

"Gânditorii" de la Transporturi, soluții din altă lume pentru calea ferată din jurul Bucureștiului

2 aprilie 2021



Ministerul Transporturilor pregătește un scoaterea la licitație a studiului de fezabilitate pentru crearea Complexului Feroviar București, adică un plan feroviar, întocmit de CFR S.A., care arată harta liniilor existente în 2020 și

a unor actuale și viitoare gări. Planul prevede aproximativ 600 kilometri de linie feroviară. La nivelul ministerului s-a constituit în premieră Grupul de lucru București-Ilfov, din care fac parte reprezentanți ai CFR, Bucharest Airports, TPBI, Metrorex etc., și care fac propuneri pentru viitorul Complex Feroviar.

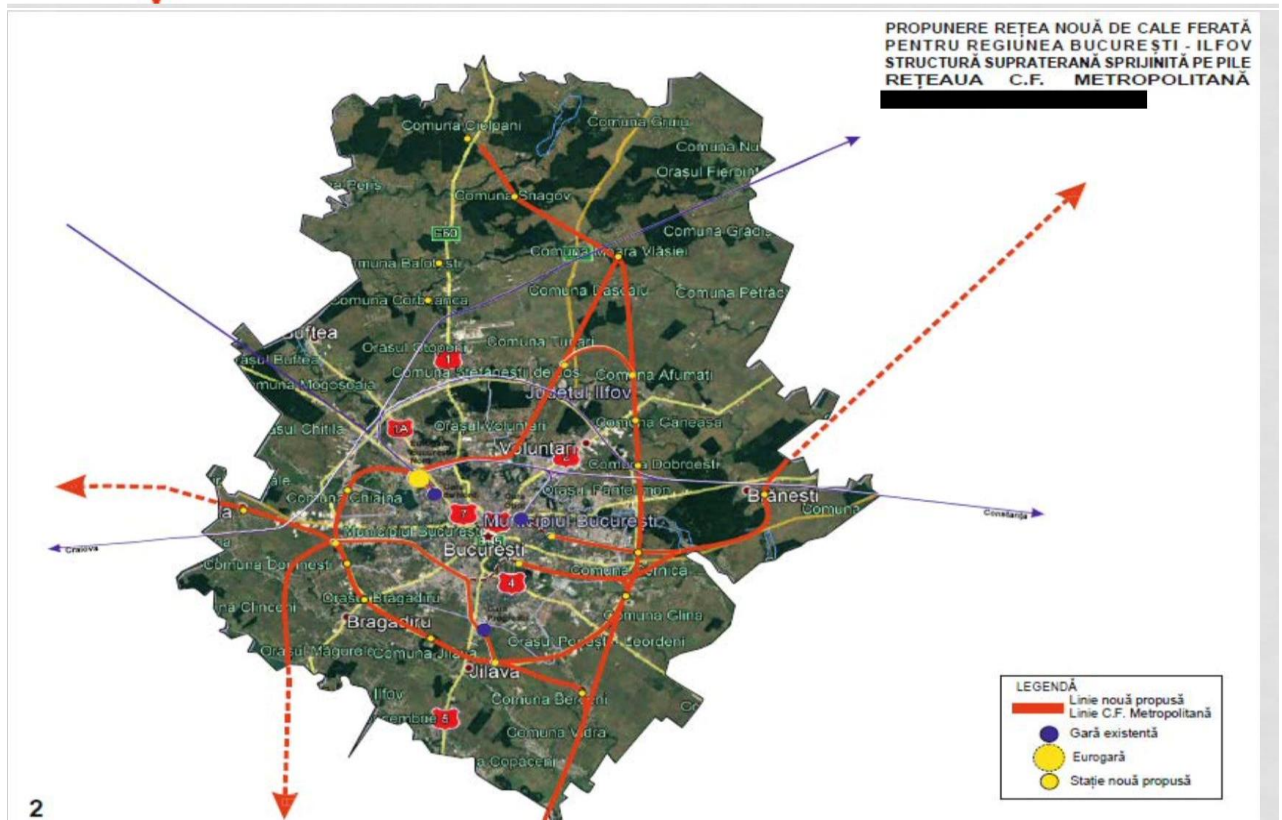
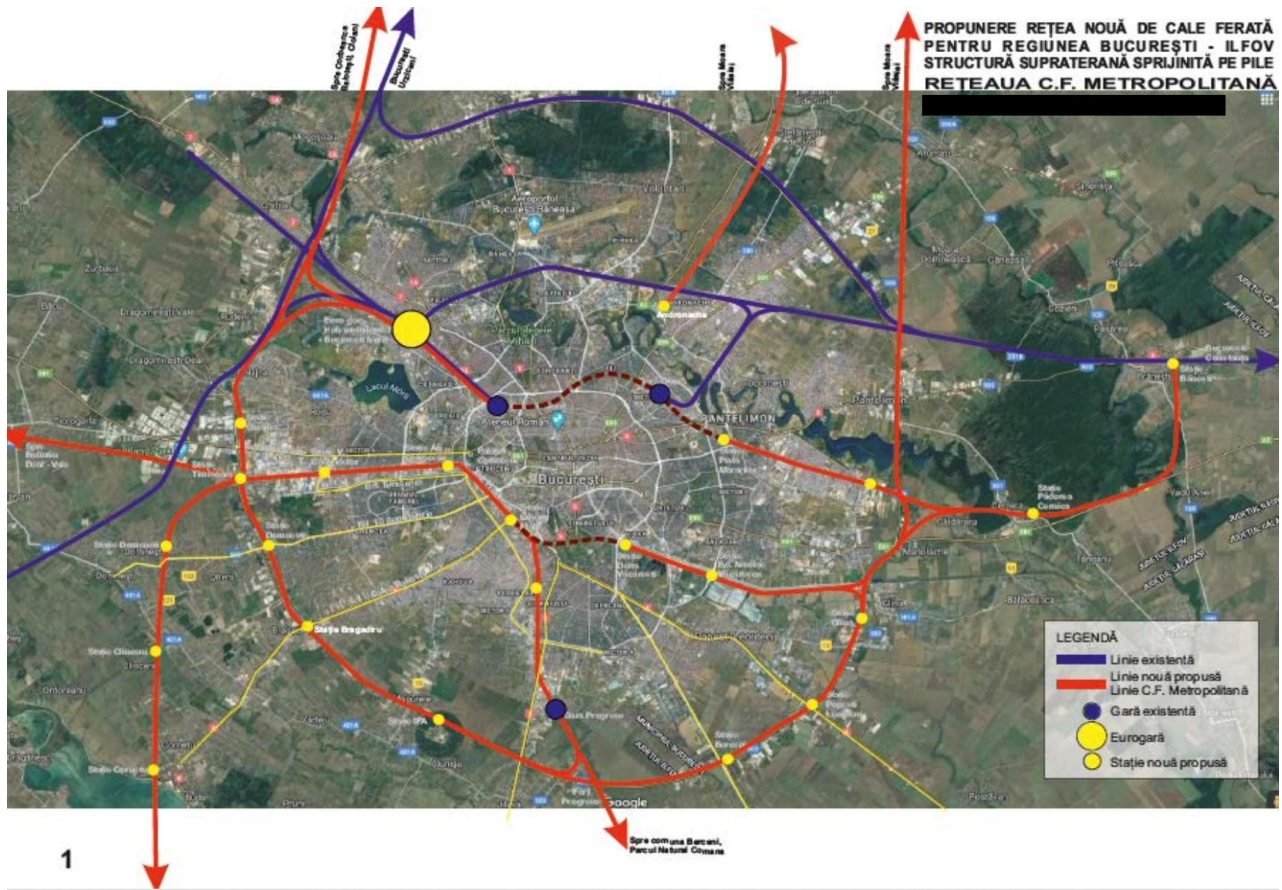
Pe forumul Asociației Pro Infrastructură au apărut câteva însemnări de la una dintre ședințe. Conform acestora se propune construirea unor stații de centură mari cu rol de centre multimodale (de exemplu: în Nord în zona Chitila – Mogoșoaia, în Sud zona Bragadiru – Giurgiuului, în Vest zona Militari – Chiajna, în Est zona Pantelimon – Colentina). De asemenea, se propunere reactivarea căii ferate București-Snagov, modernizarea Gării de Nord, crearea inelului feroviar etc.

Iată principalele idei desprinse din ședința grupului consemnate de unul dintre membrii forumului, "octavian":

Pregătire SF Complex Feroviar Bucuresti

- ~600km linie feroviară
- Finanțare CEF (~5 milioane €), care nu permite un studiu foarte larg
- Accent special pe Complex Feroviar București Nord
- Implementare Centru de Management al Traficului la nivelul Bucureștiului

- Contractantul va identifica proiecte complementare care pot fi promovate de CFR în parteneriat cu UAT/ADI-urile din teritoriu
 - Principale lucrări propuse de CFR:
 - electrificări
 - reabilitarea clădirilor de exploatare • modernizarea instalațiilor feroviare
 - construcții de structuri supraterane sprijinite pe pile
 - Principale obiective CFR (multe pe pile, bazate pe proiectul legăturii cu Aeroportul):
 - construirea supraterană a unei părți a căii de rulare din centura feroviară (pe site existent) pe structură din BA (stâlpi, piloni etc.)
 - construirea unor stații de centură mari cu rol de centre multimodale (de exemplu: în Nord în zona Chitila – Mogoșoaia, în Sud zona Bragadiru – Giurgiului, în Vest zona Militari – Chiajna, în Est zona Pantelimon – Colentina)
 - construcția de noi stații feroviare pe centură, ușor accesibile, situate la cota suprateranului
 - inserții de cale ferată supraterană pe infrastructura existentă în București (ex: stație la Mall Afi Cotroceni)
 - reabilitarea și modernizarea Gării de Nord
 - dezvoltarea și implementarea ulterioară conceptului de subtraversare feroviară a Capitalei din Gara de Nord către aceste centre multimodale
 - introducerea unui nou concept de intersecție auto în zona DN Centura București
 - Există alte inițiative pentru dezvoltarea transportului pe aceste linii
 - Poate fi necesară o regândire a Complexului Feroviar
 - Cotroceni – Militari: există trafic de persoane sau facem altceva? Idem Filaret – Giurgiu. Trebuie reactivat București – Snagov. **Răspuns MT:** Nu s-a predat către PS5 ferată linia acum câteva luni cu motivul că se așteaptă finalizarea unui studiu care determină fezabilitatea. Proiectele trebuie să fie prietenoase cu mediul urban. Foarte important feedback-ul grupului pentru că acum construim caietul de sarcini pentru SF
 - Inelul feroviar: complet greșită pentru că inelul feroviar ar fi barieră fizică în viitor (fiind tren de viteză) deoarece DN CB va deveni bulevard în viitor. Inelul feroviar trebuie să poată fi integrat în oraș fiind parte din zona metropolitan. Să fie aproximativ tram-tren, pentru când orașul va înghiți orașul.
 - Orașul s-a dezvoltat pe radiale, nu pe lângă centurii. Trebuie radiale de transport public dezvoltate spre centura feroviară.
 - Răspuns MT (după schimb de replici): marfa probabil nu va depăși 70-80km/h pe centura feroviară
- Grupul de lucru e coordonat de MT. Este ceva nou. O listă exemplu legat de reprezentanți care au prezentat: CFR, Bucharest Airports, TPBI, Metrorex etc.



Alte proiecte asociate pentru Regiunea București - Ilfov

- *Modernizarea liniei de cale ferată București Nord - Aeroport Internațional Henri Coandă București (Faza I și II);*
- *Studiu de Fezabilitate pentru modernizarea/consolidarea/reabilitarea stației CF Gara de Nord București.*
Notă: Stația București Nord (inclusiv clădirile gării și șinele de la km 0 + 000 la km 0 + 500) este exclusă din sfera proiectului de referință fiind subiect de analiză/proiectare în cadrul Studiului de Fezabilitate pentru modernizarea/consolidarea/reabilitarea stației CF Gara de Nord București. Instalațiile feroviare aferente liniilor din grupa A vor fi incluse în analiza Studiului de Fezabilitate pentru modernizarea Complexului Feroviar București strict pentru modernizarea unitară a instalațiilor feroviare și corelarea cu sistemul de centralizare electronică și de telecomunicații.
- *Studiu de fezabilitate pentru modernizarea liniei de cale ferată București Nord - Jilava - Giurgiu Nord - Frontiera Giurgiu Nord.*
Notă: tronsonul de cale ferată București Nord (km 1 + 550) - Jilava (km 21 + 400) este subiect de analiză/proiectare și pentru proiectul de referință.
- *Studiul de fezabilitate pentru modernizarea liniei de cale ferată București Nord - Craiova.*
Notă: tronsonul de cale ferată București Nord (km 1 + 550) - Chiajna (km 9 + 607) este subiect de analiză/proiectare și pentru proiectul de referință.
- *Studiu de fezabilitate pentru implementarea măsurilor necesare pentru funcționarea sistemului ERTMS pe tronsonul de cale ferată Predeal-București-Constanța și extinderea sistemului GSM-R pe rețeaua de transport feroviar primar.*
Notă: Inelul feroviar al Municipiului București este subiect de analiză/proiectare și pentru proiectul de referință.
- *Studii, proiecte tehnice, lucrări promovate de CNAIR sau de UAT / ADI.*

Gara de Nord a fost principalul punct de interes al discuțiilor:

SF Gara de Nord

- Stadiul proiectului reabilitării (complexului) Gării de Nord: în progres
- Contract început cu dificultăți (colaborarea entităților) aproximativ acum un an
- Starea actuală a gării: deplorabilă
- Discuție cu Ministerul Culturii -> gara monument istoric
- Primăria a eliberat după 9 luni abia certificatul de urbanism
- Gara actuală depășește nevoile unei gări de cale ferată; anumite spații pot fi adaptate către alte nevoi
- Faza I: Latura spre Calea Griviței: mutat birouri CFR (clădire birouri nouă)
- Faza II: reabilitare&modernizare toată gara actuală spațiu comercial + hotel (intersecție) Unde există planuri viitoare: corelare cu ele (ex parcare subterană + piațetă)

în fața gării – lângă casa de bilete)

- Spații comerciale: demisol, parter, etaj 1, etaj 2
- Pasaj nou suprateran la mijloc, peste linii
- Linii complet acoperite de copertină sticlă (cupolă per 2 linii)
- Întrebări/mențiuni participanți:
 - Prelungirea M4: lipsește acces către GdN și Dinu Golescu. Ar trebui avut în vedere. **Răspuns:** a fost luat în calcul în SF GdN. Metrorex nu a răspuns însă la cererile de informații decât cu greu.
 - Regim înălțime + spații verzi? **Răspuns:** Nu există răspuns deocamdată (spații verzi) + clădirea existentă rămâne la fel, volumetric nu se schimbă. Clădirea nouă are regim de înălțime corelat cu clădirile din jur.
 - MT: Gara de Nord trebuie să devină cel mai important nod de transport
 - Problema e capacitatea GdN de a prelua volumul trenurilor regionale: propunerea e ca Basarab să preia trenurile regionale + suburbane. Trenurile suburbane au nevoie de linii separate pentru a putea merge cadentat (până la Chitila). CFR: semnale, clădiri, copertine etc. Nu e parte din acest proiect, ci din proiectul Complexul Feroviar București
 - Metrorex: SF M4 e în avizare indicatori tehnico-economici. Putem corela lucrurile
 - Inelul feroviar nu poate fi eficient fără construirea pasajelor
 - Gara de Nord e suprasaturată, mai ales cu adăugarea trenurilor spre aeroport. Nu se va putea niciodată separa traficul de lung parcurs cu cel regional doar în Gara de Nord (traversarea multor macazuri). **Răspuns:** a treia cursă spre Otopeni a întârziat 30min. De ce? Un normativ spunea că un tren care vine de la distanță mai mare are prioritate. Trenul care venea de la distanță a întârziat 25min. Trenul spre Otopeni trebuia să aștepte. Am modificat normativul
 - Notă personală: tendința pare că vor Gara de Nord ca punct central feroviar, inclusiv pentru trenuri suburbane

Critici

Un alt membru al forumului, "frunzăverde", susține că mutarea Gării de Nord spre periferie este o idee imposibilă:

"**Imposibila** pentru ca Gara de Nord are o serie de dependinte, printre care Reviziile Grivita si Basarab si Depoul Bucuresti Calatori. Daca muti gara, trebuie sa le impingi si pe astea mai in spate. Dar n-ai unde sa le impingi mai in spate, ca intri in ramificatia Pajura si Bucurestii Noi, si apoi in Triaj, si in ramificatia Colentina. In plus, ramificatia liniei 100 (Craiova) si liniei 800 (Constanta) nu se mai pot asigura daca muti gara mai in spate, pentru ca nu mai ai cum construi pachetele de iesire-intrare in gara.

O idee proasta pentru ca mutarea garii mai departe de centru o face neatragatoare. De altfel, acolo unde se muta gari in zilele noastre, se muta pentru a le aduce mai central (Berlin Hbf. sau Viena Hbf.), nu pentru a le duce la cucurigu.

Iar aia cu terenurile este un argument real doar pentru vreun dezvoltator imobiliar, nu pentru cineva care are idei de realitati. Complexul Feroviar Bucuresti are in el elemente care valoreaza, pentru a le replica, cateva miliarde bune de euro – atat ar costa o mutare a garii (a se vedea costurile uriase ale Berlin Hbf, sau ale esecului Stuttgart 21, sau chiar a proiectelor mai putin ambitioase ca Citybanan). Terenurile eliberate ar valora, cel mult, cateva zeci de milioane de euro, din care se vor scadea 50%-80% costuri de ecologizare, practic maruntis suficient nu sa muti gara, ci sa inlocuiesti 1-2 macazuri altundeva...

Si nu stiu de ce “occident” vorbesti. Singurul loc din Europa care si-a mutat gara complet in subteran a fost o tara comunista – Polonia, in Varsovia, inlocuind Varsovia Główna cu Varsovia Centralna in 1975. O gara complet subterana a fost o idee proasta, rezultatele fiind mult sub asteptari. In restul Europei, ce s-a practicat a fost ori:

1. transformarea garilor terminus in gari partial de trecere, cu tunel subteran pentru rute locale sau de tranzit. Dar, gara noua, subterana, nu a fost o mutare, ci o anexa de capacitate mica, pentru un flux modest, cu toata gara mare, infundata, ramanad asa cum era si procesand 80-90% din trafic. Zurich Hbf, Londra St. Pancras, Frankfurt Hbf, Oslo S., Stockholm C., Atocha sunt exemple. La Bucuresti, daca vreodata se va face un tunel central, va insemna ori demolarea Garii Basarab si a unei parti din Bd. Dinicu Golescu, cu o coborire acolo pentru 2-4 linii, si peroane separate (stil Oslo S.), ori o gara subterana cu 1-2 peroane (deci 2-4 linii) dedesuptul garii existente (a la Frankfurt). Oportunitatea unei astfel de investitii eu zic ca e 0, au existat dezbateri lungi, cauta si vei gasi.

2. o gara noua, (mai) centrala (ca la Berlin si Viena), intotdeauna supraterana, la costuri incredibile (in subteran ar fi costat costuri “atroce”).”

Sursa: <https://www.money.ro/>