Girona es mou a més velocitat

Seguirà formant part del paisatge gironí
El tren convencional continuarà passant pel viaducte
Les dades d'ocupació d'aquest any demostren que la infraestructura ha estat un èxit



Amb l'entrada en funcionament del TAV directe entre Barcelona i París, el 15 de desembre passat, es posava fi a un any en què l'alta velocitat ha estat la gran protagonista pel que fa a les infraestructures gironines. El TAV i el desdoblament de l'eix transversal han estat, per a molts, les millors notícies de l'última dècada.

El dimarts, 8 de gener, sortia de l'estació de Sants el primer TAV, que enllaçava amb Girona i Figueres. El somni es feia realitat, tot i ser l'última capital catalana a complir-lo, i les dades d'ocupació confirmaven l'oportunitat de la infraestructura. Deu mesos després, gairebé un milió de viatgers havien utilitzat els serveis d'alta velocitat de Renfe –Avant i TAV– a les estacions de Girona i Figueres, amb una mitjana d'ocupació diària que no ha parat d'augmentar. Tot això ha portat a iniciar negociacions per a les ampliacions d'horaris, amb especial incidència en els combois nocturns.

No tot han estat flors i violes, ja que la que havia de ser l'obra del segle XXI per a la ciutat de Girona ha quedat a mig fer. El projecte ferroviari havia de canviar radicalment la fisonomia de la capital, però les estretors econòmiques han deixat la ciutat sense l'execució de les parts que més afavorien un canvi urbanístic. El projecte de l'alta velocitat, només a la ciutat de Girona, va tenir un cost de 279 milions d'euros, amb una obra complexa que va comportar l'execució amb tuneladora dels túnels urbans que circulaven per sota de zones residencials densament poblades.

Quan ja fa un any que el TAV circula per la ciutat, no tan sols moltes de les promeses han quedat en això, en promeses, sinó que les reposicions urbanístiques a peu de carrer avancen amb una lentitud desesperant. Els calendaris més optimistes situen la restitució l'estiu de l'any que ve. A més, la promesa que també es faria subterrani el tren convencional ha quedat paralitzada i no està previst que es facin les fases dos i tres del projecte ferroviari ni a mitjà ni a llarg termini. El projecte estava redactat i xifrava el cost en 350 milions d'euros. Aquest projecte era el que permetia enderrocar el viaducte de ciment que travessa la ciutat i relligar barris. Ara, s'ha convertit en un somni ajornat.

Després de més de cinc anys d'obres, aquest mes la plaça d'Europa ha recuperat la circulació i ha retornat una certa normalitat a una zona que estava de cap per avall. Queda pendent per a l'any vinent la reposició de la gran llosa del Parc Central, una obra vital per a la ciutat i que, si Adif compleix els terminis, ha de començar a principi d'any. Aquesta obra ha de permetre recuperar un espai cèntric. Molt ciment i poca terra, però des del consistori es vol que predomini el verd. Aquesta obra, juntament amb la reurbanització del carrer Bisbe Sivilla, i fer la remodelació de la plaça Montserrat, al barri de Sant Narcís, haurien d'estar acabades l'estiu del 2014.

El 15 de desembre, vint-i-cinc anys després que el govern espanyol la declarés prioritària, ha entrat en funcionament la línia d'alta velocitat directa entre Barcelona i París. Arriba tres anys després que s'inaugurés la connexió d'alta velocitat entre Figueres i Perpinyà. El poc interès del govern espanyol per connectar Catalunya

amb Europa s'ha vist correspost pel poc interès del govern francès a enllestir les infraestructures de l'alta velocitat entre Perpinyà i Montpeller.

Un dels efectes col·laterals de l'entrada en funcionament d'aquest servei ha estat la desaparició del tren Talgo Mare Nostrum i el tren hotel nocturn Estrella Costa Brava, que acabaran els trajectes a Barcelona i deixaran de circular per les comarques gironines. Un pas més en l'abandonament de Portbou, un poble que, en paraules del seu alcalde, Josep Lluís Salas, se sent menyspreat.

Publicat a:
-El Punt Avui. Comarques Gironines 24-12-2013 Pàgina 2

Font del document:
http://www.elpuntavui.cat/noticia/article/1-territori/12-infraestructures/703964-girona-es-mou-a-mes-velocitat.html?piwik_campaign=rss&piwik_kwd=mesTerritori&utm_source=rss&utm_medium=mesTerritori&utm_campaign=rss