

Extinderea Aeroportului "Henri Coandă" se lasă cu procese

● Proprietarii de terenuri din Otopeni și Tunari, care vor fi expropriați, se pregătesc să dea statul în judecată, deoarece prețurile oferite sunt și de 10 ori mai mici decât prețul pieței, iar evaluarea comandată și recepționată de Compania Aeroporturi București este dezastruoasă și nereală, creând grave prejudicii atât persoanelor ce urmează a fi expropriate, cât și statului român

Cel mai mare aeroport al țării, "Henri Coandă" - București, din Otopeni, s-ar putea bloca ca urmare a numărului în creștere permanentă de pasageri (în prezent, de aici vin și pleacă 14 milioane de pasageri/an, cu peste două milioane mai mult decât capacitatea proiectată). În aceste condiții, autoritățile au în plan extinderea lui, iar Ministerul Transporturilor a pregătit un proiect de hotărâre de guvern (lansat în dezbateri publice și postat pe site-ul instituției, pe 20 decembrie 2018) despre care Jurnalul de Ilfov a relatat pe larg în ediția print din 12 februarie 2019.

Carmen ISTRATE

Pentru despăgubirea celor aproape 700 de proprietari de terenuri din localitățile ilfovene Tunari și Otopeni, terenuri ce vor fi folosite pentru extinderea, statul a pregătit circa 80 de milioane de euro. Însă, mulți dintre cei care apar pe lista cu persoane ce urmează a fi expropriate sunt extrem de nemulțumiți de sumele propuse pe metru pătrat de teren, considerându-le mult prea mici (chiar și de 10 ori mai puțin pe metru pătrat ca despăgubire față de prețul pieței). Alți cetățeni sunt nemulțumiți că nu apar pe lista de expropriați, chiar dacă au terenuri pe amplasament, în schimb acuză că apar persoane care nu au terenuri în zonă, deci din nou o evaluare nereală. În aceste condiții, nemulțumiții au anunțat că sunt decizi să dea statul în judecată, să constituie o asociație de proprietari de terenuri și să angajeze o casă de avocatură specializată în exproprieri.

Amintim aici că textul proiectului de HG precizează că potrivit Studiului de Fezabilitate, amplasamentul obiectiv-



Ion Marian, proprietar teren și administrator public Tunari

lui se extinde pe un teren în suprafață totală de 5.804.865 mp, din care: 5.702.560 mp, reprezentând 682 de imobile aflate în proprietate privată (iar pentru 605 imobile au fost identificați proprietari persoane fizice și juridice, 77 imobile fiind cu proprietari neidentificați) care face obiectul declanșării procedurilor de exproprieri pentru cauză de utilitate publică și o suprafață de 102.305 mp aflată în proprietate publică a UAT Otopeni, UAT Tunari și ROMATSA RA, care va face obiectul preluării în domeniul public al statului în conformitate cu prevederile legale. "Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internațional "Henri Coandă" - București (AIHCB) constă, în principal, în-



construirea unui nou terminal de pasageri și a infrastructurii aeroportuare asociată acestuia, în zona de dezvoltare definită prin OG 64/1999. Principalele lucrări (...) includ construirea unui nou terminal de pasageri, capabil să acomodeze traficul de pasageri existent și prognozată, noi căi de rulare și platformă pentru aeronave și infrastructura aeroportuară asociată acestora. Totodată, în zona de est se va dezvoltă infrastructură adițională activității aeroportuare", se precizează în fundamentarea proiectului de HG. De asemenea, se mai arată că, "358.887 mii lei, adică 76.968 mii euro, la cursul BNR din data evaluării, este suma aferentă despăgubirii proprietarilor celor 682

imobile cuprinse în coridorul de exproprieri, iar valoarea totală a obiectivului de investiții de interes național și utilitate publică "Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internațional Henri Coandă-București" este de 4.752.181 mii lei, inclusiv TVA, echivalentul a 1.022.656 mii euro (la cursul BNR din 20 noiembrie 2017)". Noul terminal ar urma să fie gata în 2023.

Dezbateri publice

Săptămâna trecută, proprietarii de terenuri din Tunari și Otopeni au participat la o dezbateri publice asupra proiectului de HG, organizată la sediul Ministerului Transporturilor, cu participarea reprezentanților AIHCB. Proprietarii au avut ocazia

să se înscrie la cuvânt, pe site-ul ministerului și, prin urmare, au fost invitați să-și spună părerea. Costache Gheorghe, pensionar și proprietar al unui hectar și jumătate de teren intravilan arabil în vecinătatea aeroportului, a explicat autorităților că, în locul său, pe lista persoanelor care vor fi expropriate, apare un alt nume. Reprezentantul Aeroportului "Henri Coandă" a declarat că vor analiza toate aceste neconcordanțe, însă despre sumele propuse pentru despăgubire, considerate de proprietarii de terenuri prea mici, au precizat că nu pot fi majorate pentru că ele au fost stabilite de un evaluator independent.

Ion Marian, administratorul public al comunei Tunari și proprietar de teren ce urmează a fi expropriat, pre-

zent la dezbateri publice, ne-a declarat în exclusivitate că, în 2013, au fost inițiate (de către autoritățile locale) către premierul României de la acea vreme două memorandume semnate de toată instituțiile responsabile și implicate în avizarea și aprobarea Planului Urbanistic Zonal pentru Aeroportul Internațional Henri Coandă-București (PUZ - AIHCB, aprobat în 2014 de orașul Otopeni și comuna Tunari). Atunci se semnală că toate terenurile ce urmează a fi expropriate trebuie să aibă identificat proprietarul real și mai apoi să fie incluse în exproprieri și suprafața de teren ce va fi restricționată de dezvoltarea aeroportului (considerându-se abuzivă exproprieri unei persoane de o suprafață de teren, iar pe cea care eventual



îi rămâne, dar amplasată în zona restricțiilor impuse de reglementările aeronautice, să nu poată edifica absolut nimic. "Pentru că există terenuri în afara acestor exproprieri, pe partea cealaltă a DJ Pipera - Tunari - Dimișeni, unde AIHCB, respectiv RomatSA, dețin terenurile - aparatele de ghidare a aterizării a aeronavelor, care creează grave interdicții vecinilor proprietari ai acestor tere-

nuri, fiind interzis, spre exemplu, chiar și dreptul de acces la teren. Terenurile ce urmează a fi expropriate trebuie să fie expropriate pe cât posibil și necesar pe limita cadastrală a proprietății celui expropriat, în integralitate. Spre exemplu, eu am făcut PUZ privat, în care am lotizat terenul în suprafețe de 370 mp și acum, prin exproprieri, îmi sunt luați 300 mp, iar diferența de 70



Înainte și cu linia ferată Gara de Nord - AIHCB

Pe 13 februarie a.c., Ministerul Transporturilor a postat pentru dezbatere publică și proiectul de hotărâre privind "Modernizarea liniei de cale ferată București Nord - Aeroport Internațional Henri Coandă București". În descrierea situației actuale se arată că traficul rutier tot mai crescut de pe DN1 și de pe Șos. de Centură a Bucureștiului creează blocări pe arterele de acces către AIHCB, iar transportul feroviar de călători între stația CF București Nord și AIHCB se realizează, acum, cu trenul, pe linia de cale ferată existentă - Magistrala 700 București Nord - H.M. Pajura - Depoul București Triaj h. - Mogoșoaia - Odăile h. - P.O. Aeroport h. pe o distanță de 20 km și cu microbuzele de transfer pe distanța P.O. Aeroport h. - AIHCB, în intervalul orar 05.25 - 21.47, 7 zile din 7, 11 perechi de trenuri. Timpul minim de parcurs dintre stația CF București Nord și AIHCB este de aproximativ 1 oră și 15 minute, din care pe calea ferată aproximativ 30 minute.

În prezent, însă, deplasarea majorității utilizatorilor transportului aerian la și dinspre AIHCB se face cu mijloace auto (autobuze, taxiuri, mijloace auto proprietate personală) pe Șos. București - Ploiești (DN1). "În mod asemănător se deplasează la locurile de muncă din zona aeroportuară și personalul companiilor aeriene și auxiliare. Aceștia reprezintă anual încă cca. 5.000.000 pasageri. Viitorul racord feroviar la Terminalul 1 al AIHCB va contribui la dezvoltarea și extinderea legăturilor transportului aerian cu alte moduri de transport prin interconectarea aeroportului cu întreaga rețea de cale ferată a României și cu rețeaua europeană de transport TEN-T, precum și la conexiunea cu modurile de transport urban (metrou, tramvai, etc.) sau la atragerea unui număr cât mai mare de călători din localitățile limitrofe pe transportul feroviar. "Acest racord feroviar se desprinde din calea ferată Mogoșoaia - Balotești, din linia nouă dublă și se dezvoltă adiacent Drumului Gării Odăii. Ramificația se va realiza printr-un schimbător de cale. Geometria traseului permite circulația cu viteza maximă de 80 km/h, până la intersecția denivelată cu DN1. Între cele două linii ale căii ferate Mogoșoaia - Balotești se va realiza o diagonală formată din schimbătoare de cale. Linia de racord va fi prevăzută cu linie de evitare cu lungimea utilă de 50 m. Intersecția cu DN1 se va face denivelată printr-un pasaj inferior (calea ferată supratraversează DN1). Între DN1 și parcare din fața Terminalului Sosiri,



traseul se înscrie printr-o curbă-contra curbă pe zona mediană vegetată. Razele de 300 m ale curbelor limitează viteza la 40km/h. Această soluție de realizare a profilului longitudinal are avantajul supratraversării drumurilor și canalelor din zonă, are un impact mai mic asupra mediului înconjurător și permite o flexibilitate mai mare pentru dezvoltările urbane viitoare din zonă. Această soluție a fost considerată optimă și pe baza ei s-a realizat estimarea financiară. Declivitatea maximă proiectată pe zona cuprinsă între ramificația și DN1 este de 7‰, iar pe zona cuprinsă între DN1 și noua stație feroviară este tot de 7‰. Pe zona stației, liniile de cale ferată sunt în palier. Stația feroviară va fi situată în aliniament și perpendiculară pe clădirea parcarilor de la Terminalul Sosiri. În stație, linia de cale ferată va fi dublă. Persoanele vor fi amplasate de o parte și de alta a liniilor. Amplasarea infrastructurii va ține cont de proiectul de metrou și de utilitățile din zonă. Pe o zonă a traseului, situată între patinoar și DN1, acesta trece prin apropierea unor imobile. Timpul estimat pentru călătoria cu trenul între aeroport și Gara de Nord, după finalizarea acestei legături feroviare va fi de 23 min. pe sens. Costurile estimate legate de această variantă de traseu propusă prin Studiul de Fezabilitate, care este un obiectiv de investiții de utilitate publică de interes național, sunt de 490.590 mii lei fără TVA, la care se adaugă 93.212 mii lei TVA, adică un total de 583.802 mii lei, inclusiv TVA (prețuri luna noiembrie 2018, 1 euro = 4,5744 lei).

mp îmi rămâne fără acces/zonă tampon între un alt proprietar și expropriatorul AIHCB, pe o lungime de 200 m, făcându-mi imposibil accesul la această suprafață și deci lipsindu-mă de dreptul de folosință", ne-a mai explicat Ion Marian.

Se cer evaluări juste, ținându-se cont de natura terenului, poziția sa, utilități

"Pe terenurile ce urmează a fi expropriate trebuie să se facă evaluări juste și concrete, ținându-se cont de natura terenului, poziția sa, utilitățile pe care le deține și pe care le are în vecinătate. În cazul meu, am documen-

te/adrese nenumărate de la AIHCB prin care am fost înștiințat că din suprafața totală a proprietății, de 96.000 mp, nu mi se permite PUZ locuințe decât pe 82.000 mp, diferența rămânând în zona de intravilan arabil la un preț imposibil și de exproprieri mult mai mic, deoarece așa mi-a impus AIHCB. Apoi, în momentul publicării tabelului cu suprafețele ce urmează a fi expropriate și valorile despăgubirilor am constatat că sunt deposedat de încă 16.000 mp teren/loturi și chiar de un drum de servitute inițial - acum drum public - pentru că a fost donat de mine Primăriei Tunari. Dacă eram înștiințat din timp, nu-l donam, evitând să pierd sume importante de bani,

prețul de exproprieri fiind același cu prețul pentru terenul dintre piste (unde nu ai acces, nu poți cultiva). În 2014, când a fost aprobat PUZ-ul AIHCB s-a stabilit prin PUZ că tot terenul ce urmează a fi expropriat reprezintă "curți/construcții", iar acum statul român îl expropriează cu preț de intravilan arabil. Păi, eu - statul român - expropriez pentru utilitate publică, ca să construiesc pe terenul expropriat un hotel și/sau spații de birouri pe care ulterior le dau în franciză sau închiriez unor terți? Personal, consider această lucrare de cadastrare și evaluare dezastruoasă, nereală, recepționată și plătită de AIHCB nejustificat, generând mari prejudicii

materiale cetățenilor ce urmează a fi expropriați, dând posibilitatea celor peste 700 de expropriați să ceară daune materiale și morale în instanță, care va fi încărcată astfel cu sute de procese. Trebuie să se țină cont că PUZ-ul aprobat de orașul Otopeni și comuna Tunari a fost condiționat astfel: nu se va emite autorizație de construcție până nu se realizează drumurile ce fac posibilă redirecționarea traficului rutier apărut ca urmare a racordării AIHCB la autostrada A 3 și A 0 și la drumurile comunale și județene. Altfel, documentația PUZ AIHCB este NULĂ! Este absolut obligatoriu ca toți cei implicați în avizarea PUZ AIHCB - autorități locale, județene, OCPI Ilfov, Ministerul Transporturilor - să reanalizeze documentele și să îndrepte/corecteze toate nereguliile, neajunsurile, omisiunile, făcând posibilă emiterea unei hotărâri de guvern reale și pertinente, care să poată fi pusă în aplicare fără consecințe juridice", ne-a mai spus administratorul public al comunei Tunari.