



Este vorba de legătura feroviară București Nord - București Obor, în nord-estul Capitalei, care trece prin zona clădirilor de birouri din Pipera.

Proiectul presupune construirea a încă zece stații (puncte de oprire) pe traseu, în afară de cele deja existente, și introducerea de trenuri de călători la intervale regulate, care să funcționeze

în regim de transport public urban. Astfel, ar urma să fie amenajate următoarele puncte de oprire: Carpați, Pod Constanța, Pod Pajura, Pod Băneasa, Pasaj Pipera, TN Petricani (în dreptul barierii), TN Andronache, Pasaj Colentina, New City Residence și Fundeni. Ele se vor adăuga gărilor și punctelor de oprire existente: București Nord,

București Băneasa, Pantelimon, Pantelimon Sud (în dreptul complexului comercial Dragonul Roșu) și București Obor.

Puncte de oprire la Pasajul Pipera, Petricani și Andronache

Cele două noi puncte de oprire Pasaj Pipera și Petricani ar trebui să preia

Ionel Scrioșteanu vrea să facă un tren de Dragon nou și modern



● Avantaj pentru corporații din Pipera

Secretarul de stat în Ministerul Transporturilor Ionel Scrioșteanu vrea să facă un nou tren de Dragon, mai modern și care să vină în întâmpinarea nevoilor de mobilitate ale corporațiilor din Pipera. O primă reuniune a unui grup de lucru care va analiza posibilitatea introducerii trenurilor urbane și metropolitane în zona Bucureștiului a avut loc la minister.

clubferoviar.ro

fluxul sporit de corporații din zona de nord a Capitalei, în condițiile în care stațiile de metrou Pipera și Aurel Vlaicu de pe Magistrala 2 sunt suprasaturate. Aici ar urma să fie construite câte două perone, pe fiecare parte a Magistralei 800 București - Constanța, care permit circulația trenurilor cu viteze de până la 160 km/oră.

Ulterior, ar urma să fie amplasate și pasarele supraterane sau construite pasaje subterane, pentru traversarea căii ferate în condiții de siguranță deplină pentru călători. "Într-o primă fază, putem crea punctele de oprire de la Pipera, Petricani și Andronache, fără pasarele", a precizat Robert Do-

bre, de la Direcția Generală de Management și Strategie din cadrul Ministerului Transporturilor.

Trebuie definită noțiunea de tren metropolitan

O altă problemă care ar trebui să-și găsească o rezolvare este definiția noțiunii de tren metropolitan. "Există un Ordin al ministrului Transporturilor care definește fiecare categorie de tren, iar ultima categorie este Regio. Trebuie definit trenul metropolitan, care să aibă inclusiv altă categorie de tarife, stabilită nu în funcție de grupa kilometrică, așa cum este în prezent", a declarat secretarul de stat Ionel

Scrioșteanu.

Apoi, se pune problema repunerii în funcțiune a racordului feroviar direct dinspre Pasajul Colentina spre Gara Obor, pentru a nu mai fi nevoie ca trenurile să fie duse până la stația Pantelimon, de unde să schimbe direcția de mers. Nu în ultimul rând, pe tronsonul Pantelimon Sud - Gara Obor, trebuie crescută viteza de circulație de la 50 km/oră, cât este în prezent, la cea constructivă a liniei, de 70 km/oră.

Grup de mobilitate la nivelul Ministerului Transporturilor

Prezent la întâlnire, președintele onorific al

Club Feroviar, Octavian Udris, a precizat faptul că Bucureștiul este supus unei presiuni extraordinare, din cauza miilor de mașini care intră și ies din oraș cu navetiști.

"Suntem singura metropolă europeană fără trenuri urbane și periurbane", a spus el.

Ionel Scrioșteanu, fost administrator public al județului Ilfov, are în vedere constituirea unui grup de mobilitate la nivelul Ministerului Transporturilor, care să fie operațional în termen de două săptămâni. El ar urma să studieze problemele de mobilitate din zona metropolitană a Bucureștiului și să găsească soluții pentru acestea, în special bazate pe calea ferată.

"Am rămas pe niște axe de transport gândite pe vremea lui Nicolae Ceaușescu, în funcție de platformele industriale existente la acea vreme. Trebuie regândite, orașul și regiunea, în funcție de noile necesități de transport. Pentru toate cele șapte-opt orașe mari din România ar tre-

bui înființat câte un asemenea grup, care să studieze soluții de transport pentru zonele metropolitane", a spus demnitarul.

Alte măsuri avute în vedere pentru preluarea pe calea ferată a traficului de călători din București - Ilfov se referă la reluarea circulației pe ruta Căciulați - Snagov, pe centura feroviară, de la Gara de Nord la Gara Progresul, și pe liniile radiale. Realizarea de studii de fezabilitate pentru aceste obiective a fost susținută și de Aura Răducu, director în cadrul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov, prezentă la întâlnire.

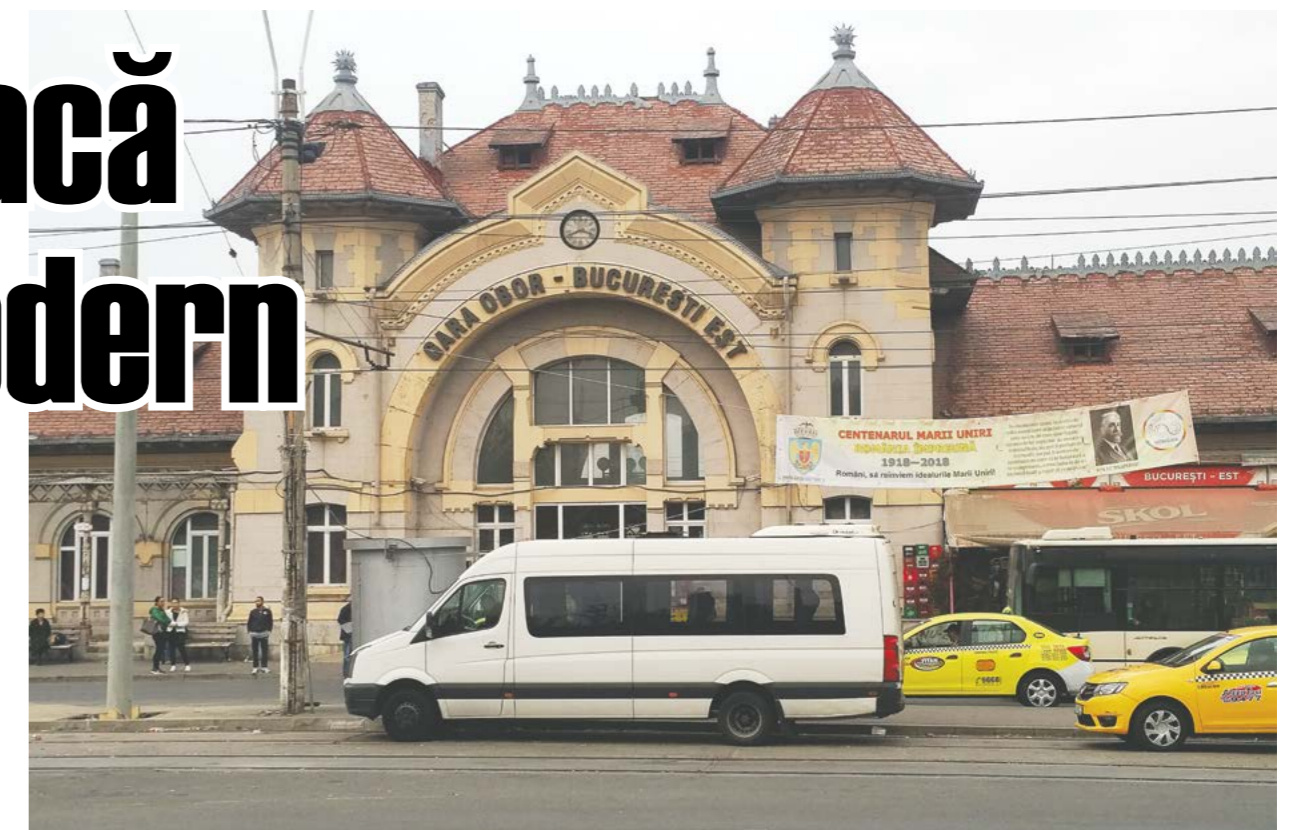
Un nou tren de Dragon, în locul celui vechi

Trenul de Dragon a fost introdus în circulație acum zece ani de zile. Garnitura era un automotor electric care pleca din București Nord, iar la Pantelimon mecanicul se ducea în celălalt capăt, pentru a-și relua călătoria

spre Gara Obor, cu trece-rea pe la Dragonul Roșu.

Între timp însă, s-a constatat că automotoarele cu pricina - de altfel cumpărate la prețuri exorbitante din Franța, chiar dacă erau la mână a doua - conțin azbest și au fost retrase din circulație. Până pe 15 decembrie 2019, acest tren de Dragon era format din două vagoane supraetajate tractate de o locomotivă electrică. Pe cale de consecință, a crescut timpul de staționare la Pantelimon, de la cinci la 20 de minute, pentru că era necesară decuplarea locomotivei și apoi recuplarea ei în celălalt capăt al trenului.

Odată cu intrarea în vigoare a noului Mers al Trenurilor 2019-2020, Trenul de Dragon a fost desființat. În locul lui au fost introduse șase perechi de trenuri Regio pe relația București Nord - Fundulea, destinate navetiștilor. Introducerea lor a fost făcută de fostul director general al CFR Călători, Valentin Dorobanțu, împreună cu secretarul de stat Io-



nel Scrioșteanu.

Ideea lui Ludovic Orban, preluată de Sorin Bușe

Ideea introducerii de trenuri de călători pe centura feroviară a Capitalei nu este nouă. Ea a fost pusă pentru prima oară

pe tapet în 2008 de actualul prim-ministru Ludovic Orban, pe atunci ministru al Transporturilor.

Opt ani mai târziu, ea a fost preluată de ministrul Sorin Bușe, care a propus, în plus, și introducerea de trenuri regionale pe relația Gara de Nord - Gara Obor. Tot Bușe vorbea la vre-

mea respectivă și despre construirea unor puncte de oprire intermediare, iar multe dintre cele de atunci sunt aceleași cu cele propuse acum.

Dacă lucrurile nu vor rămâne pe hârtie, ca în precedentele ocazii, în curând am putea călători cu un nou tren de Dragon.