

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

ANEXĂ: Analiza SWOT

Anexat propunerii noastre, vă prezentăm o analiză tip **SWOT - Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats** - pentru 3 variante de traseu în cazul căii ferate pentru **Terminalul Est (T2) al Aeroportului Internațional Henri Coandă Otopeni - AIHCB**.

A. Traseu P.O. Aeroport H. - Terminal Est AIHCB (T2) - P.O. Dimieni - Căciulați Hm, cu ramificare spre Balotești.

- **Avantaje:**

- eligibilă pentru finanțare din partea Uniunii Europene
- soluție tehnică ce nu afectează situația existentă
- stație de tranzit
- nu are declivitatea prea ridicată
- linie dublă pe tot traseul
- deservește localitatea Dimieni eficient

- **Dezavantaje:**

- nu deservește în mod direct terminalul existent (T1)
- ocolește prin nordul aeroportului, traseu mai lung
- presupune viraje relativ strânse, reduce viteza de circulație.
- implementare mai lungă a proiectului, termen de finalizare mai îndepărtat

- **Oportunități:**

- electrificarea și dublarea liniei M700, creșterea fluxului de trafic
- permite întoarcerea în buclă spre București, crește frecvența de circulație prin înlocuirea rebusării
- permite acces dinspre Brăila, Galați și Slobozia, care nu au aeroport propriu.
- permite acces dinspre Ploiești prin execuția unei noi căi ferate, degrevează M1000.
- încurajează utilizarea stației P.O. Aeroport H. de către navetiști, poate genera flux local de trafic.

- **Riscuri:**

- costuri ridicate
- conflict de trafic cu trenurile pentru T1, în cazul în care se păstrează racordul existent.

Concluzie:

Riscurile și dezavantajele au o pondere mai scăzută decât avantajele și oportunitățile enunțate, ceea ce face ca această variantă să poată îndeplini obiectivul proiectului și să aducă oportunități noi de dezvoltare în zona de desfășurare a proiectului. Conform declarațiilor publice, dezavantajul nedeservirii terminalului T1 este compensat de planurile de reducere a traficului pe acest terminal și de prezența racordului existent pentru această stație.

B. Varianta oficială, propusă de către proiectantul Baicons Impex în cadrul memoriului de prezentare pentru C.N.C.F. CFR S.A.

- **Avantaje:**

- costuri reduse
- implementare rapidă
- eligibilă pentru finanțare din partea Uniunii Europene
- soluție tehnică ce nu afectează situația existentă
- nu are o declivitate prea ridicată

- **Dezavantaje:**

- acces linie simplă - flux de trafic limitat
- gară terminus - prevede timp suplimentar pentru rebusare și limitează capacitatea de transport
- nu deservește în mod direct T1
- nu prevede acces decât dinspre București - Mogoșoaia; imposibil accesul dinspre est (Galați, Brăila, Slobozia)
- deservirea localității Dimieni, deficitară

- **Oportunități:**

- electrificarea și dublarea liniei M700, creșterea fluxului de trafic
- posibilitatea de navetă din Otopeni (stația P.O. Aeroport H.)

- **Riscuri:**

- conflict de trafic cu trenurile spre T1, în cazul în care sunt menținute.
- deservirea ineficientă a aeroportului.

Concluzie:

Deși este o soluție care se încadrează din punct de vedere financiar, dezavantajele acestei soluții nu permit dezvoltarea zonei într-un mod adecvat și limitează oportunitățile de dezvoltare durabilă a transportului feroviar de călători.

C. Varianta unei legături unice între terminalul existent (T1) și Terminalul Est (T2) (Mogoșoaia - T1 - T2 - Dimieni - Căciulați, cu ramificație spre Balotești)

- **Avantaje:**

- deservirea unică a ambelor terminale, nu există conflict de trafic
- stație de tranzit
- linie dublă pe tot traseul
- deservește eficient localitatea Dimieni

- **Dezavantaje:**

- spațiu limitat - interferează cu proiectul magistralei de metrou M6 sau cu racordul existent al T1
- declivitate ridicată
- costuri ridicate
- presupune reconfigurarea T1 => costuri redundante și interferențe cu activitatea comercială a aeroportului.

- **Oportunități:**

- electrificarea și dublarea liniei M700, creșterea fluxului de trafic
- permite întoarcerea în buclă spre București, crește frecvența de circulație prin înlocuirea rebusării
- permite acces dinspre Brăila, Galați și Slobozia, care nu au aeroport propriu.
- permite acces dinspre Ploiești prin execuția unei noi căi ferate, degrevează M1000.

- **Riscuri:**

- presupune demolarea racordului actual al T1 sau deservirea sa redundantă => finanțarea din partea Uniunii Europene devine discutabilă
- planurile oficiale propun abandonarea sau transformarea în terminal V.I.P + curse speciale a T1 => nu justifică fluxul de trafic.

Concluzie:

Deși din punct de vedere tehnic și durabil este cea mai logică variantă, aceasta pune în pericol obținerea finanțării europene din cauza redundanței deservirii T1 și a soluțiilor tehnice prevăzute, ce ar putea determina demolarea racordului existent al T1.

Concluzii finale:

Pentru o dezvoltare durabilă și sustenabilă, varianta B nu este potrivită.

Pentru o deservire logică și firească a aeroportului, recomandăm utilizarea variantei C.

Pentru a evita, însă, riscurile în ceea ce privește acordarea finanțării europene, recomandăm utilizarea variantei A.

Asociația „Metrou Ușor”

7 iulie 2021