

# Cât costă de fapt proiectul trenului metropolitan București și cum poate fi implementat

26 martie 2021

Subiectul legat de proiectul trenului metropolitan București a fost larg dezbătut zilele trecute la Conferința de Infrastructură Club Feroviar, eveniment aflat la a XV-a ediție. Cât de ușor se poate realiza acesta și care sunt costurile implicate au fost aspecte abordate într-o prezentare susținută de Vasile Șeclăman, președinte al Organizației Patronale a Operatorilor Feroviari Privati din România (OPSFPR).



„Bucureștiul se va schimba radical în următorii ani. Asta au promis toți candidații la Primăria Capitalei de până acum, dar și cei de la sectoare. În încercarea de a convinge electoratul, candidații s-au întrecut, de fiecare dată, în promisiuni mai mult sau mai puțin realizabile. Metrou ușor care să leagă periferia de centrul Capitalei, pasaje rutiere noi pentru fluidizarea traficului, noi zone pietonale, dar și noi spitale sunt

doar câteva dintre proiectele anunțate de candidați înaintea alegerilor. O idee ușor de realizat și cu sume de bani nu foarte mari este aceea a Metroului ușor care să lege localitățile adiacente din jurul Bucureștiului și care să circule pe actuala cale ferată de pe centura orașului”, a explicat Vasile Șeclăman.

## Prezentarea acestuia este disponibilă aici

Dar cum poate fi implementat acest proiect? Soluția pentru fluidizarea traficului ar fi folosirea centurii feroviare a Bucureștiului, dar și a liniilor ferate care ajung în centrul orașului, pentru a crea o linie de metrou ușor care să lege localitățile satelit de București. Aceasta se poate realiza prin utilizarea infrastructurii CNCF CFR SA din jurul Capitalei. Bucureștiul este înconjurat de 75 de kilometri de cale ferată, pe care, potrivit CFR SA, „în timpul zilei, circulă, în medie, un tren de marfă și niciun tren de călători”. Asta, deși, de

introducerea unor astfel de garnituri pentru pasageri se vorbește de circa 12 ani ca una dintre soluțiile pentru îmbunătățirea traficului în capitală.

Proiectul presupune 6 rute cu 6 gări principale pentru metrou de suprafață. „Stațiile interioare vor fi conectate la STB și metrou. Oriunde te vei găsi pe linia de centură vei avea un tren direct spre aceste gări interioare”, afirmă el. Stațiile interioare vor fi conectate la STB și la metrou subteran.

Stațiile de pe Centură vor fi conectate la marile intrări în oraș. Vor fi realizate parcări „park and ride”, cum sunt intrările dinspre Târgoviște, Pitești și Giurgiu.

## **Principala provocare este realizarea proiectului și accesarea de fonduri europene**

„Idea este că oriunde te vei găsi pe linia de centură vei avea acces spre gări interioare care reprezintă puncte importante ale orașului. Chiajna poate fi legată direct de AFI, de intersecția cu Lujerului și va fi legată direct cu Gara de Nord și Pipera prin linia de tramvai 41. Zona Giurgiului-Ferentari poate fi conectată direct cu Pipera și Gara de Nord și cu AFI. „La AFI va fi una dintre ele 6 stații mari”, explică Șeclăman

Proiectul presupune un flux de 8.000 de persoane pe zi pe fiecare sens și cel puțin 2-3 plecări pe oră din gări. Un tren va deservi 200-500 de persoane, iar viteza medie operațională: 40 de km/oră până la 90 km/oră. Bani pot fi atrași din surse europene, Programul Operațional Regional (POR) Axa 4.1.

Pe traseul liniei sunt în prezent 10 stații de cale ferată, respectiv: București Vest, Vârteju, Jilava, Berceni, Popești Leordeni, București Sud, Pantelimon, Voluntari, Otopeni și Mogoșoai

## **Proiectul trenului metropolitan București. Dead-line-uri pierdute**

Multe ținte propuse în anii trecuți au fost ratate, spune Șeclăman. Cum arată proiectul inelului feroviar la final de 2016:

– Etapa I: legătura feroviară București Nord – Domnești – Progresu (centura feroviară – vest) și București Nord – Băneasa – Pantelimon (centura feroviară – nord). Cele două trasee AR FI TREBUIȚ SĂ FIE operabile în luna februarie 2017, după lucrările executate de CFR Infrastructură în regie proprie. Costul estimat era de 200.000 de euro.

– Etapa a II-a: conexiunea feroviară cu rețeaua de metrou (Magistrala 1 Preciziei și Magistrala 2 Berceni), prin noduri modale. Termenul finalizării acestei etape ERA sfârșitul anului 2017, iar costurile se ridicau la aproximativ 5 mil. euro.

– Etapa a III-a: legătura feroviară Progresu – Pantelimon – București Nord (centura feroviară est), precum și reabilitarea gărilor și a punctelor de oprire. Această fază presupune o serie de lucrări mai ample, ce puteau fi realizate de CFR Infrastructură până în luna noiembrie 2018, iar bugetul necesar era de aproximativ 15 mil. euro.

## **Corelare cu rețeaua rutieră**

Demararea lucrărilor pentru proiectul trenului metropolitan București va fi posibilă după o corelare riguroasă cu lucrările pentru centura rutieră (PUZ centură rutieră), în special amenajările de infrastructură rutieră – pasaje, pasarele, parcări etc.

De asemenea, lucrările vor putea demara după încheierea etapelor de proiectare avizare și autorizare necesare.

Centura Feroviară ar fi un proiect util, mai ales că este mult mai ieftin decât metroul, liniile de cale ferată existând în mare măsură, iar modernizarea unor gări ar trebui să dureze mult mai puțin decât realizarea unor tunele de metrou și a operațiunilor conexe.

## **Trenul metropolitan, costuri**

Proiectul trenului metropolitan București necesită o finanțare de circa 530 milioane euro ce poate fi obținută prin PNRR (Programul Național de Redresare și Reziliență). Sunt nouă componente incluse, respectiv unul dedicat achiziției a 50 de trenuri electrice, opt dedicate modernizării liniilor de cale ferată existente.

Cele opt proiecte dedicate modernizării liniilor de cale ferată constă în reparații capitale ale șinelor, reabilitarea stațiilor existente, construirea de noi stații, modernizarea trecerilor la nivel, pasaje rutiere, electrificarea liniilor.

Cele 8 tronsoane vor fi:

- Gara Obor – Chiajna – Gara de Vest
- Gara de Nord – Gara de Vest – Progresul
- Gara de Vest – Stația Vasile Milea
- Gara de Nord – Chitila – Scroviștea
- Gara Obor – Brănești – Islaz
- Gara de Nord – Chiajna – Grădinari
- Gara de Nord – Mogoșoaia – Grădiștea
- Gara de Nord – Săbăreni

**Sursa: Club Feroviar**