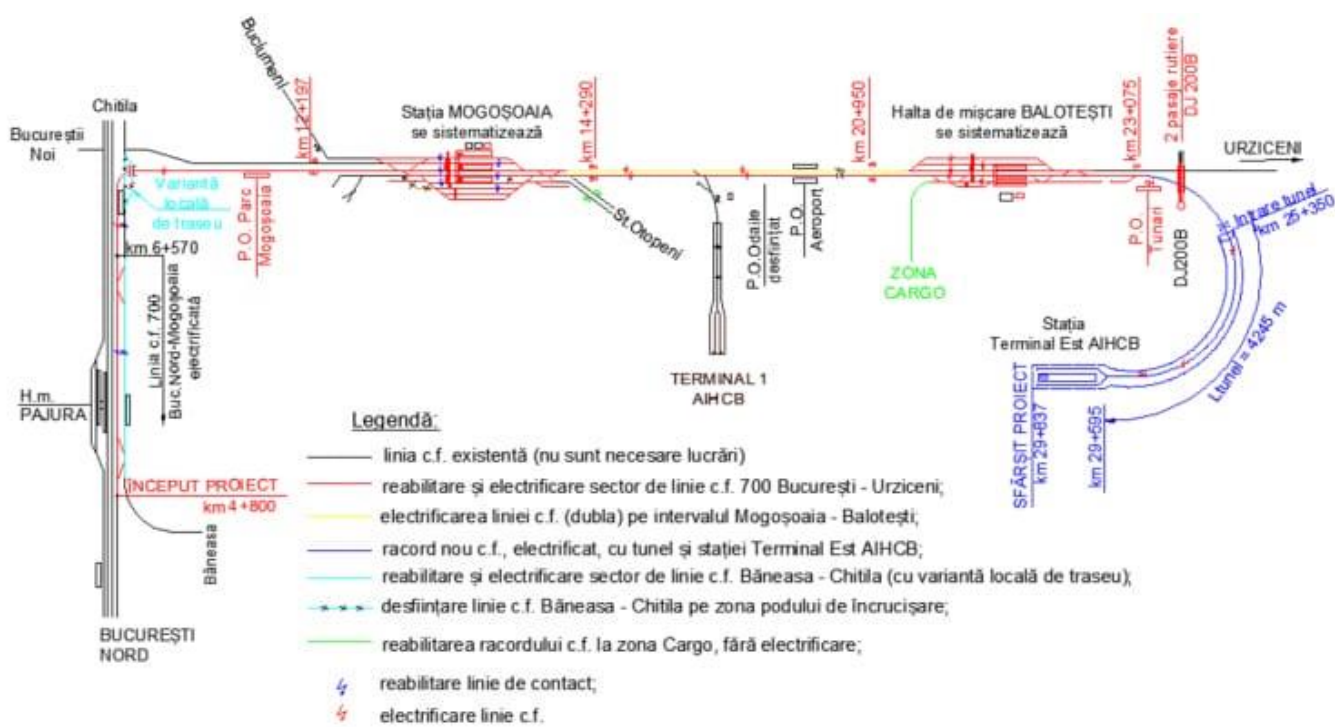


Propunerile Asociației Metrou Ușor pentru racordarea viitorului terminal al Aeroportului Internațional Otopeni la rețeaua C.F.

Având în vedere că la nivelul Ministerului Transporturilor și al C.N.C.F. CFR S.A. se discută despre racordarea viitorului Terminal Est al Aeroportului Internațional Henri Coandă București (AIHCB) la rețeaua feroviară națională, Asociația "Metrou Ușor" vine în întâmpinarea tuturor părților implicate cu o propunere detaliată de implementare a proiectului respectiv.

Menționăm că o variantă de implementare a proiectului a fost deja prezentată în luna aprilie în cadrul unui memoriu de prezentare elaborat de către proiectantul cu care C.N.C.F. CFR S.A. a încheiat un contract în acest sens.



Având în vedere planurile pentru racordul în cauză, se poate constata că implementarea proiectului racordului feroviar al terminalului existent (T1) nu a fost făcută într-un mod corespunzător din aceleași motive pentru care și noul racord propus, în varianta oficială, este necorespunzător gândit: calea de acces în terminal este simplă, stația este terminală, calea de acces se realizează exclusiv dinspre București, iar dublarea magistralei M700, complementară acestui proiect, este incompletă din cauza omiterii activării unui racord abandonat din zona Depoului București Triaj, ce ar asigura dublarea traseului pe toată distanța. Toți acești factori conduc la limitarea frecvenței trenurilor și fac discutabilă atractivitatea acestei linii în

formula propusă de către autorități. Mai mult, confirm unui scenariu făcut cunoscut la nivel public, terminalul T1 ar putea fi retras din circuitul public de pasageri după finalizarea Terminalului Est (T2), ceea ce ar putea însemna ca racordul terminalului T1 să fie, la rândul său, abandonat sau să funcționeze în lipsă de rentabilitate, fapt ce ar aduce pierderi. Mobilitatea populației nu ar trebui să aibă de suferit, indiferent de resursele financiare disponibile, așadar trebuie îndreptate și erorile săvârșite în cadrul proiectului racordului existent.

În aceste condiții, au fost analizate două scenarii de dezvoltare a aeroportului vehiculate public, în urma cărora au fost întocmite două propuneri de traseu. În ambele situații, deservirea T2 a fost concepută ca linie de tranzit, dublă și electrificată.

Scenariul 1: Terminalul existent (T1) își continuă activitatea pentru serviciul regulat de pasageri.

Acest scenariu presupune ca ambele terminale să fie deservite prin legături feroviare. Forma actuală a proiectului prevede două racorduri distincte pentru fiecare terminal, adică trenuri specifice pentru fiecare terminal în parte, fapt ce ar putea duce la confuzie în rândul călătorilor. Din acest motiv, se pretează varianta unei legături unice între cele două terminale. Traseul se ramifică din magistrala M700 și intră în subteran, de unde continuă pe sub terenul aeroportului. După ce părăsește terenul aeroportului, linia virează spre nord, iar pe raza localității Dimieni iese din tunel. În final, linia se ramifică pentru a realiza joncțiunea cu magistrala M700, astfel că linia principală virează spre nord-est, spre halta Căciulați, iar ramificația descrie o buclă și se îndreaptă spre vest, către halta Balotești.

Stațiile noi propuse sunt:

- Aeroport Henri Coandă - Terminal 1 Sosiri
- Aeroport Henri Coandă - Terminal 2 (Terminal Est)
- P.O. Dimieni H.

Printre avantajele identificate, regăsim:

- deservirea unică a celor două terminale ale aeroportului. Astfel, călătorii pot folosi un singur tren pentru ambele terminale, iar transferul dintre acestea este facilitat.
- flux de pasageri crescut. Linia dublă, stațiile de tranzit și posibilitatea de a executa o întoarcere în buclă spre București permit o frecvență mai mare, implicit un număr de călători mai mare.
- conectivitate cu restul țării. Spre deosebire de varianta oficială, care se canalizează strict pe zona București-Ilfov, soluția prezentată poate asigura legături directe cu orașe importante din estul țării, precum Brăila, Slobozia și Galați, care nu sunt deservite de un aeroport.
- alternativă la magistrala M700. Capacitatea acestei magistrale este intens solicitată. Varianta propusă permite deservirea tuturor obiectivelor cu un număr mult mai redus de trenuri față de scenariul cu linii separate, permițând frecvență și flexibilitate mai mari ale trenurilor
- satisface cerințele autorităților locale și județene. Primăria Tunari a cerut un punct de oprire care să deservească localitatea Dimieni în mod corespunzător. Spre deosebire de varianta oficială, care propune o stație pe magistrala 700 la o distanță mai mare față de localitate, asociația propune o stație care să deservească mai eficient localitatea. De asemenea, Consiliul Județean Prahova și-a exprimat recent intenția de a realiza o cale ferată directă de la Ploiești la aeroport. Varianta propusă de către asociație permite, pe termen lung, o asemenea posibilitate.

Scenariul 2: Terminalul 1 este desființat sau transformat pentru curse speciale.

În cadrul acestui scenariu, activitatea terminalului T1 pentru publicul călător este sistată, prin urmare deservirea feroviară a acestuia devine redundantă, unicul pol al aeroportului devenind terminalul T2. În plus, stația P.O. Patinoar permite în continuare deservirea T1 prin asigurarea unui mijloc de transfer între stație și terminal. Traseul feroviar propus pornește din halta P.O. Aeroport H., separându-se de magistrala M700 înaintea stației Balotești printr-o buclă și intrând în subteran după subtraversarea magistralei. După subtraversarea pistei, linia se înscrie în aliniamentul central dintre cele două piste, unde se află poziția aproximativă a viitorului terminal. Din acest punct, se urmează traseul variantei precedente: după ce părăsește terenul aeroportului, linia virează spre nord, iar pe raza localității Dimieni iese din tunel. În final, linia se ramifică pentru a realiza joncțiunea cu magistrala M700, astfel că linia principală virează spre nord-est, spre halta Căciulați, iar ramificația descrie o buclă și se îndreaptă spre vest, către halta Balotești.

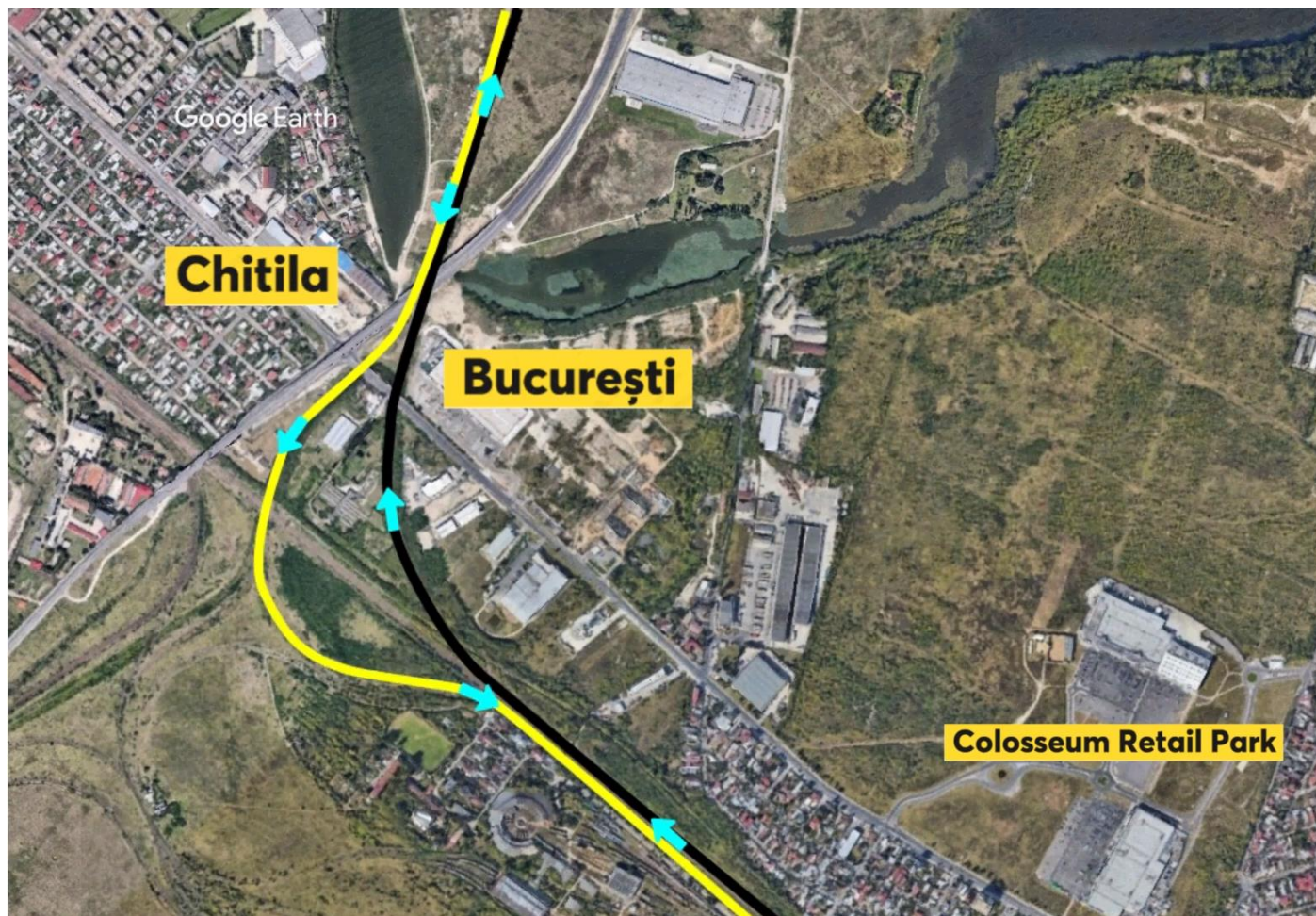
Stațiile noi propuse sunt:

- Aeroport Henri Coandă - Terminal 2 (Terminal Est)
- P.O. Dimieni H.

În cadrul acestei variante regăsim următoarele avantaje:

- costuri reduse: distanța executată în tunel este mai mică, iar numărul de stații este micșorat, ceea ce reduce costurile de execuție.
- flux de pasageri crescut. Linia dublă, stațiile de tranzit și posibilitatea de a executa o întoarcere în buclă spre București permit o frecvență mai mare, implică un număr de călători mai mare.
- conectivitate cu restul țării. Spre deosebire de varianta oficială, care se canalizează strict pe zona București-Ilfov, soluția prezentată poate asigura legături directe cu orașe importante din estul țării, precum Brăila, Slobozia și Galați, care nu sunt deservite de un aeroport.
- alternativă la magistrala M700. Capacitatea acestei magistrale este intens solicitată. Varianta propusă permite deservirea tuturor obiectivelor cu un număr mult mai redus de trenuri față de scenariul cu linii separate, permițând frecvență și flexibilitate mai mari ale trenurilor
- satisface cerințele autorităților locale și județene. Primăria Tunari a cerut un punct de oprire care să deservească localitatea Dimieni în mod corespunzător. Spre deosebire de varianta oficială, care propune o stație pe magistrala 700 la o distanță mai mare față de localitate, asociația propune o stație care să deservească mai eficient localitatea. De asemenea, Consiliul Județean Prahova și-a exprimat recent intenția de a realiza o cale ferată directă de la Ploiești la aeroport. Varianta propusă de către asociație permite, pe termen lung, o asemenea posibilitate.

În completarea acestor propuneri de trasee, Asociația "Metrou Ușor" solicită și dublarea liniei între stațiile Mogoșoaia și Depoul București Triaj prin activarea unui racord feroviar abandonat, ce ar permite un flux de trafic crescut pe magistrala M700.

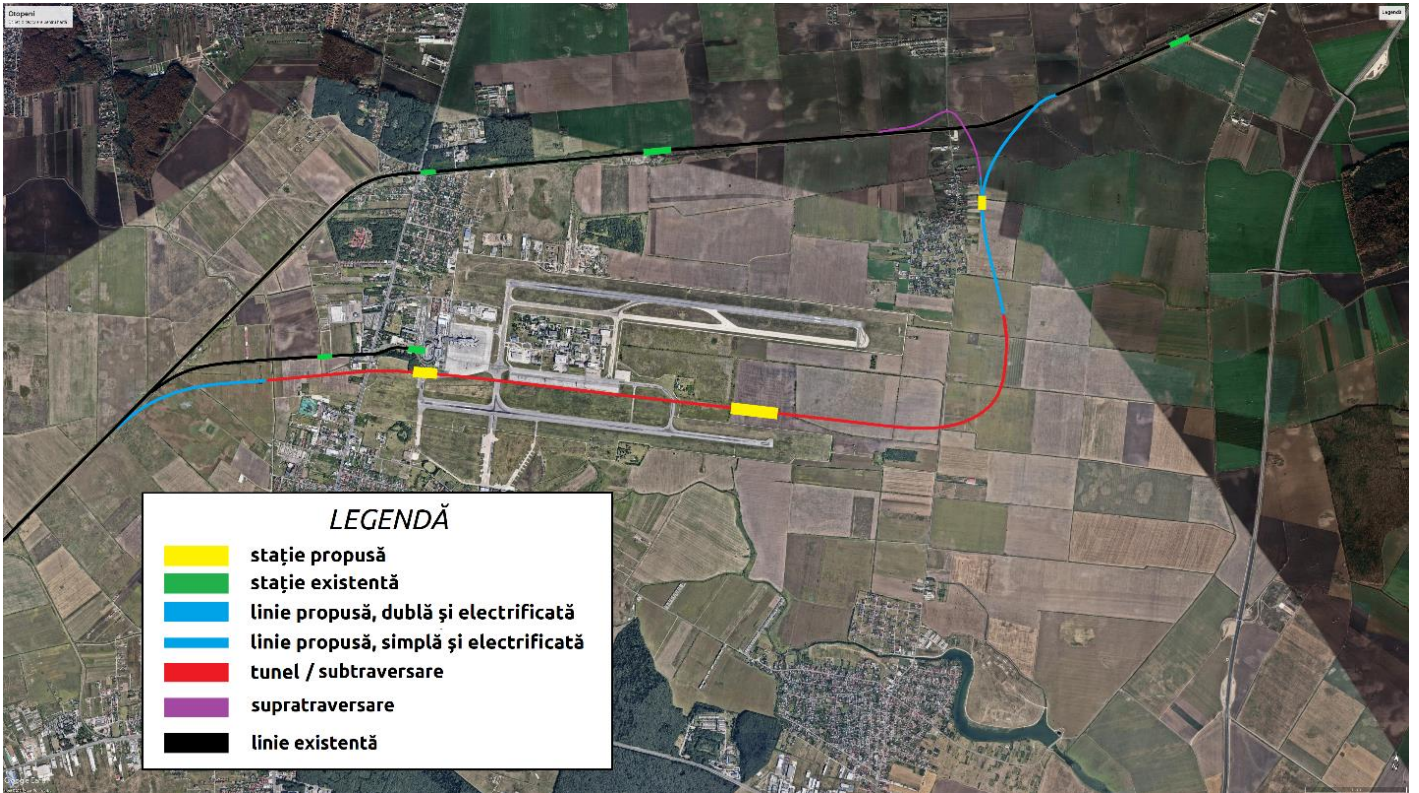


Sursă reprezentare grafică: clipul video **Trenul urban și tramvaiele – viitorul mobilității în Capitală** realizat de **Inclusiv**, pe YouTube (link: <https://youtu.be/ctwn6pcxie1>)

În continuare, anexată acestui document, găsiți o interpretare grafică a viziunii noastre asupra acestui proiect.

Asociația „Metrou Ușor”
7 iulie 2021

Scenariul 1



Scenariul 2

