

Parteneriat public-privat pentru modernizarea Gării de Nord din Capitală



Conducerea companiei CFR SA, care administrează infrastructura feroviară din țara noastră a transmis pentru analiză și prioritarizare, firmei de consultanță AECOM, care a elaborat Master Planul General de Transport, două propuneri de mari proiecte, respectiv modernizarea liniei București Nord – Aeroportul Internațional Henri Coandă, dar și reabilitarea stației Gara de Nord din Capitală.

Reprezentanții CFR ne-au declarat că în Master Plan numai proiectul liniei de cale ferată București Nord – Aeroportul Internațional Henri Coandă a fost selectat pentru orizontul de timp 2020. Perioada de lucrări este propusă pentru intervalul 2017-2018, iar ca finanțare a fost ales instrumentul CEF – Mecanismul de Conectare al Europei.

În aceste condiții, CFR și-a păstrat aceste proiecte în portofoliul său de propuneri și pentru cazul în care s-ar putea identifica ca oportunitate de finanțare parteneriatul public-privat (PPP), a cărui legisla-

ție este în revizuire.

Reprezentanții CFR ne-au spus că prin proiectul modernizării Gării de Nord au propus realizarea, în subteran, a lucrărilor de transformare a stației de cale ferată din punct terminus de suprafață în stație de trecere subterană (cu colaborarea liniilor de garare în subteran) și construirea a 2 tuneluri pe sub oraș între noua Gară de Nord subterană și gările Progresul (spre Giurgiu), respectiv Obor (spre Constanța).

La suprafață, sunt vizate trei direcții de abordare arhitecturală, respectiv păstrarea și consolidarea actualii clădiri a Gării de Nord, inclusiv a funcțiunilor sale actuale, cu punerea în evidență a aspectului de monument de arhitectură; reabilitarea și modernizarea semnificativă a spațiilor administrative și funcționale ale complexului, precum și

dezvoltarea unei infrastructuri interne și de vecinătate noi, moderne și de maximă accesibilitate; dezvoltarea unei complexe suprastructuri comerciale, hoteliere, de agrement, distracții și ambientală, care să rivalizeze cu principalele centre comerciale sau parcuri moderne de retail din Capitală.

Pentru legătura feroviară între Gara de Nord și Aeroportul Internațional Henri Coandă, se folosește linia ferată existentă București – Urziceni, de la Gara de Nord până la ieșirea din stația CF Mogoșoaia înspre Balotești, de unde linia se va dubla spre Balotești până la km 16+400.

Conform datelor furnizate de CFR, mai departe, din acest punct se construiește o linie nouă dublă cu o curbă la dreapta, care se înscrie pe direcția aeroportului. Linia nouă coboară și se desfășoară în tunel în zona construită de lângă DN1, pe

sub DN1 și în continuare până sub aeroport, unde cu o curbă la stânga cu raza de 200 metri se înscrie paralel cu axa clădirii aerogării, unde linia nouă se termină cu gara feroviară subterană.

Acolo, pe aliniamentul din fața clădirii aerogării, sub spațiul verde existent în fața parcii actuale, este prevăzută noua gară feroviară subterană Henri Coandă, propusă de CFR SA ca stație comună pentru metrou și cale ferată.

Lungimea totală a liniei duble electrificate este de 19,36 km, din care 13,5 km este linie existentă ce urmează să fie modernizată, la care se adaugă construirea unei linii noi duble electrificate de aproximativ 5,86 km. Din această linie nou construită 2,21 km sunt în tunel.

Conducerea CFR SA ne-a spus că valorile estimative ale acestor două mari proiecte vor fi stabilite în urma elaborării studiilor de fezabilitate aferente, odată ce sursele de finanțare vor fi identificate și accesate.

Lungimea totală a liniei duble electrificate Gara de Nord - Aeroport Otopeni este de 19,36 km, din care 13,5 km este linie existentă ce urmează să fie modernizată.