

# Els impulsors del tren-tram de la Costa Brava volen que sigui un fet el 2030

Promouen un manifest conjunt amb ajuntaments per reclamar al Govern que el territori tingui veu i vot amb el projecte



Un tren de rodalies arriba a l'estació de Flaçà ACN.

Els impulsors del tren-tram de la Costa Brava volen que sigui realitat el 2030 i l'erigeixen com a alternativa per revertir la dependència dels carburants i la crisi climàtica. Asseguren que, de tota l'anella ferroviària que envoltaria les Gavarres, el tram comprès entre la Bisbal i Sant Feliu de Guíxols és el "prioritari", perquè és on hi ha més població. La portaveu del grup impulsor, Estefania Molina, recorda que actualment al Baix Empordà hi ha "fins a 940 vehicles a motor per cada mil habitants", cosa que demostra fins a quin punt no hi ha alternatives de transport sostenible a la comarca. Per evitar que el projecte quedi en un calaix, promouen un manifest amb ajuntaments per reclamar al

Govern que hi aposti i s'escolti el territori.

El tren-tram de la Costa Brava planteja construir una anella ferroviària de 97 quilòmetres que envoltaria les Gavarres. D'aquests, 26 aprofitarien l'actual línia de tren entre Riudellots de la Selva i Flaçà (Gironès) a través d'un tercer rail. Els 71 quilòmetres restants, que completarien el cercle i passarien pel litoral (connectant la Bisbal amb Palafrugell, Palamós, Sant Feliu, Llagostera i Cassà) serien de nova construcció, amb una via que aniria en paral·lel a la carretera.

Qui l'impulsa és l'Associació de Promoció del Transport Públic (PTP). A més, aquesta comissió també planteja que el tren-tram tingui dos ramals. El primer entroncaria la línia amb l'aeroport Girona-Costa Brava. I el segon sortiria de Girona i arribaria fins a Olot, resseguint el traçat de l'antic carrilet.

Els càlculs inicials que ha fet el grup impulsor situen la inversió en uns 500 milions d'euros. Però la portaveu de la comissió que impulsa el tren-tram, Estefania Molina, precisa que no necessàriament l'obra s'ha de fer d'una tacada, sinó que es pot subdividir en trams. I defensa que, de fet, tan sols amb els ingressos dels bitllets, el servei ja seria "viable" perquè es podria "sostenir amb les aportacions dels usuaris".

Segons un estudi preliminar fet pel grup impulsor, el tren-tram de la Costa Brava atraurà fins a 6,7 milions de passatgers anuals. Es preveu que cada dia hi hagi fins a 55 circulacions per sentit (amb una freqüència de pas que aniria dels 15 minuts a la mitja hora, depenent de si és hora punta o no).

“Mobilitat sostenible i compartida” Molina concreta que, davant un escenari marcat per la crisi de carburants i el canvi climàtic, el projecte es fa més necessari que mai. “Contribuirà a impulsar una mobilitat sostenible i, a més, compartida; imagineu-vos poder anar a treballar o desplaçar-nos per tot aquest territori sense haver de preocupar-nos pel cotxe”, subratlla.

La portaveu del grup impulsor també explica que, en paral·lel, el tren-tram de la Costa Brava serà “molt més competitiu” en comparació amb l’ús del cotxe privat. També, pel que fa a temps de trajecte. Per exemple, es calcula que amb 33 minuts es podrà anar des de Girona a Palafrugell o a Sant Feliu de Guíxols, i que el recorregut fins a Palamós durarà 57 minuts.

Estefania Molina precisa, a més, que el tren-tram no està renyit amb altres sistemes de transport públic com l’autocar. “Nosaltres proposem que el tren-tram sigui l’eix vertebrador del sistema de transport, però que també es complementi amb autobusos llançadora, que connectin aquells altres pobles sense parada amb les diferents estacions”, explica. El territori, veu i vot Precisament, el tren-tram de la Costa Brava, i el ramal fins a Olot, s’inclou dins el paquet d’estudis que la Generalitat ha licitat aquest estiu per estudiar-ne la seva viabilitat. En concret, per analitzar aquest projecte, el Govern hi destina aproximadament 500.000 euros.

La portaveu de la comissió promotora recorda tot el camí que s’ha fet fins ara, amb mocions als diferents ajuntaments i comissions al Parlament, i reclama a la Generalitat que el territori també tingui veu i vot a l’hora d’estudiar la viabilitat del tren-tram de la Costa Brava. “Defensem que aquest informe no es redacti només des d’un despatx de Barcelona, sinó que també es tinguin en compte els municipis i les necessitats del territori”, afirma Molina.

I precisament, per fer front comú, s’ha impulsat un manifest conjunt amb diversos ajuntaments reivindicant “la necessitat” del projecte i reclamant a la Generalitat que, a diferència d’altres vegades, aquest cop no es quedi en un calaix. L’escrit es presentarà aquest divendres durant un acte a la Bisbal d’Empordà. Que sigui un fet el 2030 Estefania Molina insisteix en què el tren-tram de la Costa Brava ha de fer-se, i reclama que sigui realitat al 2030. “Amb vuit o nou anys vista n’hi ha d’haver prou perquè, si hi ha ganes, feina i esforç, el projecte tiri endavant”, afirma la portaveu del grup impulsor.

Molina entén que l’obra s’executi per fases i reclama que, a l’hora de tirar via, aquell tram que es prioritzi sigui el que enllaci la Bisbal d’Empordà amb Palafrugell i Sant Feliu de Guíxols. “És el que té més densitat de població”, explica. “La nostra reclamació és que es comenci per aquí i que després es completi tota l’anella de les Gavarres, perquè sinó no tindria sentit”, insisteix.

Estefania Molina recorda que, fins ara, les projeccions que ha fet el grup impulsor parlen que el tren-tram podria

captar fins a 18.281 viatgers per dia. Una xifra que inclou tant els residents que es mouen dia a dia per aquest territori, com la població flotant -sobretot, a l'estiu- i els turistes.

“I això són números fets abans de la crisi energètica; ara, si tinguéssim en compte l'impacte de la crisi de carburants, segurament aquests xifres serien molt més elevades”, explica Molina. “Un altre argument que evidencia que és necessari”, conclou.

Publicat a:

Font del document:

<http://www.elpuntavui.cat/societat/article/5-societat/2207025-els-impulsors-del-tren-tram-de-la-costa-brava-volen-que-si-gui-un-fet-el-2030.html>