



Trenuri urbane și metropolitane pentru București - Ilfov

● 5 rute pentru trenuri urbane, una pentru trenul "orbital" și 10 pentru trenuri metropolitane - 16 servicii care pot fi introduse pe măsură ce infrastructura este îmbunătățită și materialul rulant adecvat este livrat autorității publice

Jurnalul de Ilfov a prezentat în edițiile trecute stadiul realizării lucrărilor de mare infrastructură din jurul Capitalei, dar și noile propuneri de drumuri radiale care să lege regiunea București-Ilfov de Coridorul IV Paneuropean de Transport. Tot legat de dezvoltarea infrastructurii de transport adiacente metropolei București-Ilfov vă vom prezenta acum, detaliat, studiul privind introducerea serviciilor de tren metropolitan, un demers care face parte dintr-un pachet complex care include, spre exemplu, în prima etapă, începând deja, întocmirea studiilor de fezabilitate pentru reabilitatea Gării de Nord, inclusiv a infrastructurii feroviare din interiorul Gării de Nord; în a doua etapă - întocmirea, sub coordonarea CFR, a unui studiu de fezabilitate care să identifice măsurile de modernizare a celor aproximativ 600 km de cale ferată din regiunea București-Ilfov, în paralel cu pregătirea documentațiilor tehnico-economice pentru introducerea serviciilor de tren metropolitan, sub egida Consiliului Județean Ilfov, Primăriei Capitalei, primăriilor de sector și primăriilor ilfovene în parteneriat cu Ministerul Transporturilor și CFR și în etapa a treia - realizarea, în principal, de intervenții de reînnoire a căii ferate, pentru creșterea a vitezei de trafic, reabilitarea tuturor gărilor pe rutele trenurilor metropolitane și realizarea altora noi, unde este cazul, precum și achiziția de trenuri.

Carmen ISTRATE

Strategia privind introducerea trenurilor urbane/metropolitan/tren-tramvai în regiunea București-Ilfov cuprinde un număr de 16 rute, cu puncte de plecare/sosire într-o gară din Capitală și una dintr-o localitate din Ilfov. Avem astfel:

TUBif01 (tren urban București-Ilfov) Gara de Vest - Răzoare - Progresu - Jilava - Vidra - 27 km (sunt menționate în studiu: modernizarea stațiilor (peroane, pasaje pietonale, clădiri etc) Gara de Vest, Jilava, Sintesti și Vidra, construirea de stații noi - Valea Cascadelor, Brașov, Vasile Milea, Răzoare, 13 Septembrie, Rahovei, Spătaru Preda, Veseliei,

Pieptănari, Toporași, Al. Anghel, reînnoire linie între Gara de Vest și Vasile Milea, construire de linie nouă între Vasile Milea și Progresu, electrificarea catenară între Gara de Vest și Vasile Milea și între Vasile Milea și Progresu, o stație de transformare electrică, achiziția de material rulant pentru serviciile de tren metropolitan);

TUBif02 Gara de Nord - Gara de Vest - Progresu - 32 km (cu menționarea necesității modernizării trecerilor la nivel de pe intervalul Gara de Nord - București Noi și achiziția de material rulant pentru serviciile de tren metropolitan);

TUBif03 Gara de Nord - Pantelimon - Progresu - 45 km (achiziția de material rulant pentru serviciile de tren metropolitan);

TUBif04 Gara de Nord - Chiajna - Gara de Vest - 30 km (unde se impune modernizarea stațiilor București Obor, București Noi și Chiajna, construirea de stații noi - Dna Ghica, Dobroesti, Ram. Pantelimon, Andronache, Petricani, Monitorul Oficial, A1, construcția de pasaje rutiere denivelate la intersecțiile Obor - Dobroesti, Ram. Pantelimon - Andronache, Petricani cu Băneasa și București Noi cu Chiajna, creșterea capacității feroviare în intersecția Dobroesti - Ram. Pantelimon, lucrări de reînnoire a liniei între București Obor și Pantelimon, electrificare catenară între

București Obor și Pantelimon și achiziția material rulant pentru serviciile de tren metropolitan);

TUBif05 Gara Obor - Jilava - Gara de Vest - 49 km (cu modernizarea stațiilor Pantelimon, București Sud, Berceni, Vârteju, construirea de stații noi - Pantelimon/DN3, Popești-Leordeni/DC13, Popești-Leordeni/DN4, Măgurele, Bragadiru, Bariera Domnești, modernizarea trecerii la nivel de la intersecția Ram. Pantelimon - Pantelimon și achiziția de material rulant pentru serviciile de tren metropolitan);

TUBif06 (tren metropolitan București - Ilfov) Orbital București - 85 km (cu modernizarea stațiilor Chitila, Mogoșoaia și Otopeni și construirea de stații noi

la Buciumeni, Tunari și Ștefănești, construirea de pasaje rutiere denivelate la intersecția Chitila - Buciumeni și la intersecția Buciumeni - Mogoșoaia, modernizarea trecerii la nivel la intersecția Buciumeni - Mogoșoaia, lucrări de reînnoire linie Pmac R1 Buciumeni - Mogoșoaia și Mogoșoaia - Ram. Pasărea, lucrări de reînnoire/modernizare electrificare catenară pe segmentele Pmac R1 Buciumeni - Mogoșoaia și Mogoșoaia - Ram. Pasărea, achiziția de material rulant pentru serviciile de tren metropolitan);

TUBif07 Gara de Nord - Aeroport T1 - 19 km (modernizare stații Pajura și Parc Mogoșoaia și achiziția de material rulant pentru serviciile de tren metropolitan);

TUBif08 Gara

Obor - Tunari - Aeroport T1 - 32 km (achiziția de material rulant pentru servicii de tren metropolitan);

TMBif09 Gara de Nord - Aeroport T2 - 39 km (achiziția de material rulant pentru servicii de tren metropolitan);

TMBif10 Gara de Nord - Chitila - Scroviștea - 36 km (modernizarea stațiilor Buftea, Dârza, Periș și Scroviștea, construirea de pasaje rutiere denivelate la intersecția Buciumeni - Buftea, modernizarea trecerilor la nivel de la intersecția Dârza - Periș și achiziționare de material rulant pentru servicii de tren metropolitan);

TMBif11 Gara Obor - Brănești - Islaz - 22 km (cu modernizarea stațiilor Pasărea, Brănești Sat, Brănești și Islaz, construire de pasaje rutiere denivelate la intersecția Pasărea - Brănești Sat și achiziționare de material rulant pentru servicii de tren metropolitan);

TMBif12 Gara de Nord - Chiajna - Domnești - 19 km (cu modernizarea stației Domnești de Sus, construirea de pasaje rutiere denivelate la intersecția Domnești de Sus - Grădinași și achiziționare de material rulant pentru servicii de tren metropolitan);

TMBif13 Gara de Nord - Chitila - Săbăreni - 14 km (modernizarea stației Săbăreni și achiziția material rulant pentru servicii de tren metropolitan);

TMBif14 Gara de Nord - Mogoșoaia - Grădiștea - 40 km (cu modernizarea stațiilor Odăile, Otopeni/DN1, Balotești, Căciulați, Moara Vlășiei, Grădiștea, creșterea capacității de operare în zona intersecției Gara de Nord - Pajura și a intersecției Pajura - Parc Mogoșoaia, moder-

nizarea trecerilor la nivel în intersecția Odăile - Otopeni/DN1, Balotești - Căciulați și Căciulați - Moara Vlășiei, lucrări de reînnoire a liniei între Căciulați și Grădiștea, electrificare catenară între Căciulați și Grădiștea și achiziția de material rulant pentru servicii de tren metropolitan);

TMBif15 Gara de Nord - Căciulați - Snagov - 44 km (cu modernizarea stației Snagov, construire stație nouă în Ciofliceni, construire pasaje rutiere denivelate la intersecția Căciulați - Ciofliceni, modernizare treceri la nivel în intersecția Ciofliceni - Snagov, lucrări de reînnoire linie între Căciulați și Snagov, electrificare catenară între Căciulați - Snagov și achiziția de material rulant pentru servicii de tren metropolitan);

TMBif16 Titan Sud - Tânganu - 12 km (cu modernizarea stațiilor Titan Sud, Titan Sud, gr. C, Tânganu, construcție de pasaje rutiere denivelate la intersecția Titan Sud - Titan Sud, gr. C și Titan Sud, gr. C - Tânganu, modernizare treceri la nivel în intersecția Titan Sud, gr. C - Tânganu, creșterea capacității feroviare în intersecția Titan Sud, gr. C - Tânganu, lucrări de reînnoire a liniei între Titan Sud și Tânganu, electrificare catenară pe porțiunea Titan Sud - Tânganu și achiziția de material rulant pentru serviciile de tren metropolitan).

Valoarea proiectului

În ceea ce privește planificarea de investiții în sisteme și subsisteme necesare introducerii serviciilor de tren metropolitan în regiunea București-Ilfov studiul detaliază o valoare totală a investițiilor preconizate de 570 milioane euro, din care 176.960.000 euro pentru sistem și subsisteme de infrastructură și 393 milioane de euro achiziții

material rulant. Pentru prima categorie de cheltuieli - sisteme și subsisteme de infrastructură - este vorba despre 36 de stații propuse a fi modernizate, 27 de stații noi, 15 puncte în care se vor moderniza trecerile la nivel și 13 în care se vor realiza pasaje rutiere denivelate. De asemenea, pentru 4 locații se recomandă creșterea capacității de operare (modernizare aparate de cale, introducerea de aparate de cale noi, modernizare bretele etc), 8 km de lucrări de construcție de linie nouă, 101 km lucrări de reînnoire/modernizare cale de rulare, 109 km pentru electrificarea catenară și 4 stații de transformare electrică. Investițiile în materialul rulant sunt calculate pentru 69 de vechicule - rame electrice lungi și medii - cu sistem clasic de alimentare prin pantograf sau prin sisteme alternative (e.g. acumulatori, pile pe hidrogen).

Beneficii sigure

Pentru autoritățile publice locale valoarea proiectului se traduce și în furnizarea unor servicii publice de transport călătorii moderne, control asupra dimensiunii serviciului oferit proprietarilor cetățeni, stații (plus zona acestora) integrate în arhitectura urbană locală, reducerea segregării urban/rural sau eliberarea de capacitate de transport pe trasa stradală.

Pentru bugetul de stat, implementarea proiectului înseamnă diminuarea costurilor de exploatare a serviciilor de transport feroviar călătorii, prin atragerea fondurilor de la bugetele locale, diminuarea costurilor cu întreținerea infrastructurii feroviare prin creșterea productivității liniei, creșterea capacității administrative de implementare proiecte majore prin implicarea echipelor de proiect ale ADITPBI, scăderea costurilor cu accidente rutiere.

Pentru utilizatori și non-utilizatori sunt punctate integrarea cu oferta de transport public local, creșterea gradului de incluziune socială, economică, culturală a locuitorilor din zona metropolitană București-Ilfov, vehicule feroviare moderne și confortabile integrate cu stații cu peroane ce permit îmbarcarea/debarcarea fără treaptă, stații și zone adiacente sigure și confortabile, eliminarea conflictelor de trafic la trecerile la nivel, creșterea siguranței în trafic.

Nu în ultimul rând, pe partea de protecție a mediului, vorbim de oferte de mobilitate prietenoase cu mediul și diminuarea călătoriilor cu vehicule individuale motorizate.