

# L'estudi del TAV recomana posar a Celrà, Sils i Caldes els pàrquings dissuasius de Girona

Proposa que una xarxa de rodalies ferroviària i d'autobusos connecti els municipis amb la ciutat per no col·lapsar-la

DAVID BRUGUÉ / Girona

● Municipis com Celrà, Caldes de Malavella i Sils haurien de tenir aparcaments dissuasius perquè els ciutadans no es desplaçin fins a Girona en cotxe particular i

s'eviti, així, un col·lapse de la ciutat. És una de les conclusions de l'estudi sobre l'impacte del TAV a Girona, en què s'insisteix que s'ha d'aprofitar la infraestructura per crear una xarxa de rodalies pròpia

i també per connectar amb les ciutats mitjanes catalanes. Es manté que la gestió del temps en què les vies quedin lliures, així com la potenciació del transport públic seran claus perquè realment l'arribada del

TAV tingui un efecte que vagi més enllà de la simple aturada d'un reduït nombre de trens de llarg recorregut. S'aposta per la recuperació dels antics baixadors ferroviaris i per crear-ne de nous.

«Els beneficis del TAV no vénen tant pels mateixos trens sinó per la gestió que es faci del temps mort de la infraestructura i per com s'aprofiti per crear una autèntica xarxa de rodalies.» D'aquesta manera, la regidora de Mobilitat, Isabel Salamaña, explica que cal aprofitar les vies per crear una xarxa de trens regionals que connecti Girona amb ciutats mitjanes i també una autèntica xarxa de rodalies. L'objectiu és que la infraestructura permeti guanyar velocitat i velocitat comercial. Perquè això sigui útil caldria diferents elements. Així l'estudi, encarregat per la xarxa Interreg, determina que caldria la creació d'aparcaments dissuasius no als afores de la ciutat sinó a pobles propers i que fossin un veritable nus de comunicacions: es parla de Sils –per aglutinar la gent procedent de la Costa Brava sud–, Caldes de Malavella –per a gent procedent del sud i de la demarcació barcelonina– i Celrà –per la banda nord–. Això hauria de permetre que la gent arribés amb cotxe a aquests municipis i que un cop allà agafessin el tren fins a Girona.

D'aquesta manera guanyarien en eficiència –no haurien de buscar aparca-



Cotxes aparcats prop de l'estació de Caldes de Malavella, en una imatge d'arxiu. / ANNA PUIG

## Caldes, disposat a fer-ho

ANNA PUIG / Caldes de Malavella

● El govern municipal de Caldes de Malavella, format per la Plataforma Independent de Caldes (PIC), ja fa temps que negocia amb Renfe perquè li cedeixi els terrenys que s'utilitzen com a pàrquing de l'estació per poder adequar-los. I és que actualment la gent aparca els cotxes allà on pot, a la zona pavimentada que hi ha al davant de l'estació o bé al voltant de la carrete-

ra d'accés, en zones que no estan pavimentades ni són adequades per aparcar-hi els vehicles. Renfe fa poques setmanes va anunciar que reformaria i modernitzaria l'edifici de l'estació, amb un pressupost d'1,13 milions. El projecte, però, no inclou la millora del pàrquing. «Nosaltres estem disposats a fer-ho però abans Renfe ens ha de cedir els terrenys, ja que n'és el titular», diu l'alcalde, Joan Colomer.

ment a la ciutat, per exemple –i Girona no es col·lapsaria. Això mateix caldria aplicar-ho també en d'al-

tres municipis propers encara que en aquests no hi hagi tren. En aquest cas, s'ha de constituir una xar-

xa d'autobusos llançadora que connecti amb rapidesa aquests municipis amb la capital.

## Integració tarifària

● Perquè tot plegat sigui atractiu per a l'usuari, aquest ha de tenir certes garanties que el viatge li sortirà a compte. En aquest sentit, calen diferents accions en diferents àmbits. Salamaña parla de l'augment de freqüències a l'Autoritat de Transport Metropolità (ATM) de Girona, de manera que hi hagi més connexions del territori i s'ampliï l'abast actual. L'objectiu és acostar com més gent millor al centre o a l'estació sense que tinguin necessitat de vehicles privats. Perquè això passi, a part d'incrementar freqüències d'autobusos i crear la xarxa de rodalies, s'insisteix en un concepte cabdal: la integració tarifària. És a dir, que amb un sol bitllet un usuari pugui fer tants viatges o transbordaments com li calgui, en una freqüència concreta de temps. Per exemple, que algú arribi de Parlavà en autobús fins a Celrà i que amb aquell bitllet pugui agafar el tren fins a Girona i allà agafar un autobús fins a Montilivi, per exemple.

## Seguretat i comoditat

● La gent valora aspectes com ara la comoditat i la seguretat a l'hora de decantar-se per un mitjà de transport o altre. Així es conclou en una enquesta que s'ha fet per realitzar l'estudi de l'impacte del TAV a 6.827 persones. D'aquestes, 275 eren usuàries del tren, 1.394 d'autobús i 5.158 de vehicle particular. Els enquestats veuen el TAV com un element que pot conjuminar els dos aspectes, així com un estalvi de temps. La regidora de Mobilitat insisteix que la gent potser està disposada a pagar una mica més si obté un bon servei, però reitera que el TAV és una oportunitat per aconseguir millores globals en el transport. «A Girona no hi pararan tots els trens de llarg recorregut. Està molt bé que algú si vol anar a París l'agafi a Girona, però l'oportunitat de rendibilitzar la infraestructura és en el dia a dia i per a serveis més propers», conclou.