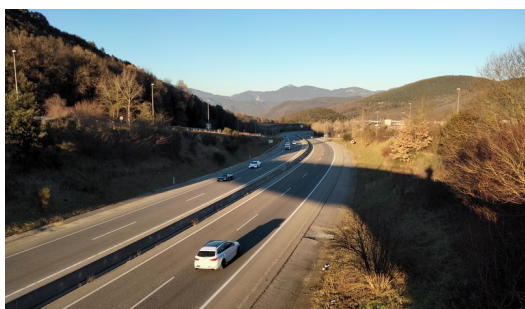


# Per no tornar a perdre el tren

## L'Associació per a la Promoció del Transport Públic demana que s'estudiï una línia fèrria entre Olot i Girona passant per Banyoles L'últim tren va sortir de la capital garrotxina el 1969



La línia de tren per a la qual es reclama l'estudi, al tram garrotxí, seria paral·lela a l'autovia A-26 J.C.

L'Associació per a la Promoció del Transport Públic ha ressuscitat la idea d'unir Olot i Girona per Banyoles amb un servei ferroviari dimensionat al fràgil territori que afectaria i al potencial nombre d'usuaris. Es tracta d'una proposta recurrent dels últims vint anys, que ha tingut diverses formes i actors, però que sempre ha acabat en un calaix. Sigui com sigui, la realitat és que Olot és una de les poques capitals de comarca del país que no tenen tren, des que es va tancar la línia del Carrilet Olot-Girona per Amer, el 15 de juliol de l'any 1969.

El nombre d'usuaris potencials que podrien utilitzar la línia que ara demanen que s'analitzi és un dels factors més rellevants a l'hora de plantejar-ne la viabilitat. I, en aquest aspecte, l'associació preveu que podria tenir a l'entorn de 2,6 milions d'usuaris anuals. Per això, ara, l'entitat, que ha generat l'interès ciutadà a les comarques afectades, reclama al govern de la Generalitat que n'estudiï la viabilitat i, fins i tot, i posats a estudiar, que la contrasti amb la d'una línia per Amer.

En concret, proposa que el servei l'ofereixi un tren tram, que hauria d'unir Olot amb Girona passant per Banyoles, i amb serveis directes –només amb parada a Banyoles– i també amb serveis amb parades a tots els municipis per on passaria la línia.

L'associació creu que s'hi podrien habilitar entre 20 i 30 estacions o baixadors. A Olot i a Girona, hauria de tenir més d'una parada, cinc en cada cas, entre altres en punts estratègics com l'hospital Josep Trueta, el campus universitari i lògicament l'estació de Renfe de Girona, i a la capital garrotxina, una parada principal al sector de les Tries. En el cas de Banyoles, segurament l'estació s'hauria de fer als afores i, per a Sarrià de Ter, en preveu dues. En aquest últim cas, l'Associació per a la Promoció del Transport Públic assenyala la possibilitat de crear una xarxa interurbana pròpia de tramvies compartida per Girona i Sarrià, amb una desena llarga de parades.

500 milionsEl cost de la línia Olot-Girona seria d'uns 500 milions d'euros, segons les estimacions de l'associació, i tindria un temps de trajecte de mitjana de 40 minuts entre Olot i Girona, i de la meitat, entre Banyoles i els dos extrems de la línia. L'entitat calcula que es podria viatjar en tren entre Olot i Barcelona en un màxim d'una hora i mitja, amb horaris coordinats amb els trens d'alta velocitat que uneixen Girona i Barcelona.

Aquesta proposta de tren tram entre Olot i Girona per Banyoles s'emmarca en el document Objectiu tren 2024, elaborat per l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, que inclou propostes de millora a tota la xarxa ferroviària catalana existent i també la construcció de nous trams, que reduirien, sempre segons l'entitat, quasi a zero les emissions de CO2.

Aquest estudi classifica les propostes en dos grups segons el termini d'execució dels estudis de viabilitat. En el

cas concret del ferrocarril Olot-Girona, fixa que hauria d'estar fet abans del 2030.

Publicat a:

-El Punt Avui. Girona 18-01-2022, Pàgina 20

Font del document:

<http://www.elpuntavui.cat/societat/article/12-infraestructures/2086650-per-no-tornar-a-perdre-el-tren.html>