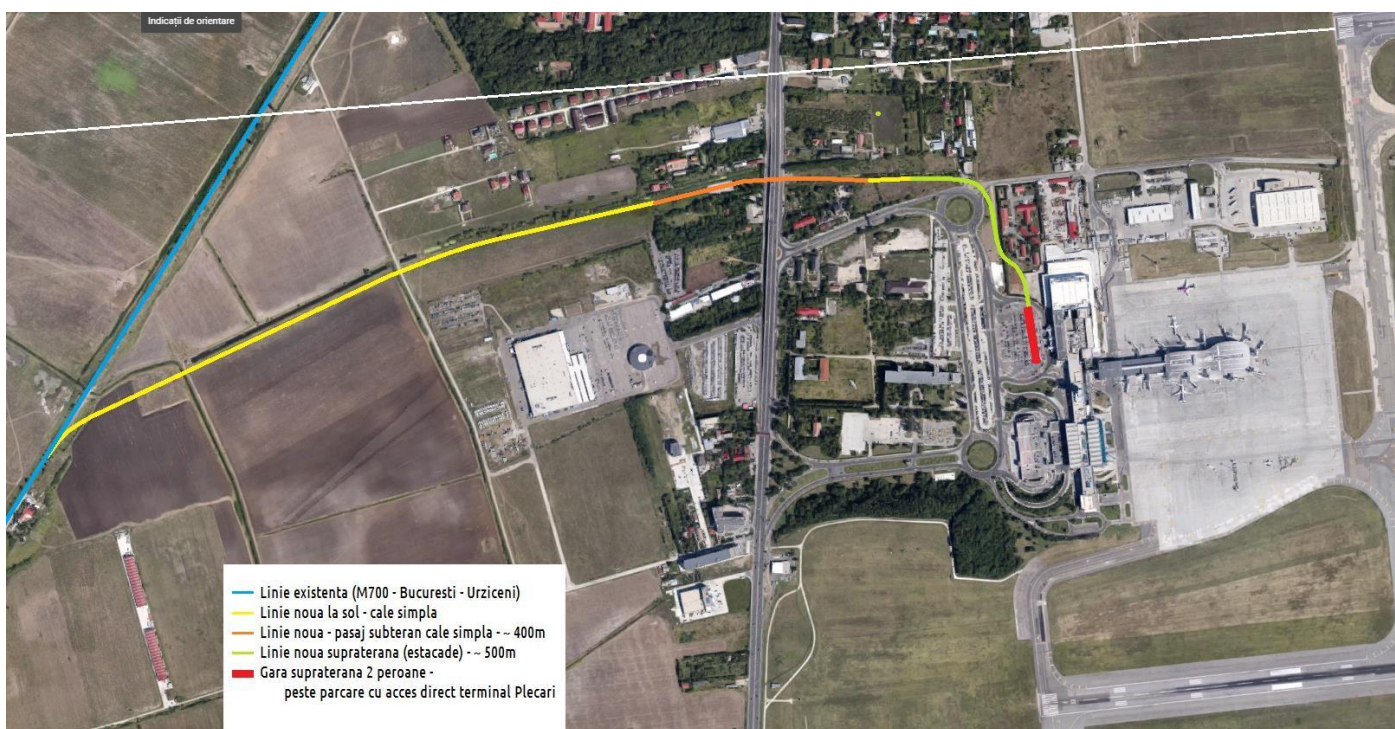
Asociația „Metrou Ușor” își dorește îmbunătățirea condițiilor prezente, precum și evoluția continuă spre „mai bine” în general (sau măcar ca autoritățile centrale și locale să își arate interesul pentru îmbunătățire, evoluție etc). Prin urmare propune următoarele soluții de realizare a legăturii feroviare spre/dinspre aeroport.

Soluții propuse

În cele ce urmează, Asociația „Metrou Ușor” propune trei soluții pentru realizarea acestei conexiuni, după cum urmează:

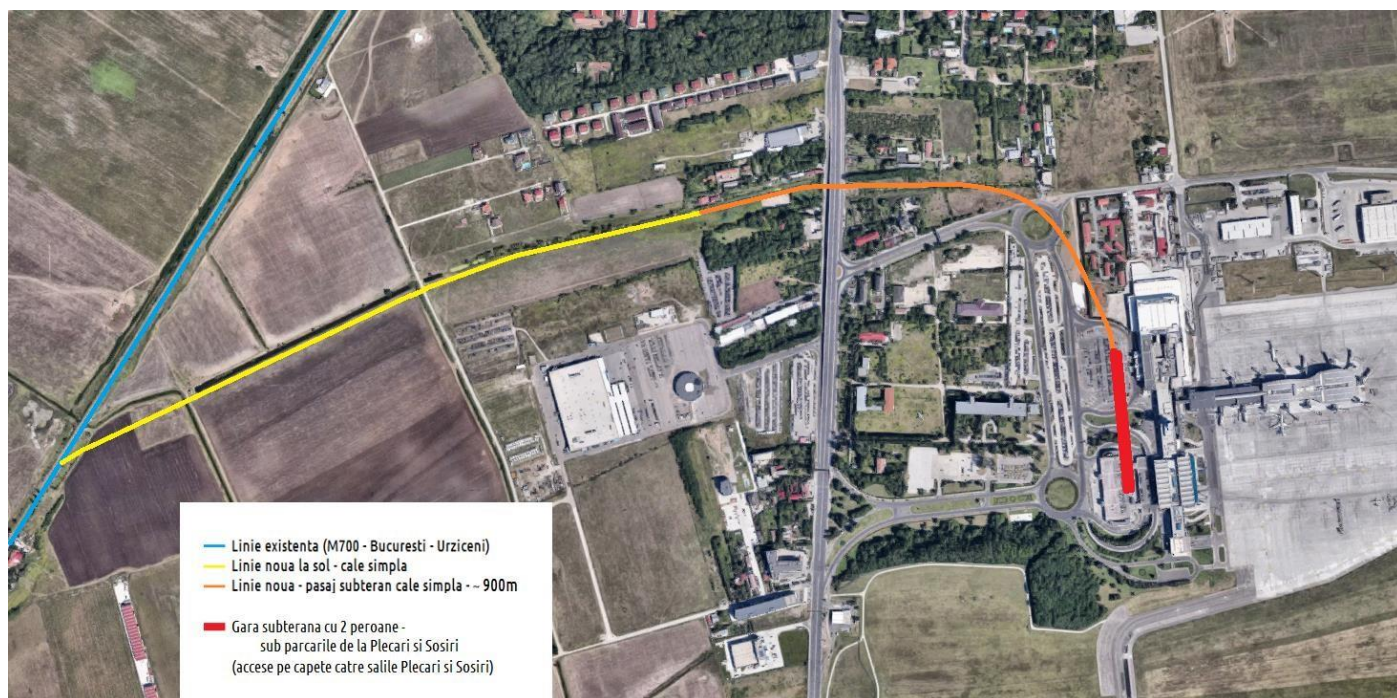
1. Soluție ce presupune subtraversarea DN1 și construcția unei gări suspendate (pe estacade) la terminalul plecări (soluția cea mai ieftină, în viziunea noastră).
2. Soluție ce presupune subtraversarea DN1 și continuarea prin subteran până la o gară subterană aflată între cele două terminale (soluție mai „elegantă” și mai practică decât prima, dar mai scumpă).
3. Realizarea unei căi ferate complet noi care să adune traficul de călători atât din magistrala 700 (București – Urziceni – Galați) cât și din magistrala 300 (București – Ploiești – Brașov – Oradea), în ambele sensuri (soluție ideală în concepția noastră, dar deosebit de scumpă).

Soluția #1



Această soluție este optimă în contextul în care îmbunătățirea condițiilor de transport pe această rută este de preferat a se realiza cât mai rapid și cu costuri minime. Drept urmare, exproprierile necesare sunt, în viziunea noastră, minimale, precum și traseul subteran / în debleu are o lungime minimă. Considerăm că gara supraterană poate fi folosită cu succes și de către călătorii care utilizează terminalul sosiri, având de mers pe jos, prin aeroport, maxim 10 minute. Un alt avantaj este acela că gara supraterană permite utilizarea de trenuri/automotoare diesel fără a crea disconfort călătorilor prin degajarea noxelor de către acestea.

Soluția #2



Principalul avantaj al acestei soluții este accesul facil din ambele terminale ale aeroportului prin parcurgerea unei distanțe minime de mers pe jos de către călători. De asemenea, aceasta permite ca zona de la suprafață să își păstreze aceeași organizare și aceleași funcțiuni ca până acum. Traseul fiind subteran (precum și gara), costurile sunt mai ridicate, iar în cazul utilizării unor trenuri/automotoare diesel, se impune realizarea unor sisteme performante de ventilație.

Soluția #3

Această soluție presupune costuri mult mai mari decât celelalte două de până acum. Cu toate că o considerăm optimă, dorim să o prezentăm detaliat cu altă ocazie, separat. Pe scurt, aceasta presupune construcția unei căi ferate complet noi și a unei gări care să nu fie „înfundată”, precum în celelalte două soluții propuse. Scopul este acela al devierii întregului trafic de călători dinspre București spre Ploiești și spre Urziceni prin noul traseu, astfel încât toate trenurile de călători care circulă pe aceste rute să oprească în gara de la aeroport. Intrarea în gară s-ar face prin sudul aeroportului, iar ieșirea, dinspre nord, ar prevedea separarea celor două direcții (Ploiești/Urziceni).

Concluzii

Asociația „Metrou Ușor” se arată îngrijorată de intenția (declarată) a autorităților de a păstra actuala stare de fapt pentru acest traseu. Considerăm că legătura feroviară este alegerea optimă ca raport cost/beneficii pentru conexiunea Bucureștiului cu Aeroportul Henri Coandă. Din aceleași motive (raport cost/beneficii) considerăm că în acest moment construcția unei magistrale de metrou până la aeroport este inoportună. De asemenea, considerăm că oferta de transport a RATB-ului, deși bună ca trasee, este insuficientă din punctul de vedere al cererii și al ofertei de

transport. Trebuie notat, în acest context, că Asociația „Metrou Ușor” dorește păstrarea legăturilor oferite de RATB. Dar, în același timp, considerăm necesară o legătură de o mai mare capacitate care să poată face față fluxului de turiști pe care Bucureștiul și-i dorește, atât prin organizarea Campionatului European de fotbal cât și prin candidatura la titlul de capitală europeană a culturii. Drept urmare, propunem aceste soluții Ministerului Transporturilor pentru analiză și, de ce nu, implementare.

Asociația „Metrou Ușor”

13.05.2016