

Un proiect mult așteptat, care începe să prindă contur

Trenul Metropolitan București-Ilfov, un stil de viață modern și independent

- Traseul de tren suburban București Nord - Chitila - Buftea - Periș, prima direcție de dezvoltare în localitățile ilfovene, în baza parteneriatului dintre Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov (TPBI) - Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI) și CFR SA
- Pentru început: două Puncte de Oprea noi: "Chitila 2" și "Buftea Buciumeni", care vor reduce substanțial timpii de deplasare cu autovehiculele către și dinspre capitală

Proiectul de introducere și dezvoltare a serviciilor de Tren Metropolitan București-Ilfov începe să prindă contur pe primul traseu selectat pentru realizarea serviciilor de proiectare și, ulterior, de execuție a lucrărilor de investiții necesare operării trenurilor suburbane în cadență ridicată și pe tot parcursul zilei: București Nord - Chitila - Buftea - Periș - Scroviștea (- Crivina). Și, așa cum a anunțat deja Primăria orașului Buftea, proiectanții de specialitate au prezentat reprezentanților autorităților publice locale modul în care gările, haltele și punctele de oprire se vor transforma în centre de dezvoltare locală.

Carmen ISTRATE

"Dezvoltare bazată pe transport public reprezintă unul dintre conceptele care stau la baza proiectului de Tren Metropolitan București-Ilfov (TMBIf). Din punct de vedere operațional, vorbim de o rețea de servicii de trenuri de călători care converg către stațiile principale ale Bucureștiului (București Nord, București Obor, București Băneasa, București Vest și București Progresu) pe liniile radiale, completate cu servicii pe rețeaua "circulară" a Bucureștiului, pentru a permite o navetă moder-



nă către și dinspre majoritatea localităților din Ilfov și București, precum și în conectarea diverselor cartiere ale capitalei. Proiectul este unul complex, bazat, din punct de vedere instituțional, pe relația recent reglementată de parteneriat dintre autoritățile locale și structurile MTI, iar din punct de vedere feroviar și de dezvoltare locală, pe identificarea necesarului și tipului de investiții în infrastructura feroviară și edilitară locală care să permită trenuri în cadență ridicată (15/30 minute la orele de vârf pe rutele aglomerate), o integrare în peisajul urban local, asigurarea unei accesibilități fără bariere pentru toate tipurile de utilizatori, precum și eliminarea barierelor din interiorul orașelor și comunelor tranzitate de calea ferată, dintre diversele cartiere și localități aparținătoare", ne-a explicat Ștefan Roșeanu, director al Direcției de Dezvoltare Transport Feroviar în cadrul TPBI.



Abordare multidisciplinară a viitoarelor servicii de tren metropolitan

Un proiect multi-anual și multi-disciplinar, care trebuie să țină cont de caracteristicile infrastructurii feroviare existente, de utilizarea acesteia în regim mixt (trenuri de călători de lung și scurt parcurs, alături de trenuri de marfă), dar și de nevo-

ile de dezvoltare durabilă ale municipiului București și localităților din Ilfov, proiectul TMBIf se implementează în baza rezultatelor aprobate ale Planului Investițional al proiectului "Introducerea și, ulterior, dezvoltarea serviciilor de tren urban și metropolitan București - Ilfov" pe primul traseu analizat în cele de mai jos, așa cum precizăm deja: București Nord - Chitila - Buftea - Periș - Scroviștea. Reamintim că MTI a

aprobat, în 2024, constituirea parteneriatului dintre ADI Transport Public București Ilfov și CFR SA pentru realizarea acestui proiect după ce, în prealabil a aprobat, în septembrie 2023, și Ghidul Solicitantului "Trenurile metropolitane", Prioritatea 6 Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane prin care s-a definit Trenul Metropolitan București-Ilfov ca beneficiar eligibil cu o axă dedicată în acest sens.

Creșterea accesibilității și atractivității stațiilor de cale ferată

În cadrul proiectului, câteva dintre noutățile propuse de echipa care elaborează documentația tehnico-economică, astfel încât trenul să devină mijlocul preferat de deplasare spre și dinspre centrul urban polarizator - municipiul București - se referă la, în primul rând, amenajarea a două stații noi de cale ferată (Puncte de Oprea) - pe teritoriul orașului Chitila și pe teritoriul orașului Buftea.

Punctul de Oprea "Chitila 2" este propus a fi amenajat în dreptul terminalului de autobuze electrice de la periferia orașului, pe Șos. Banatului (DN7). Astfel, se urmărește amenajarea unui terminal multimodal care să permită transferul atât de la transport individual (prin construirea unui sistem de Park&Ride), cât



și de la trenul metropolitan la transportul public local. Amplasarea este una optimă pentru limitarea traficului auto prin orașul Chitila și intrarea în București, în condițiile în care timpul de deplasare a trenului metropolitan de la "Chitila 2" până la București Nord este estimat la 15-20 minute, comparativ cu 40-50 minute cât poate dura deplasarea cu autovehiculul în cursul unei zile normale de lucru.

Punctul de oprire "Buftea Buciumeni" este propus a fi amenajat în zona de sud a orașului Buftea, în zona B-dului. Muncii (DJ602), în condițiile în care orașul s-a dezvoltat puternic în această zonă și, suplimentar, aceasta este în proximitatea nodului rutier dintre A0 și Centura Buftea, precum și a celui dintre A0 și Drumul Expres București - Târgoviște. Astfel, noul Punct de Oprea va oferi atât bufetenilor - oportunități sporite pentru deplasarea cu trenul metropolitan, cât și utilizatorilor de autovehicule - pentru continuarea călătoriei cu trenul, în condițiile în care timpul de deplasare de la Buftea Buciumeni până la București Nord este estimat la 20-25 minute, comparativ cu peste 60 minute cât poate dura deplasarea cu autovehiculul în cursul unei zile normale de lucru.

Pentru creșterea accesibilității și eliminarea barierelor create de calea ferată (reducerea riscurilor de accidente la traversarea

căii ferate prin locuri nepermise, dar necesare comunităților locale), proiectul prevede, atât în stațiile existente, cât și în cele noi:

- modernizarea pasajelor pietonale, în sensul lărgirii acestora, amenajării de sisteme destinate deplasării persoanelor cu mobilitate redusă și de sisteme destinate transportării bicicletelor/trotinetelor, precum și prelungirea, acolo unde este cazul, pentru a asigura conexiunea între ambele părți ale căii ferate (comparativ cu deservirea curentă între zona clădirii de călători și o peronaie din stație),

- reconstrucția pasarelor pietonale, în sensul lărgirii acestora, amenajării de sisteme destinate deplasării persoanelor cu mobilitate redusă și de sisteme destinate transportării bicicletelor/trotinetelor, precum și prelungirea, acolo unde este cazul, pentru a asigura conexiunea între ambele părți ale căii ferate,

- construcția de pasarele pietonale noi cu parametri similari celor prevăzuți la reconstrucția pasarelor existente.

Noile pasaje pietonale sunt gândite pentru a crește și siguranța deplasărilor prin acestea și asigurarea unei funcționalități multiple aproape 24/24 h. Astfel, se pune accentul pe sistemul de iluminat, finisajele zonei de călcare și a pereților, pe sistemul de supraveghere, dar și pe asigurarea unor zone de deservire publică. Acesta



Siguranță feroviară și complementaritate

"Proiectul TMBIf, asemeni tuturor proiectelor de tren metropolitan implementate la nivel național (ex. Semiinelul de nord al municipiului București, Tren Metropolitan Cluj, Tram-train Oradea), trebuie să respecte toate cerințele legale privind siguranța feroviară. Astfel, în faza de maturizare a proiectului tehnic, anumiți parametri propuși de TPBI pot suferi modificări în baza observațiilor transmise de specialiștii CFR SA. Rolul parteneriatului dintre cele două instituții este menit să reducă perioadele necesare adoptării soluțiilor alternative și asigurarea trecerii la faza de construcție în termenul cel mai scurt. În plus, în zona municipiului București și județului Ilfov, CFR SA are în pregătire diverse proiecte de investiții de anvergură. Unele dintre cele mai importante și pentru tronsonul

tea din urmă au ca obiectiv construirea unui mediu prietenos destinat perioadelor de așteptare a trenurilor sau de parcare în siguranță a bicicletelor și trotinetelor.

Pasarele pietonale au ca obiectiv (în condițiile unor costuri mai re-

duse decât pasajele pietonale subterane) să asigure un spațiu facil de trecere peste calea ferată și de asigurare a funcțiilor normale de locuire în proximitatea căii ferate. Lifturile, scările rulante, sistemele dinamice de informare a călătorilor și vizitatori-

Reconversie urbană și creșterea incluziunii comunităților izolate

Proiectul TMBIf urmărește și componenta de urbanism, astfel încât zona stațiilor, a trecerilor la nivel sau denivelate, zona căii ferate care traversează localitatea să devină puncte de creștere a calității vieții locuitorilor din proximitate. Astfel, se vor propune zone care să fie dezvoltate ulterior în cadrul unor proiecte de regenerare/reconversie urbană, astfel încât zona adiacentă a căii ferate să includă funcționalități cu valoare adăugată, precum spații verzi, alei pietonale accesibile, integrarea diverselor funcționalități din proximitatea căii ferate.

Un exemplu în acest sens sunt zonele stațiilor Chitila, Buftea și Periș care vor fi propuse pentru proiecte sub egida conceptelor "New European Bauhaus" și "Net Zero Buildings".

În plus, sunt propuse o serie de pasaje rutiere, care să traverseze calea ferată denivelat, atât din proiectul de Tren Metropolitan, cât și din alte surse identificate de Consiliul Județean Ilfov și localitățile din județ. Dincolo de importanța pasajelor ce vor fi amenajate în centrele urbane Chitila și Buftea, noul pasaj rutier superateran din Periș va permite eliminarea unor bariere în mobilitatea locală și regională pe teritoriul acestui comune.

