

ALLEGATO 1

INTRODUZIONE

Il presente allegato contempla la rassegna stampa degli articoli pubblicati sul quotidiano in lingua catalana "Diari de Girona", che si interessa delle notizie riguardanti il territorio della comarca gironina. La rassegna riporta in ordine cronologico, dal 2006 ad oggi, gli articoli riguardanti le trasformazioni dovute all'arrivo del treno ad alta velocità sul territorio e vuole dare uno sguardo a quella che è la realtà effettiva e rendere tangibile il dibattito in corso sul luogo dando spazio a tutti gli attori che ne hanno preso parte.

Leggendo gli articoli emergono le controversie legate al tema dell'alta velocità e alle importanti trasformazioni che hanno avuto luogo nel territorio: l'entusiasmo iniziale, le prospettive ottimistiche e la loro trasformazione in malcontento e stanchezza provocati dal susseguirsi dei lavori, ancora oggi in corso.

Verranno riportati in breve i passaggi salienti di quelli che sono stati i processi di trasformazione negli ultimi anni: nel 2006 si inizia a parlare della realizzazione di un nuovo asse ferroviario ad alta velocità che colleghi la Francia e la Spagna, passando attraverso alcune città importanti sul territorio. Girona è una di queste. L'occasione è vista come un sistema per svecchiare l'infrastruttura esistente e assumere maggiore importanza a livello locale e regionale.

Il dibattito si apre immediatamente sulla sorte del viadotto ferroviario della linea convenzionale che attraversa la città: mantenerlo in funzione, dismetterlo ma preservare l'infrastruttura riutilizzandola, abbattere la struttura esistente e ricostruire lo spazio che il vuoto inevitabilmente lascerebbe nella città sono i temi su cui ci si interroga. Con il 2008, si apre la possibilità per quattro nuove linee su ferro che permettano un collegamento più immediato e diffuso dei centri della comarca; la precedenza è data alle linee tradizionali, piuttosto che a quella ad alta velocità, vista come un collegamento elitario. La scelta è quella di creare un tunnel sotterraneo per il treno ad alta velocità e uno per la linea ferroviaria convenzionale. L'inizio ufficiale dei lavori vede la data del 18 agosto 2008.

Nel 2010 si annuncia che il funzionamento del treno ad alta velocità è previsto a partire dal 2012, ma i lavori sono ancora in corso e ci sono alcuni punti del tracciato ferroviario in cui i cantieri hanno appena avuto inizio, ma l'amministrazione delle infrastrutture ferroviarie annuncia che i lavori stanno proseguendo in linea con la tabella di marcia. Ad aprile del 2010, a Girona, inizia la costruzione del tunnel sotterraneo nella zona di Parc Central e Plaza Europa, i lavori per il primo tunnel termineranno nel settembre dello stesso anno. È questo il periodo in cui tre associazioni cittadine iniziano una raccolta firme, chiedendo maggiore trasparenza e maggiore partecipazione nei processi di trasformazione.

Col 2011 il comune non è in grado di dare informazioni riguardo agli esiti dei lavori, Parc Central è un cantiere e viene riaperto in piccole porzioni per consentire la circolazione delle persone e permettere ai lavori di andare avanti.

A maggio di questo anno, l'avanzamento dei lavori vede la realizzazione del secondo tunnel dell'alta velocità per più di metà della sua dimensione. Col 2012, anno in cui il treno avrebbe dovuto iniziare a circolare, il sindaco di Girona fa il bilancio della situazione guardando il progetto esecutivo della linea convenzionale del treno e del sotterramento del viadotto. Ci si interroga inoltre sulla stazione degli autobus, la cui posizione è stata modificata a causa dei cantieri ma che non è ancora quella del

progetto ufficiale. Viene stilata una lista di priorità per quanto riguarda la linea tradizionale e viene confermato il funzionamento dell'alta velocità nell'anno corrente. I lavori di impermeabilizzazione saranno finiti in primavera e al termine di essi sarà possibile recuperare gli spazi del Parc Central. L'arrivo dell'alta velocità a Girona, metterebbe un punto fermo in quattro anni di lavoro, chiudendo quello che riguarda le opere sotterranee, in realtà alcuni comunicati posticipano la data del funzionamento della linea dal 2012 alla fine del 2013. Si apre inoltre il dibattito sulla provvisorietà delle opere, sia per quanto riguarda la stazione del treno ad alta velocità che per quanto relativo alla stazione degli autobus.

A ottobre 2012 viene comunicato ai cittadini che l'amministrazione che si occupava delle opere relative all'alta velocità se ne andrà dalla città senza che la linea convenzionale del treno venga interrata e senza che il viadotto venga demolito; la stazione TAV, nata come provvisoria verrà quasi certamente resa definitiva, apportando alcune migliorie e sarà intermodale, cioè servirà sia come stazione dei treni che come stazione degli autobus, probabilmente anche Parc Central non verrà terminato entro ottobre dell'anno in corso. I cittadini rimangono indignati e chiedono che in Parc Central vengano ripristinate le condizioni che c'erano prima dell'inizio dei lavori.

I cantieri proseguono per fasi, in particolare si lavora sull'edificio della nuova stazione e sulla porzione di Piazza Europa; gli abitanti non sono soddisfatti dell'avanzamento dei cantieri, in quanto percepiscono pericolo e insicurezza dovuto alle barriere fisiche e alla scarsa illuminazione del luogo, inoltre l'ufficio d'attenzione al cittadino, concordato con l'amministrazione comunale non è ancora stato aperto e ciò viene percepito come una noncuranza nei confronti di coloro che abitano i quartieri vicini al cantiere. L'ufficio aprirà ufficialmente il 18 dicembre 2012.

L'inaugurazione della TAV tra Figueres e Barcellona risale a dicembre del 2012, la connessione con la Francia è attesa per aprile dell'anno seguente. Con l'inizio della circolazione dei treni i lavori non possono dirsi conclusi: mancano ancora i piani di parcheggio sotterraneo e la stazione degli autobus, inoltre Parc Central è completamente da risistemare.

La città si vede affetta dai lavori da otto anni, gli abitanti sono stanchi dei cambiamenti, delle barriere generate dalle opere e dall'opacità dei processi, si sentono esclusi dal cambiamento che sta avvenendo e non sono più in grado di tollerare il disagio in vista di un beneficio futuro. La spesa pubblica è stata altissima finora e le sorti dell'infrastruttura in città sono ancora incerte.

Rassegna stampa dal “Diari de Girona”

09-12-2006

Aposta pel ferrocarril

En l'entrevista publicada diumenge passat al nostre diari, el conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, afirmava amb rotunditat que «hem de prioritzar el ferrocarril perquè el dèficit és total». Nadal ampliava aquesta aseveració explicant que «cal un sistema intermodal en el qual el ferrocarril i el transport de mercaderies en tren tregui camions de la carretera, contaminació i ajudi a fer més fluid el trànsit». El transport de mercaderies per la via fèrria és només del 4% del total al nostre país, mentre que la Unió Europea recomana que assoleixi entre el 15 i el 20%. Catalunya, i en general Espanya, pateix un retard crònic en el transport fer-roviari en comparació amb els països més avançats d'Europa. A les comarques gironines només hi ha una línia homologable a la de qualsevol país europeu: la que va de nord a sud entre Portbou i Barcelona. A banda, hi ha la línia de la costa que arriba només fins a Blanes i la tercermundista que va de Barcelona a Puigcerdà. A la resta del territori, no hi ha possibilitat de desplaçar-se en tren. No només les persones, sinó tampoc les mercaderies. Això suposa unes mancances en el servei de transport públic quan la tendència general és frenar el creixement de les infraestructures viàries. És satisfactori que Ferrocarrils de la Generalitat vulgui aprofitar la línia del TAV per posar en circulació trens regionals que unirien Barcelona i Girona en mitja hora. Actualment, en aquesta línia els trens més ràpids, els Catalunya Expres, arriben a tenir una freqüència de fins a dues hores en determinats moments del dia. Però, aquest potencial que ens oferirà el TAV quan estigui acabat, no és suficient. Els governants s'han de conscienciar que el transport del futur passa pels serveis públics. La preservació del territori i el medi ambient en general no poden admetre un constant creixement del parc de cotxes i camions. L'aposta pel ferrocarril ha de ser una de les grans prioritats polítiques de present i de futur.

05-11-2007

L'enderroc del viaducte del ferrocarril

Construir ? Enderrocar? Reformar? La vitalitat d'una ciutat es manifesta de formes diverses. Normalment l'estructuració de nous barris, la construcció d'equipaments, la creació de nous espais lliures, la rehabilitació de cases antigues, la col·locació de noves infraestructures, unes millors comunicacions o serveis, etc., en són indicadors prou significatius. Aquí, abans i en general, estàvem acostumats a lligar el creixement urbanístic a la construcció de nous edificis, a noves carreteres, o a relacionar-ho directament amb intervencions similars.

El cas es que moltes ciutats, molts pobles, deuen una bona part del seu desenvolupament urbà precisament a tot el contrari, ho deuen a l'acció «d'enderrocar». L'enderrocament de muralles i d'infraestructures sense utilitat, per exemple, han possibilitat renovacions importants i han permès la creació de nous barris, d'equipaments, d'eixamples urbans, etc. Durant les diferents èpoques en tenim molts exemples. Un dels més significatius i recents, es va produir a Barcelona amb motiu de la seva designació com a seu dels jocs olímpics. Fins aleshores, rarament s'havien fet enderrocs significatius, només els necessaris per obrir algun nou carrer, o per substituir cases velles. És més, quasi mai s'havia enderrocat cap de les moltes construccions il·legals que hi havia en molts pobles, ciutats o urbanitzacions del País. No s'hi havia atrevit quasi ningú. Amb les importants actuacions que es van fer, en aquest sentit, els anys anteriors al 92, crec que es va iniciar una dinàmica, que posteriorment ha continuat, si bé a un nivell inferior com es natural. Una dinàmica que s'ha anat estenent a altres viles, i altres indrets. De fet, s'ha anat demostrant, que enderrocant, també es pot construir. Malgrat això, (que es absolutament cert...), moltes vegades es produeixen decisions precipitades, i es pot passar d'un afany per «no tocar» res, de conservar-ho tot, a eliminar-ho tot, per

tal de modernitzar... Bé, no exagerem, es precisament aquí, a Catalunya, on podem trobar gran quantitat d'intervencions molt equilibrades, entre la conservació i la renovació. En aquest sentit hi ha bons exemples.

Hi ha determinats equipaments, algunes infraestructures, diverses zones del territori, etc., que no agraden, a nivell popular. Son elements que pels seus usos anteriors, per les activitats que s'hi feien, o pel seu significat social, poden arribar a ser, fins i tot, desagradables per la majoria dels ciutadans. Per tant, i com a conseqüència es voldria eliminar qualsevol indici de la seva existència. Malgrat això, en la majoria dels casos, formen part de l'estructura urbana, han tingut i tenen un significat històric important, o bé han contribuït (en una època determinada...) al desenvolupament del nivell de vida del lloc o de l'entorn, en el que estan ubicat, durant molts anys.

Son història, no només un mal record, es per això que abans de decidir el seu enderrocament, la seva desaparició, es convenient avaluar objectivament totes les possibilitats. Hi ha molts exemples que avalen el que estem dient, i es poden veure molts casos, en els quals se'ls ha donat una nova utilitat, tot mantenint un record (relatiu...) del seu passat, en benefici de la comunitat, a la van servir anteriorment en altres funcions.

A Girona, l'enderroc del viaducte del ferrocarril sembla que no es discuteix, crec que es un error. Estic convençut que podria revertir en benefici dels habitants de la ciutat, reconvertint-lo en un eix vertebral, que podia estructurar molts usos, directament propers a les persones, en tot el seu voltant. Un nou passeig central, bastant diferent de la seva imatge actual, completament allunyat del soroll i les altres molèsties que generen els ferrocarrils, li podria donar moltes possibilitats. Alleugerit de les seves parts més pesades, fins i tot aprofitant alguns dels seus elements que li son propis (elements que, per altra part podrien servir com a recordatori del seu passat...), i amb intervencions no massa costoses (en relació amb els nous aprofitaments que pot tenir, en un futur no gaire llunyà...), podria ser recuperat per la ciutat, i, previsiblement, es podria convertir en un important i nou signe d'identitat per la ciutat, afegint-se als que ja té, per la seva llarga història, tal com va passar, no fa tant de temps, amb el riu i el seu entorn.

D'altra banda es molt possible que aquesta recuperació sigui més econòmica que el seu total enderroc. És una proposta en la qual he estat pensant moltes vegades, que he explicat a coneguts, a amics, fins i tot crec que en alguna ocasió, fa uns anys, la vaig comentar amb algun membre del mateix Ajuntament. En aquell moment no em va semblar gaire receptiu. Finalment, moltes de les persones a les quals he comentat aquesta possibilitat, m'han empès a fer pública aquesta proposta. Recentment he llegit que, (salvant les distàncies...), a Nova York, s'està projectant una intervenció similar. A casa nostra, n'està ple d'intervencions per recuperar els vells recorreguts de les antigues línies ferroviàries, abandonades des de fa anys, convertint-les en vies verdes per vianants, per ciclistes, etc. Per tant, el que proposem hi encaixa perfectament, i pot completar una xarxa en creixement, que es cada vegada més utilitzada. A Girona, tant el començament com el final d'aquest nou passeig es poden integrar molt bé amb els espais del seu voltant, completant-se amb altres petits (o grans...) equipaments, tot relligant un conjunt homogeni, que a la vegada podria quedar integrat amb l'entorn natural, que té encara moltes possibilitats. La disposició del viaducte dins la trama urbana i les seves característiques actuals, permeten, fins i tot, que els accessos, les activitats i la utilització que se'n faci, es puguin regular estretament, i, si calgués controlar els horaris de funcionament, per tal de garantir la tranquil·litat i el descans dels que hi viuen més a prop, que son, precisament, els que més ha perjudicat el ferrocarril, fins ara. No cal entrar en més detalls, en aquest moment, però si que vull destacar que es pot dotar al conjunt de tot tipus d'accessos superant

barreres arquitectòniques i dotant-lo d'una accessibilitat plena, fins i tot amb mitjans mecànics. Completant el projecte amb una jardineria adaptada (ja en tenim d'exemples prou naturals en alguna part del viaducte ara mateix...), es pot obtenir un remarcable resultat. Estem convençuts que fora un nou pas endavant per una ciutat que, sobretot en les darreres dècades, ha estat i està preocupada per evolucionar d'acord amb el nou segle, mantenint la seva personalitat i els seus signes d'identitat ,més potents.

No ens precipitem abans de prendre les decisions, pensem-ho bé, i, avaluant tot el que hi ha a favor i en contra, abans d'enderrocar totalment un viaducte. Un viaducte que, a banda dels inconvenients i les molèsties que certament ha provocat, ha donat un gran servei a la ciutat, ha contribuït i molt, al seu desenvolupament, i que a la vegada ha reportat simultàniament, molts altres beneficis pels seus habitants.En un futur no gaire llunyà, i per molt temps, encara els pot ser més útil.

05-02-2008

ICV es compromet a fer quatre línies noves de ferrocarril per millorar la connectivitat de les comarques gironines

El cap de llista per Barcelona i portaveu d'ICV, Joan Herrera, ha presentat aquest matí el Pla Ferroviari de Catalunya (2008-2014) que han dissenyat amb vista a les properes eleccions generals i que, a les comarques gironines, es tradueix en la construcció de quatre noves línies de ferrocarril que connectin la Costa Brava de punta a punta, una anella ferroviària de les Gavarres, una nova connexió amb Banyoles i Olot i la incorporació de l'Aeroport a la xarxa del tren convencional.

Herrera ha assegurat que el pla és 'viàble, es pot pagar i és a mig termini'. 'Abans de fer una aposta pel TAV, que és un transport d'elits, cal invertir en els trens convencionals que són els que fan servir la majoria dels ciutadans a diari', ha afirmat el portaveu ecologista.Concretament, la proposta inclou la creació de la C-16 - que assumeix la via existent entre Maçanet-Massanes, Girona i Figueres,- a la què afegeix la nova construcció pel sud d'una via fins Lloret de Mar i pel nord fins a Roses.La segona línia, anomenada C-12, seria una anella ferroviària per les Gavarres i seria una línia de tren-tramvia, o sigui, que recorreria també pel centre de les ciutats. Aprofitaria la xarxa bàsica existent en el tram de Riudellots a Flaçà, passant per Girona, i construiria de nou el recorregut entre Riudellots i Sant Feliu de Guíxols, Flaçà i Palamós i també entre Palamós i Sant Feliu, passant també, en format tramvia, per Palafrugell.La tercera nova línia seria per enllaçar la nova C-12, a l'altura de Riudellots de la Selva, amb l'aeroport de Vilobí. La darrera infraestructura que proposa ICV és la creació de la C-17, també de tren-tramvia, que usaria la xarxa existent entre Girona i Sarrià de Ter, i en construiria una de mixta entre Sarrià de Ter, Banyoles i Olot.Segons ha afirmat Herrera, els governs del PP, CiU i ara PSOE s'han aferrat al TGV 'com si es tractés d'una vareta màgica' per resoldre els problemes de transport. El líder ecologista creu però que cal un 'canvi de prioritats' i que la inversió recaigui en primer lloc en millorar les xarxes de rodalies que són les més usades.ICV aposta per un 'model en xarxa' amb l'existència d'espais d'interconnexió on els ciutadans puguin canviar fàcilment d'una línia a una altra i també de tipus de tren per moure's per tot el país.'No volem entrar en la subhasta en què s'està convertint la campanya electoral, no fem volar coloms, la nostra proposta és viàble', ha assegurat Herrera qui diu que de cada cinc euros d'inversió que arribin a Catalunya procedents de l'estat espanyol, un ha d'anar a parar a millorar la xarxa de rodalies. En conjunt, el pla ferroviari d'ICV preveu la creació d'un total de 16 noves línies de ferrocarril convencional que s'elevarien als 7.095 milions d'euros d'inversió. En concret, es tracta de 400 nous quilòmetres de noves vies, 100 quilòmetres de vies desdoblades i 60 de quadruplicacions. 'No es tracta de dir xifres per dir-les com fa la senyora Chacón sinó de ser realistes', ha declarat Herrera que, segons els càlculs del partit, ha afirmat que aquesta inversió correspondria al 21,4% del total d'inversions previstes a la disposició addicional

tercera de l'Estatut. A més, el partit ha llençat la proposta d'usar les vies del TAV perquè hi circulin 'Intercity Catalunya', uns trens que anirien a 120 quilòmetres per hora i que connectaries les principals ciutats de Catalunya.

El TAV a Girona Herrera ha dit que amb l'arribada del TAV a Girona 'no es poden cometre els mateixos errors que a Barcelona'. Per això, el portaveu ecologista ha demanat que hi hagi una participació dels ajuntaments, la Generalitat i els sindicats en el seguiment de les obres per evitar que 'hi hagi presses' per fer el tren. 'No poden passar per davant les presses per inaugurar en campanya, com passa ara a Barcelona, a fer bé l'obra i a garantir la seguretat dels treballadors', ha dit Herrera. A més, ICV demana que allà on es detecti una mancança de la línia convencional de ferrocarril s'hi actui abans de tirar endavant els treballs de l'alta velocitat per evitar que hi hagi 'col·lapses' com a Barcelona. Per últim, Herrera també ha dit també que un altre requisit és que les vies del TAV puguin ser usades perquè hi passin els trens 'Intercity'. Segons ICV, de totes les persones que usen el tren com a mitjà de transport, només el 3% viatja en TAV i, per tant, l'aposta inversora més important ha d'anar destinada a les rodalies, 'enteses en caràcter nacional i no metropolitana', ha remarcat Herrera.

15-06-2008

El primer projecte del tren fins a la frontera es preveia per la Jonquera

S'argumentava que era més econòmic i que a Portbou no hi havia cap centre comercial. Els francesos van ser inflexibles perquè els interessava la línia davant els ports

JOSEP M. BERNILS MACH Fa un colla d'anys que s'està tractant d'un segon traçat de la via del ferrocarril directa des de Figueres a França pel Portús, via Perpinyà, en un projecte que el fa passar per la banda est del terme municipal de Vilafant, tocant el de Figueres. Per ella hi circularien els trens regionals d'alta velocitat. La línia convencional actual seguiria funcionant tal com està de Figueres a Portbou, en trens de rodalies i soterrada al seu pas per Figueres. Es curiós aquest projecte d'un traçat de la via del ferrocarril entre Figueres i la frontera francesa, ja que es va començar a parlar fa més d'un segle i mig. Va ser en el 1852 quan l'Ajuntament de Figueres va rebre una carta de l'alcalde corregidor de Barcelona demanant si la vila de Figueres estaria disposada a fixar en el pressupost municipal una partida econòmica per ajudar a pagar l'interès del capital invertit per allargar la línia fèrria fins a la frontera ja que en aquell moment tot just arribava a Granollers. Era un ajut per fomentar «la construcció d'una línia de ferrocarril que des d'aquesta ciutat condueixi a la frontera del veí regna de França». Però no va ser fins cinc anys més tard quan el ministeri de Foment autoritzava la prolongació de la línia del ferrocarril fins a Girona i Figueres per acabar a la frontera francesa. A Girona el tren hi va arribar en el 1862 i l'any següent ja es concedia autorització per continuar la línia fins a Figueres. Sobre aquest traçat de Figueres a Perpinyà hi havia un plano estudiat pels enginyers del castell de Figueres, en el qual s'emplaçava l'estació en el mateix lloc de l'actual. Tenia continuïtat amb un gir cap a llevant en el punt on avui hi ha la carretera de Roses. Aleshores la via creuava la carretera de Vilabertran, al final del carrer de Tapis, seguia pel terreny de darrera de l'edifici del exconvent de Caputxins, al carrer Rec Arnau, i anava a trobar la carretera de la Jonquera, prop d'on avui hi ha les últimes cases. Aleshores seguia paral·lela a la mateixa per la banda de ponent, al peu la falda de la muntanyeta. Poc després hi hagué una reunió d'enginyers espanyols i francesos que va tenir lloc a Perpinyà. Els espanyols proposaren creuar la frontera per la Jonquera i el Pertús, al costat de la carretera nacional. Però els francesos van ser inflexibles: exigiren que havia de passar pel Coll de Balitres, prop d'on posteriorment es va edificar la població de Portbou, que aleshores no existia. El motiu era que els francesos volien allargar els seu ferrocarril des de Perpinyà a Port Vendres, Banyuls i Cerbere, com a port de mar que era per tenir una sortida important de navegació. Això va obligar a rectificar totalment la proposta dels espanyols i a traçar la nova línia de Figueres per Vilajuïga, obrir túnels a les

muntanyes de Llançà i Colera i construir la nova població de Portbou. L'acord es feu públic el 14 de gener del 1864. Deia que la comissió internacional, de conformitat amb el dictamen del ministeri de Guerra i del criteri de la junta consultiva de Camins, canals i ports, havia disposat creuar la frontera per l'esmentat coll de Balitres. En el text hi ha una curiosa exposició indicant que l'empresa concessionària havia de prendre totes les precaucions militars que es consideressin necessàries i deixar preparades les obres de fàbrica de manera que, en el cas d'una invasió militar francesa, es poguessin inutilitzar, aplicant amb rapidesa la pólvora. Encara es recordaven els efectes de la guerra amb França i la invasió de Napoleò de cinquanta anys abans. Hi ha un curiós escrit de l'historiador gironí Botet i Sisó en el qual explica que la distància entre Girona i Perpinyà, passant per La Jonquera, era de 93 quilòmetres, mentre que la volta per Colera i Portbou era de 110, una diferència de 17 quilòmetres. Afegia que el cost de les obres del traçat de la línia del ferrocarril per La Jonquera hauria disminuït considerablement amb una economia per l'Estat espanyol d'uns quatre o cinc milions d'escuts. Finalment afegia que en el recorregut imposat pels francesos en el territori espanyol no hi havia cap centre comercial ni productiu de regular importància que justificués la utilitat o conveniència del mateix. Per explicar aquesta acceptació espanyola al projecte francès es va dir que no es volia disgustar-los ja que estaven convertint la població de Port Vendres en un port militar i comercial. Inauguració l'octubre de 1877 El ferrocarril Girona a Figueres es va inaugurar el 28 d'octubre del 1877 i la perllongació fins a Portbou el 20 de gener següent. El lloc escollit per situar l'estació del ferrocarril va ser la part est de la vila on hi havia molt poca edificació, que arribava fins a l'encreuament dels carrers Sant Llätzer i Méndez Núñez i a mitja carretera de Roses, ara carrer Villalonga. Per aquells paratges hi creuava l'antic camí de Castelló, ja en desús en haver-se fet vint anys abans la nova carretera de Roses. A la resta del trajecte es van travessar els camins de sant Pau de la Calçada i del Molí Petit i l'antic camí de Vilatenim, així com els recs Cessina, Sussana, Merdisser i de la Dona morta. Els treballs foren molt lents. En el terme municipal de Figueres van caldre 28 expropiacions de terres amb un total de 885 àrees de terrenys plantats d'oliveres, vinyes i horts. S'hagueren d'omplir de terra gran extensions ja que a la zona hi havia molts de fondals i clotades, especialment entre l'estació de viatgers i la de càrrega. Es van omplir amb les terres excavades de la zona de l'actual plaça de l'Institut. En els treballs hi participaren 1.400 obrers amb l'ajut de 80 cavalls per les tragines. Les travesses eren de fusta de pi creosat que valien 12 rals cada una i els carrils de ferro tenien 6 metres de llargada i pesaven 216 quilos. Per fi el dia 30 de setembre del 1877 es van donar per acabats els treballs des de Girona Figueres i una cop comprovada la seva solidesa una màquina va recórrer per primera vegada tot el trajecte. Es va fixar el dia 28 d'octubre per l'arribada oficial del ferrocarril a Figueres amb un tren que va sortir de Barcelona a les sis i mitja del matí i que va arribar a Figueres a la una del migdia. Fou un dia de festa, amb la participació de nombroses autoritats, el consell d'administració de la companyia, enginyers i periodistes, els quals van dinar a la fonda del Comerç o Bigorre, que estava a la part alta de la Rambla, amb un total de 65 convidats. L'enviat especial del Diari de Barcelona va escriure una llarga crònica i en la part final deia que «al dejar el tren la última trinchera de San Miquel presentáronse a la vista bosques de olivos los cuales indicaban que el tren se hallaba cerca de Figueras y al poco rato se descubrió el castillo de San Fernando y en el fondo el de Bellagarde en una de las gargantes del Pirineo.... Sin detenerse pasó el tren el puente sobre el Manol...». Tot seguit es va projectar la plaça de l'estació que va ser inaugurada en el 1908 i es va obrir el carrer Rubaudonadeu, al costat oest del passeig de l'estació, al qual la companyia del ferrocarril va separar l'un de l'altre amb uns rails posat de peu. Dels nous projectes ferroviaris a Figueres se'n va tornar a parlar l'any 1974, quan l'Ajuntament va fer unes primeres gestions amb Madrid per igualar l'amplada de la via del tren entre Perpinyà i Figueres, en el 1984 quan la Generalitat va presentar un projecte per la possible eliminació del pas a nivell de la

carretera de Roses amb les vies del tren soterrades i , ara, des del 1989, amb el projecte de la nova línia del TGV.

25-06-2008

La Cellerà rehabilita l'antiga estació del ferrocarril al costat de la Via Verda

La seu de l'Escola d'Art del Pasteral es remodelarà amb un pressupost de 227.000 euros

LA CELLERA DE TER | E.BATLLE La Cellerà de Ter remodelarà aquest any l'antiga estació del ferrocarril Girona-Olot que està situada al nucli del Pasteral i que des de fa uns anys funciona com a escola d'art, després que la línia de tren deixés de funcionar. Aquest edifici singular es troba a tocar a la Via Verda que segueix l'antic traçat del carrilet de Girona - Olot i també és un dels motius de l'arranjament d'aquest espai. En concret s'arranjarà la teulada, els tancaments exteriors que segons l'alcalde de la Cellerà, Josep Serrallonga (CAM) suposaran "un estalvi important en calefacció" ja que fins ara, hi entra molt corrent d'aire. A més, es restaurarà la façana que en aquests moments es troba força deteriorada i a més, s'ajardinarà la zona, per fer-la més agradable al visitant. De fet, per aquesta estació hi passen sobretot en cap de setmana ciclistes que en el seu tram Girona - Olot de la Via Verda del carrilet s'aturen en aquest paratge a tocar de la presa del Pasteral. Per aquest motiu, i per donar més bons serveis, també "s'assentaran els lavabos" de l'edifici. L'edifici que alberga l'Escola d'Art el Pasteral té dues plantes i una teulada a quatre vessants, les obertures són totes d'arc carpanell molt rebaixat i estan emmarcades amb rajoles sobresortides. Tot i que es va recuperar el seu ús amb l'escola d'Art i que n'ha permès un manteniment, ara, n'és necessària una restauració important. Aquesta obra compta amb un pressupost de gairebé 227.000 euros, dels quals, prop de 159.000 estan finançats pel Pla Únic d'Obres i Serveis de la Generalitat. Actualment, l'Escola d'Art del Pasteral ofereix cursos de pintura, música, joies, "patchwork", entre altres i en nombroses ocasions també cedeix l'espai a exposicions dels seus artistes. En la programació d'enguany, els alumnes han après a estampar roba, crear joies, així com experimentat tant en fotografia analògica com digital. De cara a l'any vinent, es preveu una programació semblant sempre però, centrada en l'art i la música. La ruta del carrilet Girona-Olot enllaça aquestes dues poblacions i ressegueix l'antiga línia de ferrocarril que va deixar de funcionar els anys 60. Actualment aquest traçat de 57 quilòmetres travessa el Gironès, la Selva i la Garrotxa. La Ruta del Carrilet Olot-Girona té un suau pendent des d'Olot (440 m) fins a Girona (70 m) i s'ha convertit en un clàssic dels caps de setmana pels ciclistes gironins, a la Cellerà s'aturen a esmorzar a prop del Pasteral.

30-06-2008

el tren transpirinenc: avAries i promeses

PERE JORDI PIELLA Grans titulars el 8 de juny: l'èxit del TAV (tren d'alta velocitat) porta personalitats d'arreu del món a visitar el nostre país per observar-ne el funcionament. Premsa del 15 de juny: una nova avaria a rodalies deixa sense servei ferroviari bona part de Catalunya. Per contrast amb la primera notícia: perquè el Ministeri de Foment no viatja arreu del món per conèixer com s'ha de dissenyar una xarxa ferroviària eficient? Una vegada més s'ha mostrat un país a dues velocitats: el TAV amb 11.000 viatgers/dia i unes inversions astronòmiques, enfront d'uns trens de rodalies que, amb uns recursos escassos, donen servei, també diàriament, a 400.000 ciutadans.

Si es rellegeixen els programes i les promeses que els diferents partits polítics varen fer en les darreres eleccions generals, un ja es donaria per satisfet si els diputats del partit guanyador donessin prioritat a compromisos àmpliament volguts. També els diputats que, sense ser del partit guanyador, diuen que seran decisius per recolzar el govern, haurien de ser coherents tot impulsant aquestes

propostes de consens. Dins d'aquesta categoria hi ha el ferrocarril Transpirinenc Barcelona-Puigcerdà-La Tor de Querol i el Túnel de Toses.

El FC internacional Barcelona-La Tor de Querol és la ventafocs del sistema ferroviari. Sembla que encara estigui sota la consigna «ni una peseta más para el ferrocarril» donada en la dècada de 1930 pel ministre Prieto. La seva supervivència així com les inversions que actualment s'hi destinen han estat principalment el fruit de la reivindicació constant de les institucions d'Osona, Ripollès i la Cerdanya, amb el suport molt eficaç dels mitjans de comunicació. En les passades eleccions generals tots els partits estaven d'acord en desdoblar aquest FC fins a Vic abans del 2014.

Molts dels ferrocarrils convencionals del país es troben també en una situació precària. L'aposta que s'ha fet pel TAV ha minvat els pressupostos per a les altres xarxes ferroviàries. Les inversions en transport i mobilitat mostren la poca racionalitat en l'assignació de recursos. Els soterraments de l'estació de Vic i del TAV a Girona només s'expliquen per l'oportunisme polític ministerial. Pretendre que Espanya tingui una de les xarxes de TAV més extenses del món és de nous rics. Ni Gran Bretanya ni Itàlia, per citar només dos països avançats, caminen en aquest sentit. No deu ser aliè a aquesta pretensió les accions dels grups de pressió de l'entorn dels proveïdors del material per l'alta velocitat.

Enrere queden unes eleccions i unes promeses, i endavant quatre anys per veure la realitat de les proclames electorals. No estimula la participació veure que el sistema electoral actual, més partidista que democràtic, porta -com en un nou episodi del Dr. Jekyll i Mr. Hyde- a transformacions notables dels diputats segons estiguin o no en època electoral; passen, en molts casos, d'un interès desmesurat a millorar el benestar de les persones a l'amnèsia de les promeses fetes per dedicar-se a seguir les consignes dels respectius partits.

Actualment els vents bufen a favor del ferrocarril. La congestió, el preu de l'energia i la contaminació del trànsit porten a potenciar mitjans de transport més eficients i nets. És possible que a la llarga les mercaderies obliguin a comunicar Barcelona i Tolosa de Llenguadoc emprant bona part del traçat ferroviari del Transpirinenc. S'està complint el que va dir, fa uns anys, el president dels ferrocarrils francesos: «el ferrocarril serà el mitjà de transport del segle XXI si és capaç de sobreviure al segle XX».

20-12-2008

L'Eix Transversal Ferroviari parerà a Santa Coloma i Girona i connectarà amb el TAV

La Comissió d'Urbanisme de Catalunya va aprovar els plans urbanístics per poder reservar el sòl per construir el tren

Traçat definitiu de l'Eix Transversal Ferroviari entre Girona i Lleida. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (Dptop) ha donat el vistiplau al pla urbanístic de l'Eix Transversal Ferroviari. L'aprovació del pla suposa el primer tràmit per poder reservar el sòl per construir aquesta infraestructura, a banda de concretar i millorar els traçats que s'havien proposat inicialment. La creació del Tren Transversal respon a la voluntat de trencar la radialitat de la xarxa ferroviària i d'apostar pel reequilibri territorial. Serà una línia de transport tant de mercaderies com de viatgers en alta velocitat i unirà Lleida amb Girona amb parades a Mollerussa, Tàrrrega, Cervera, Igualada, Manresa i Vic. Suposarà una inversió de 7.000 milions d'euros. L'Eix Transversal Ferroviari tindrà una longitud de 300 quilòmetres i a Lleida i Girona connectarà amb les línies d'alta velocitat. El projecte preveu un traçat que, des d'Igualada i per Martorell, connectarà amb les línies de mercaderies cap al Port i amb les línies de viatgers de Barcelona. A la comarca de la Selva se n'ha dissenyat un fins a Santa Coloma de Farners on coincidirà amb el tren convencional. L'Eix disposarà d'estacions a totes

les comarques que travessa en el recorregut. Els trens de viatgers circularan a una velocitat de 250 quilòmetres per hora, mentre que els de mercaderies ho faran a 120. El projecte, amb ambició internacional, preveu la creació de set noves estacions de passatgers i terminals de càrrega. Un 40% del traçat de la línia serà en túnels i un 14% circularà per sobre de viaductes. El Pla Director Urbanístic que s'ha aprovat incorpora les aportacions que han fet ajuntaments afectats per al traçat i les institucions. Això ha permès redefinir i concretar el projecte i introduir-hi modificacions importants, entre les quals el Dptop ha destacat les remodelacions de les connexions als extrems de la línia, les millores de traçat entre Lleida i Cervera i a la comarca d'Osona, la creació d'estacions a Santa Coloma de Farners i a Gurb i la redefinició del tram Igualada-Martorell com a connexió amb l'Àrea Metropolitana. Concretament i en relació amb la primera proposta que es va fer pública l'any 2007, el Pla aprovat aquest divendres defineix un accés al futur aeroport de Lleida-Alguaire a través d'una connexió ferroviària amb la xarxa actual. També a Lleida es planteja un pas exterior per a les mercaderies i una connexió amb la xarxa del Tren d'alta velocitat que ja existeix per accedir al centre de la ciutat. Dues connexions. Al territori gironí, els canvis afecten la comarca de la Selva i Girona. A la Selva s'ha dissenyat un traçat exclusiu per a viatgers que permetrà l'accés a Santa Coloma de Farners, on hi haurà l'estació comarcal. També hi ha previst un traçat per evitar el pas de mercaderies per la població. Finalment, a Girona, s'hi preveu una connexió amb la línia d'alta velocitat Barcelona-França prop de l'aeroport de Girona Costa Brava. Això permetrà accedir al nucli de Girona aprofitant el traçat de la línia Barcelona-França. En aquest punt també hi confluiran els serveis de tren-tramvia per completar l'accés a l'aeroport i a altres municipis de la comarca. L'aprovació del pla urbanístic de l'Eix Transversal Ferroviari s'ha fet després dels informes favorables de la Comissió d'Urbanisme de Catalunya i de la Comissió d'Urbanisme de Barcelona. Ara, el document sortirà a informació pública perquè s'hi puguin presentar al·legacions. La intenció del Govern és que l'aprovació definitiva del pla es pugui fer abans de l'estiu de l'any que ve. La tramitació i el disseny d'aquests projectes es va iniciar l'any 2005 i hi han treballat empreses d'enginyeria i institucions com els instituts Cartogràfic i Geològic de Catalunya i el Centre d'Innovació del Transport de la Universitat Politècnica. La direcció ha anat a càrrec de l'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (Ifercat). Durant la tramitació s'han fet consultes a més de 180 ajuntaments i al Departament de Medi Ambient i Habitatge.

29-01-2009

Liciten l'ampliació de la calçada de la N-II i del pont de ferrocarril de Tordera

El Ministeri de Foment ha licitat, amb la seva publicació al Butlletí Oficial de l'Estat (BOE), el contracte per executar les obres d'ampliació de la calçada de la N-II i el pont sobre la via de tren de la línia Barcelona-Maçanet, a Tordera. L'actuació, que té un pressupost de licitació de 420.745,25 euros, té com a objecte la millora de la seguretat vial del tram de la N-II comprès entre els quilòmetres 681,5 i el 682,064, mitjançant l'ampliació de la plataforma i del pont sobre el ferrocarril per donar continuïtat a l'ampliació i rehabilitació recentment efectuada al pont sobre el riu Tordera. Les obres d'ampliació suposaran una millora del ferm, que complementarà l'actuació ja duta a terme de millora del tram anterior al pont sobre el riu. Es construiran dos murs d'escullera per tal de contenir el terraplè fet que permeti l'ampliació de l'N-II, al costat del pont sobre la Tordera. Als vorals se substituirà la base bituminosa per material granular. L'ampliació dels dos laterals del pont es farà amb una llosa de formigó armat i tres bigues pretensades protegides amb muralleta. També s'ampliaran els estreps amb murs convencionals de formigó armat. Finalment, l'obra preveu la substitució de la senyalització, el repintat de marques vials, la instal·lació de barreres de seguretat i la plantació d'arbustos.

10-03-2009

El Centre d'Estudis del Ferrocarril vol denunciar l'Ajuntament d'Olot

Preveu treure dos vagons d'Olot per oferir-los a una altra localitat que hi mostri interès

OLOT | XAVIER VALERI El Centre d'Estudis Històrics del Ferrocarril Espanyol ha anunciat que en la propera sessió de la junta directiva estudiarà la possibilitat de denunciar el conveni pel qual l'organisme té cedits dos vagons de l'antic tren a l'Ajuntament per cinc anys. Segons exposa el Centre en una nota de premsa, l'Ajuntament, fins al moment, no s'ha dirigit a l'entitat per informar-la de cap projecte que defineixi el futur dels vagons. El Centre considera que ateses les informacions aparegudes a la premsa, l'Ajuntament no té gaire interès en el centre d'interpretació del ferrocarril, del qual s'havia parlat en el moment de la cessió, el 23 de març del 2007. Per això, el Centre d'Estudis Històrics del Ferrocarril considera que la presència dels vagons a Olot no té gaire sentit. Per l'organisme, els vagons podrien estar deteriorant-se. Així, l'entitat preveu la possibilitat de donar un altre destí als vagons més d'acord amb el valor sentimental i patrimonial que representen per a les comarques de Girones.

L'organisme explica que el Centre, sense ajuts públics, va comprar els dos vagons per evitar que marxessin a Anglaterra. L'interès dels anglesos en els vehicles eren pel fet que havien estat construïts a Anglaterra el 1901. Després, van establir un conveni de cessió amb l'Ajuntament per al període del 2007 al 2012. Segons l'acord, el consistori es feia càrrec del manteniment i la restauració dels vehicles. La idea que llavors va difondre l'Ajuntament era la de crear un Centre d'Interpretació del Ferrocarril a l'antiga estació. Per això, segons l'entitat, l'Ajuntament tenia la intenció de comprar una locomotora.

El Centre d'Estudis exposa que, segons el conveni, el responsable del manteniment i de la restauració dels vehicles és l'Ajuntament. L'organisme puntualitza que el Centre es va comprometre a adequar els interiors dels vehicles. Tanmateix, els calia saber què volia fer l'Ajuntament abans. "Llavors no sabien si adequar-los per servir d'oficina d'informació, biblioteca o tornar-los al seu aspecte inicial", exposen. Segons l'organisme, l'Ajuntament està obligat d'acord amb el conveni a comunicar les seves decisions respecte al projecte, com a primer pas de qualsevol actuació. "És fals que l'Ajuntament s'hagi adreçat a aquest centre després de la cessió dels vehicles", exposa el Centre. L'organisme precisa que el tema dels vagons del tren d'Olot està desvinculat dels projectes que el Centre Històric pugui desenvolupar a cap altre lloc de Catalunya o de la resta de l'Estat. Segons l'organisme, l'evolució del projecte del Centre d'Interpretació del Ferrocarril només depèn del posicionament o de la seva manca per part de l'Ajuntament d'Olot.

El regidor de Via Pública, Antoni Bach, ha dit que el Centre, des del conveni, no s'ha posat mai en contacte amb l'Ajuntament per a la restauració dels vagons i ha lamentat que ara hagi fet pública la seva posició a través de la premsa.

08-04-2009

Els viatgers del TAV augmenten un 4,9% el febrer i baixen un 19% els que utilitzen avió

El nombre de viatgers que utilitzen el TAV de llarga distància s'ha incrementat en un 4,9% el mes de febrer, fins a més d'1,6 milions, mentre que els que han optat pel transport aeri s'han reduït un 19% fins als 2,6 milions, segons les dades de l'Institut Nacional d'Estadística (INE).

ACN/DDG El transport urbà ha caigut un 5%, i el transport interurbà s'ha reduït un 4,1% el febrer. Dins del transport urbà, hi ha hagut una caiguda generalitzada en el nombre de viatgers que han utilitzar l'autobús, del 4,4% en el general i del 0,3% en l'especial. Els usuaris del metro han patit una

caiguda del 6,5%. En els desplaçaments interurbans, la caiguda ha estat del 1,2% en autobús, i un 9,2% en ferrocarril.

El nombre de viatgers que utilitzen el TAV de llarga distància s'ha incrementat en un 4,9% el mes de febrer, fins a més d'1,6 milions, mentre que els que han optat pel transport aeri s'han reduït un 19% fins als 2,6 milions, segons les dades de l'Institut Nacional d'Estadística (INE).

L'ús del transport urbà ha experimentat una caiguda del 5% respecte el mateix període de l'any passat, amb 259,2 milions de viatgers. Per sectors, el transport metropolità és el que pateix la caiguda més forta, del 6,5% i en el cas de Barcelona, del 6,2%. D'altra banda, el transport interurbà s'ha reduït un 4,1% el febrer, amb més de 149 milions d'usuaris.

El transport urbà regular general per autobús ha patit un descens del 4,4% en la taxa interanual, amb 149,48 milions de viatgers transportats. Les comunitats que han experimentat un descens més important han estat Extremadura, amb una caiguda del 9,4%, i la Comunitat Valenciana, del 8,3%. En el cas de Catalunya, la taxa interanual ha caigut un 4,8% amb 26,776 milions de viatgers.

Pel que fa al transport urbà regular especial per autobús, ha caigut en menor proporció fins a 8,9 milions d'usuaris, el que representa un descens del 0,3%. En aquest sector, el transport escolar ha registrat una lleugera pujada del 0,4%, mentre que el laboral ha caigut un 2,6%.

D'altra banda, els usuaris del metro han disminuït en pràcticament totes les comunitats que disposen d'aquest servei, amb una caiguda del 6,5% fins a un total de 99,15 milions de viatgers. La major caiguda l'ha patit el metro de Madrid, amb un 8,5% menys d'usuaris; el de Barcelona, amb un 6,2% menys i el de Bilbao, amb un 4,9% menys. En canvi, el metro de València ha augmentat en viatgers un 10,1%.

Finalment, els usuaris que viatgen en autobús per fer desplaçaments interurbans per carretera s'han reduït un 1,2% menys fins a un total de 100,4 milions, mentre que 45,5 milions han utilitzat el ferrocarril, un 9,2% menys que el febrer de 2008.

22-06-2009

Detecten la mateixa brutícia al Güell que la que s'investiga a l'Onyar pel TAV

La proximitat amb la sèquia pot provocar que s'estigui abocant el producte als dos rius

Un color marronós semblant al fang va aparèixer al Güell -que acumula brossa-, com també passa a l'Onyar. diari de girona

GIRONA | DDG El riu Onyar no és l'únic que pateix una brutícia enigmàtica. El riu Güell alguns dies també apareix fangós, des de fa setmanes. Es tracta d'un color molt similar al que té l'Onyar des de fa uns dies. L'Ajuntament, almenys pel que fa a l'Onyar, està investigant si el problema es deu a algun tipus de vessament relacionat amb les obres del Tren d'Alta Velocitat (TAV). També l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) ha analitzat l'aigua per tal de determinar quins són els components que hi apareixen i d'on poden procedir. En el cas del riu Güell, un col·laborador del diari digital Eldimoni.cat ha penjat vídeos i un article on explica que el Güell baixa brut alguns dies i que ha pogut constatar que les hores coincideixen amb els treballs del sota terra per les obres del tren. L'ACA ha inspeccionat els diferents registres del clavegueram, on es podria comprovar si hi ha irregularitats o pèrdues en algun punt proper a les obres, però segons la regidora de Coordinació Territorial, Isabel Salamaña, ara per ara no s'ha trobat res. El color, els elements detectats i la reacció a l'aigua fan pensar en bentonita, que és precisament un material que s'utilitza en cimentacions pel sosteniment de la terra i

també en la construcció com a material per segellar. Tant el Güell com el riu Onyar tenen cert contacte amb la sèquia Monar, i la brutícia es podria anar transvassant d'un riu a un altre o a tots dos de cop, per mitjà de la sèquia, que passa a prop de les obres on s'està fent el forat per a la futura estació de tren i d'autobusos soterrada, al Parc Central. De moment, l'Ajuntament intenta mantenir un cabal d'aigua a la sèquia perquè l'element distorsionador quedi dissolt.

21-08-2009

Una mostra recorda l'antic ferrocarril de Sant Feliu a Girona

SANT FELIU | DDG Puja al tren de Sant Feliu! és el títol de la nova mostra que es pot veure fins al proper 2 de setembre al pati de l'ajuntament de Sant Feliu de Guíxols. Està formada per maquetes i projeccions de pel·lícules, amb imatges reals i virtuals, sobre l'antic ferrocarril de Sant Feliu a Girona, amb motiu del 40è aniversari del tancament de la línia. Aquesta va suposar un símbol de desenvolupament econòmic de l'època, i ara es vol treballar per potenciar-ne el seu record. Així, es vol adequar les antigues vies fins al ramal del port, i crear el Tinglado com a centre d'interpretació del port i del tren, com a complement per a la futura Anella Cultural del Monestir.

14-10-2009

Les empreses demanen reduir els costos operatius del ferrocarril

L'empresari de Comsa, Miquel Llevat, al costat de Domènec Espadale. diari de girona

GIRONA | DDG El director general del Negoci de Transport Ferroviari Internacional del Grup Comsa, Miquel Llevat, - empresa que forma part de la UTE que té adjudicat el tercer rail entre Girona i Figueres- va dir ahir que és "urgent posar en marxa actuacions estructurals que redueixin els costos operatius i fer el ferrocarril més competitiu". De moment, -va explicar- "segueixen existint tantes o més oportunitats per transferir càrrega al mode ferroviari, però fan falta polítiques actives per aconseguir-ho". Les previsions d'aquest empresari són que a curt termini el sector "assiteixi a un creixement orgànic lent i a noves operacions de concentració". En aquest sentit, Llevat va apuntar que s'està produint una "gran concentració d'operadors al mercat europeu" mentre que noves empreses ferroviàries "han desaparegut o s'han fusionat amb els seus competidors". "La reacció dels ferrocarrils públics ha estat "créixer en els estats veïns a base d'adquirir empreses ferroviàries provades i dificultar en el seu territori el desenvolupament de les existents", va dir durant la jornada del Cercle d'Infraestructures.

15-11-2009

El teu tren de vida

"Si volem complir amb els Kyotos del futur, i volem ser un país potent, el tren és el futur, però en tots els aspectes"

MOISÈS DE PABLO De vegades, les xifres són tan fredes que se'ns fan estranyes. Aviat l'Estat espanyol serà un dels països amb una xarxa de trens d'alta velocitat més gran d'Europa, superant França, de fet, el pont aeri Barcelona-Madrid s'ha vist obligat a abaixar tarifes per l'empenta del sector. Cada dia, 20.000 camions pesants creuen els Pirineus. Les mercaderies per ferrocarril el mateix dia són de 400 vagons, que poden carregar, cadascun, el doble d'un camió, per una quota de mercat del 4% del sector a Europa. Imaginen una via de transport, que ha de ser l'alternativa al costosíssim transport amb benzina i dièsel, menys utilitzada que aquesta? Mentre la resta de països europeus es posen les piles per derivar les mercaderies al ferrocarril, a casa nostra s'amenaça de desmantellar la línia Girona-Portbou. Ara que l'Alta Velocitat se'ns presenta com el gran recurs per a viatgers, per què no es fa compatible amb corredors de mercaderies que mantinguin les línies actuals? Avui la carretera i la via marítima tenen menys costos que el ferrocarril, la qual cosa, no

existint fronteres, és absurda, i mostra que a vegades la política no millora les condicions de vida dels ciutadans. Entre França i Itàlia, les mercaderies per tren suposen el 27% del pastís econòmic, podem dir, doncs, que en matèria d'intercanvis comercials per ferrocarril, aquí i ara, estem tan aïllats com quan Espanya era una "unidad de destino en lo universal". Si volem complir amb els Kyotos del futur, i volem ser un país potent, el tren és el futur, però en tots els aspectes.

23-02-2010

Es vol recuperar el tramvia entre Olot i Sant Feliu

El projecte principal passaria per connectar l'aeroport amb Girona, Flaçà i fins la Costa Brava, en un lloc encara per determinar

GIRONA | JOFRE SÁEZ La possibilitat de recuperar el tramvia entre Olot i Sant Feliu de Guixols sembla una idea no massa desorbitada. Almenys fins a Girona. El Pla Territorial de les Comarques de Girona contempla aquest projecte com un dels objectius a desenvolupar en el pròxims anys. La recuperada infraestructura ferroviària es podria materialitzar fent servir el corredor de l'antic ferrocarril.

Aquest, però, no és l'únic tramvia que es podria tirar endavant al territori. En una primera fase, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP) proposa la implantació d'un tren tramvia entre l'aeroport de Girona, la ciutat de Girona, Flaçà i la Costa Brava, en un punt encara per determinar. Un projecte que podria aprofitar la línia convencional entre un punt anterior a Girona i Flaçà i precisaria de nous trams d'accés a l'aeroport i a la costa. Respecte a aquest accés a la Costa Brava, el Pla considera com a línia preferent d'actuació seguir el corredor de la carretera C-66 i la connexió amb la Bisbal d'Empordà i Palafrugell. I, de la mateixa manera, "preveure les estacions en punts on sigui possible la coordinació amb els serveis d'autobusos".

A part d'aquest projecte de tramvia, marcat com a prioritari, el Govern apunta el que aniria d'Olot a Girona, i un tercer que connectaria Girona i Sant Feliu de Guixols.

Respecte a la connexió Girona-Olot, el Departament estima connectar les dues capitals "recuperant el corredor de l'antic ferrocarril -respectant la via existent- que segueix el Brugent o bé el corredor de les carreteres C-66/A-26 per Banyoles i Besalú". D'aquestes dues alternatives, el Pla afirma que el pas pel Brugent presenta "menors complicacions orogràfiques", mentre que si es segueix el corredor de la C-66/A-26 hi ha "una molt major potencialitat de desenvolupament socioeconòmic que podria fer més rendible l'actuació des del punt de vista de la demanda". En tot cas, el document també apunta que si es determinés aquest corredor com el més "adient", es consideraria primer executar el tram Banyoles-Girona perquè "presenta una alta demanda de mobilitat".

De l'aeroport fins a Sant Feliu

Finalment, respecte a la connexió Girona-Sant Feliu, la línia "podria partir de la xarxa convencional a l'alçada de Riudellots i seguir el corredor de la C-65 per Cassà i Llagostera fins a Sant Feliu. Una altra possibilitat seria prolongar el ramal de l'aeroport fins a Sant Feliu de Guixols.

03-03-2010

Es reclama que s'aposti pel ferrocarril de proximitat

La Plataforma pel Transport Públic troba «absurd» que un tramvia uneixi l'aeroport amb Flaçà

GIRONA | PILI TURON L'associació Plataforma pel Transport Públic (PTP) critica la planificació de la Generalitat per a les comarques de Girona, on -tal com afirmava ahir el seu president, Ricard Riold- consideren que no s'ha apostat per "una promoció clara del ferrocarril de proximitat, però sí cap a

Barcelona". L'entitat manté les crítiques incloses en la seva al·legació al Pla territorial de Girona i segueix denunciant que, en el còmput de tot l'Estat, les estadístiques de mobilitat de la demarcació continuen essent "molt dolentes, amb el major nombre de vehicles per persona".

Per a Ricard Riol, les previsions de l'Administració catalana deixen clar que ampliar la xarxa viària és la prioritat del Govern, mentre que la ferroviària queda en segon terme. És més, va afirmar que "la xarxa prevista a Girona només està pensada per als festius" i no per als desplaçaments diaris.

El Pacte Nacional en qüestió

El president de la PTP va denunciar que "el Pacte Nacional d'Infraestructures no aposta fort per canviar això". D'aquest acord, hi ha diversos projectes que la seva associació qüestiona i un d'ells és la construcció d'una línia de tramvia que connecti l'aeroport Girona-Costa Brava amb Flaçà. Riol va reiterar que "si no es fa el TramGavarres és absurd plantejar un tramvia que només faci la cua fins a l'aeroport, una línia com aquesta no aporta res". A més, i si es confirmen les darreres informacions a les quals ha tingut accés la plataforma, l'obra encara seria menys útil si l'estació del tramvia no es construeix just davant l'aeroport sinó darrere l'aparcament -tal com podria obligar la distribució de l'espai-; en aquest cas, Ricard Riol creu que seria més adequat posar en servei un autobús fins a l'estació de tren més propera, a Riudellots de la Selva. Respecte al Pacte Nacional, Riol considera que beneficia fonamentalment Barcelona i Tarragona, però no Girona.

A part del relacionat amb els tramvies, entre els projectes qüestionats per la PTP també hi ha la variant nord de Figueres per treure el tren del centre de la ciutat. En canvi, sí que donen suport a l'ampliació de la línia costanera entre Blanes i Lloret de Mar, també prevista al Pacte Nacional d'Infraestructures signat a la tardor.

04-07-2010

Fre al TAV

La intensitat de les obres de les comarques gironines ha disminuït al túnel de Santa Llogaia del Terri fa un mes que no s'hi treballa

LA LENTA ARRIBADA DE L'ALTA VELOCITAT Els treballs per construir les vies del TAV han d'estar acabats el 2012, segons el termini fixat per Adif. A les comarques gironines hi ha punts com a la comarca de la Selva on la via ja està gairebé enllestida, però entre Sarrià de Ter i Figueres encara queda molta feina per fer. Fins i tot, en el túnel situat a Santa Llogaia del Terri fa un mes que les màquines i els operaris van marxar.

GIRONA | ROBERT GÜELL Està previst que el Tren d'Alta Velocitat (TAV) comuniqui Barcelona i la frontera francesa a través de les comarques gironines a partir del 2012. Aquesta és la data fixada per l'Administració d'Infraestructures Ferroviàries (Adif). Però per al 2012 falten menys de dos anys i encara hi ha punts del traçat per on passaran els trens en els quals resta molta feina per fer, sobretot entre Sarrià de Ter i Figueres, justament on les obres no presenten signes evidents de gaire intensitat. El Gremi d'Àrids va explicar a Diari de Girona que les obres del TAV s'estan alentint per la manca de pressupost. Per altra banda, Adif va assegurar que tot "avança segons la planificació establerta", tot i que no va especificar en què consistia aquesta previsió ni si hi havia un calendari establert per a la finalització de cada fase del projecte. Segons Adif, l'única data que tenen marcada al calendari és la del 2012, ja que la construcció del TAV "es tracta d'una obra en conjunt". Adif va explicar que "quan tot funcioni com ha de funcionar -sobretot en temes de seguretat- els trens començaran a funcionar". No obstant això, una veïna d'un mas proper al túnel del TAV de Santa

Llogaia del Terri (Pla de l'Estany) va assegurar que "les màquines van abandonar la zona d'obres fa gairebé un mes i que des d'aleshores no hi ha cap guàrdia de seguretat durant la nit". Un d'aquests vigilants va explicar a la veïna de Santa Llogaia que els operaris no tornarien almenys fins al cap de 10 mesos per falta de diners.

Un túnel abandonatQuan les màquines van abandonar els treballs del túnel ubicat a Santa Llogaia del Terri, es van col·locar diversos materials de la construcció a dins del túnel. Com si es tractés d'un magatzem. Actualment, a dins de la construcció hi pot accedir qualsevol persona sense cap mena d'impediment. Hom pot caminar de forma tranquil·la i amb una frescor no habitual aquests dies d'estiu. Si un s'endinsa en l'obscuritat del túnel pot guiar-se pel reflex dels cons que hi ha a cada costat del túnel. Si s'analitza l'estat de les obres del TAV al seu pas per les comarques gironines, la infraestructura ferroviària presenta diferents aspectes. En la majoria dels trams que travessen la província de Girona és fàcil interpretar la trajectòria que tindrà la via ferroviària. Però en alguns punts, com per exemple a Vilademuls, encara hi ha camions que transporten terra amunt i avall. Els trens d'alta velocitat provinents de Barcelona en direcció a França entraran a les comarques gironines per Riells i Viabrea a partir del 2012 (sempre i quan es compleixin els terminis). D'aquest terme fins a Riudellots de la Selva la plataforma per on transitaran els combois ja està pràcticament finalitzada i aquest últim mes s'estaven duent a terme treballs d'adequació de la via i de la catenària, la instal·lació de sistemes de seguretat i la corresponent senyalització. Segons Adif, la plataforma del tram comprès entre Riudellots i el Mas Xirgu (Girona) es troba en un "estat avançat". A la ciutat de Girona, el Tren d'Alta Velocitat passarà pel subsòl de la capital de província. La tuneladora Gerunda està treballant a bon ritme. En dos mesos va perforar 480 metres i avança uns deu metres cada dia.

Molta feina per ferNo obstant això, sembla que a partir de Sarrià de Ter fins a Figueres els treballs es facin amb més lentitud o, si més no, amb més tranquil·litat. És el tram on encara queda més feina per realitzar. Adif va explicar que les obres en aquest punt de la demarcació gironina es troben en un estat "d'avançament de l'execució de la plataforma" que posteriorment serà la base de la via per on passaran els trens. Però encara falta adequar la plataforma de la via i realitzar tot el treball que ja s'ha enllestit en altres punts de la geografia gironina com, per exemple, Riudellots de la Selva. Es compliran els terminis?

08-08-2010

Els amics del ferrocarril

JORDI VILAMITJANA L'any 2012 farà 150 anys de l'arribada del tren a Girona. No falta pas tant de temps si es vol commemorar amb dignitat l'efemèride, i a fe que és una data ben recordable en la història de la ciutat.

Entre el 20 de gener i el 26 de gener de 1862 van arribar els primers trens procedents de Barcelona, trens de proves. La inauguració oficial, però, va ser el dia 3 de març. D'acord amb l'Arxiu Històric del ferrocarril, el dia 3 de març de 1862 es va inaugurar el tram que va de "la Rambla de Santa Coloma (L'empalmament; avui, Maçanet-Massanes) fins a Girona, de 29,827 metres" (Arxiu Històric del Ferrocarril, AHF-VA/0001/002). Les obres van ser realitzades per la companyia Camins de Ferro de Barcelona a Girona, que era la suma de dues companyies: Camins de ferro de Barcelona a Granollers i la Companyia del ferrocarril de Barcelona a Mataró.

L'estació de Girona (PK 205,6 de la línia Tarragona-Barcelona-Portbou) va inaugurar-se l'any 1862 quan el tren va arribar des de Maçanet. Durant 111 anys el tren va travessar la ciutat a peu pla i damunt d'un terraplè. Els passos a nivell de la carretera de Santa Coloma, de la carretera de Santa

Eugènia i de Ferran Puig es van fer ben coneguts de tots els gironins. L'estació actual i la via es troben elevades en un viaducte de 276 columnes. Es va posar en servei l'any 1973.

L'estació actual de Girona disposa d'un ampli edifici de viatgers situat sota les vies, en el qual hi ha diversos serveis a més d'establiments comercials. Per un nivell superior hi circulen els trens. S'hi accedeix mitjançant escales, escales mecàniques i ascensors. L'any 2001 es va acabar una completa reforma que va costar 600 milions de pessetes (3.600.000 euros). Aquest nivell disposa d'un total de sis vies, les dues generals, dues desviades d'apartador i dues vies mortes, cadascuna d'elles connectades cap a una direcció. Hi ha un total de tres andanes, parcialment cobertes per marquesines, i també un edifici a la dreta de les vies dedicat a circulació i diversos serveis vinculats al ferrocarril. Girona també disposa d'estació de mercaderies, situada a uns 3 km al sud de l'estació de viatgers. Tot això (estació de passatgers, estació de mercaderies i viaducte) serà desmantellat quan se soterrin definitivament les vies i es construeixi una nova estació també soterrada.

És probable -ben probable- que el cent-cinquantenari enganxi la ciutat potes enlaire. Això no obstant, algunes de les iniciatives que ja es van concretant poden ser realment memorables. D'una banda, l'arribada i exposició a l'estació d'una màquina de vapor; de l'altra, la col·locació damunt rails de la màquina del tren de Sant Feliu de la plaça d'Espanya, ara retirada als magatzems municipals pendent de restauració, en un indret tan cèntric com la Casa de Cultura. Els Amics del Ferrocarril estan ara mateix fabricant una esplèndida màqueta que és la reproducció exacta de l'estació de 1973 i del pas elevat.

La maqueta, les màquines de tren i tot el que es vulgui organitzar el 2012 necessiten ja d'una comissió que coordini les administracions, que estimuli activitats i que busqui patrocinadors.

18-09-2010

Girona ja té el primer túnel del TAV

La tuneladora va enderrocar el mur per entrar al parc Central a les sis de la tarda.

Va posar-se en funcionament el 21 d'abril al pou d'atac de Mas Xirgu i ahir va arribar al forat que hi ha sota la plaça d'Europa i el parc Central. L'acte d'arribada va ser seguit per nombroses personalitats que no es van voler perdre l'enderroc del mur que separava el túnel que ha fet la màquina amb el forat on hi haurà l'estació intermodal. La demolició de la paret es coneix com a «calada».

GIRONA | TAPI CARRERAS Un altre dia per la història de Girona. Després que el 21 d'abril es posés en funcionament la tuneladora del Tren d'Alta Velocitat (TAV), el 17 de setembre es recordarà perquè la màquina va acabar el primer túnel. Només cinc mesos després, l'enorme estructura ja ha caminat 1,3 quilòmetres, per fer un túnel que va des de la zona de Mas Xirgu fins al parc Central, on hi haurà l'estació intermodal.

La tuneladora va rebentar el mur que li permetia arribar al forat de l'estació quan passaven uns deu minuts de les sis de la tarda. Multitud de personalitats van poder notar les vibracions dels instants previs a l'històric moment de l'enderroc de la paret que separava el túnel amb el forat de l'estació soterrada. Finalment, el mur va cedir davant l'alegria i la il·lusió dels presents.

Novament va ser-hi present el ministre de Foment, José Blanco, qui cinc mesos enrere ja havia engegat la màquina.

L'acte va anar acompanyat dels corresponents discursos de les autoritats. El primer va ser el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal. El representant de la Generalitat va

destacar que l'arribada de la Gerunda al parc Central representava el que «durant molt temps ha estat un projecte». «Aquest mur, aquests pilars, determinen ja un camí de no retorn en favor del pas de l'alta velocitat per la ciutat de Girona», va celebrar el conseller. Al mateix temps va indicar que el TAV serà un element de transformació i cohesió per a la ciutat de Girona.

A continuació va parlar l'alcalde de Girona, Anna Pagans, qui va voler felicitar els treballadors de l'obra i va assegurar que les tasques s'han fet «amb constància, seguretat i eficàcia». També va mostrar la seva satisfacció per l'anunci de Foment, que en una resposta parlamentària a Jordi Xuclà (CiU), publicada per Diari de Girona, indicava la licitació de les obres per soterrar el tren convencional es farien el 2012, just quan acabin les obres del TAV, finançat en la seva totalitat per l'Estat per més de 350 milions d'euros. Pagans va argumentar que complir les promeses és una manera de fer que els ciutadans mantinguin confiança en els polítics.

Posteriorment, el conseller Nadal, també explicaria als periodistes que Foment manté el seu compromís de lligar el final de les obres del TAV amb els treballs per soterrar el tren convencional. A més, va indicar hi ha un acord entre la Generalitat i el Govern Central per l'enderroc del viaducte i va matisar que «crec que està clar que Foment pagarà el cost».

El tercer a intervenir va ser el ministre de Foment, José Blanco. El representant estatal va posar èmfasis en la importància que té pel Govern Central l'alta velocitat. Va recordar que «no són temps fàcils i les decisions en les inversions no són fàcils però que són encertades quan es miren amb visió de futur». En aquest sentit, va explicar que «hem invertit temps i diners - 278 milions d'euros- en l'arribada del TAV a Girona per una decisió destinada a ser un encert». Blanco va ressaltar que l'objectiu és que el 2012 totes les ciutats catalanes ja estiguin connectades pel TAV i que l'alta velocitat arribi a la frontera també aquell any.

Davant dels oients, José Blanco va insistir que l'any 2012 l'Estat soterrarà el tren convencional a Girona i va parlar també de la demolició del viaducte, sense donar cap detall del finançament, una de les incògnites del projecte.

Respecte a altres temes ferroviaris, el ministre va explicar que aquest mateix any el tercer rail ja connectarà el port de Barcelona amb la frontera passant per les comarques gironines. Va deixar pal·lès el pes de l'economia gironina en les mercaderies amb les dues plataformes logístiques existents. Acabada la seva conferència, va marxar sense atendre els periodistes.

Ara la tuneladora estarà aturada sota l'estació on se li farà una revisió exhaustiva. Quan acabin els pous de compensació al sector Devesa- Güell, reemprendrà la marxa, probablement no serà abans del març. Queda per fer un túnel d'1,6 quilòmetres per sota del barri de la Devesa, del parc, del Ter i de Fontajau

01-10-2010

Recollida de firmes per obtenir informació del TAV a Girona

Tres entitats veïnals, la Plataforma i la CUP volen que es convoqui una «audiència pública»

Miquel Llop, Martí Carreras, Josep Jovani i Josep Plazas "Lites". aniol resclosa

GIRONA | T.C.C. Tres associacions de Veïns (Sant Narcís, Santa Eugènia i Devesa-Güell), la Plataforma Ciutadana TA-Girona i la CUP van iniciar ahir una campanya de recollida de firmes per reclamar a l'Ajuntament que convoqui una figura del reglament de participança que es coneix com a "audiència pública" que informi sobre el Tren d'Alta Velocitat (TAV). Tots lamenten que l'Ajuntament

tingui una "actitud sotmesa a Adif" i consideren que hauria de ser l'Ajuntament qui hauria de defensar primer els interessos dels ciutadans.

Es tracta de les tres de les associacions veïnals més importants de la ciutat i les que precisament estan més afectades per les obres del TAV. Ahir, alguns dels representants de les associacions van exposar les raons de la campanya. El president de l'Associació de Veïns de Sant Narcís, Martí Carreras, va explicar que la campanya "és un pas que s'ha hagut de fer" perquè l'Ajuntament expliqui als ciutadans com es desenvolupen les obres del TAV. "És una mà estesa", va dir, tot recordant que "un ciutadà informat és un problema menys per a l'Ajuntament". Carreras va remarcar que la manca d'informació "no és un problema dels barris afectats sinó de tota la ciutat. A tota la ciutat li interessa saber que l'Ajuntament és qui hauria de liderar les demandes d'indemnitzacions i que ara cadascú ha d'anar a la seva".

Mentrestant, el representant de l'Associació de Veïns Güell- Devesa, Miquel Llop, va indicar que molts veïns de la zona (per on l'any vinent es farà el segon túnel del TAV) "tenen por i potser no en tindrien si l'Ajuntament hagués informat adequadament".

Molèsties veïnals

Per part de la CUP, Josep Jovani va indicar que va decidir impulsar la campanya després de copçar el malestar de molts comerciants i veïns que es queixen de sorolls, pols, de pèrdua de clients i de dificultats en la mobilitat.

El procés per poder reclamar a l'Ajuntament la convocatòria s'inicia amb la recollida de signatures. Per poder-la demanar oficialment i seguint els passos del Reglament de Participança, s'ha d'aconseguir un 1% de firmes del total de persones majors de setze anys empadronades a la ciutat. Correspon, pràcticament a un miler de firmes. Els impulsors volen aconseguir-les en un mes perquè l'audiència pública se celebri passades les Fires i abans de l'inici del túnel que ha de passar per sota del Güell, la Devesa i Fontajau. També es vol acumular suport de moltes entitats gironines per fer més força en la petició.

Amb les firmes entregades, i amb la predisposició de l'Ajuntament, s'haurà de consensuar un "contracte" on s'indiqui com seria aquesta audiència pública. Es tracta d'un acte on l'equip de govern i tots els veïns que ho desitgin podran informar i demanar informació sobre les obres.

23-11-2010

El TAV circularà a partir del 19 de desembre

A partir de l'estació de Vilafant-Figueres els passatgers hauran de fer un transbord a la línia convencional

CARME VILÀ/JOFRE SÁEZ Els billets dels trens d'alta velocitat (TAV) entre Barcelona i París es poden comprar ja mateix a les taquilles de Renfe. La companyia ferroviària espanyola i la seva homòloga francesa (SNCF) van anunciar ahir la posada en funcionament del nou servei per a passatgers pel pròxim 19 de desembre.

De totes maneres, el bitllet que es comprin només cobriran de forma parcial, i provisional, l'alta velocitat ferroviària entre la capital catalana i la francesa. D'una banda, perquè la posada en servei definitiva de la línia entre Barcelona i Figueres no està prevista fins a finals de 2012, o principis de 2013. Aquesta és la data en què es preveu que Adif pugui acabar totes les obres del TAV entre

Figueres i Barcelona. I, d'altra banda, el trajecte es cobrirà de forma parcial perquè entre Figueres i Barcelona els passatgers hauran de finalitzar (o iniciar) el viatge per la línia convencional.

El president de Renfe, Teófilo Serrano, va explicar que els usuaris que, per exemple, vinguin des de París hauran de fer un transbordament a l'andana de la nova estació Figueres-Vilafant i continuar el trajecte per la línia convencional fins a Barcelona. "Uns transbordaments que duraran entre 15 i 20 minuts i que permetran uns temps de viatge considerablement millors que els d'ara", va concretar.

En aquest sentit, Teófilo Serrano va garantir que les característiques del servei un cop s'hagi canviat de tren "seran les mateixes que les dels trens de llarga distància que s'utilitzen a Catalunya des de fa anys d'un any".

Fins ara el trajecte entre Barcelona i París es cobria en aproximadament 12 hores. Amb el TAV en funcionament des de Figueres es permetrà reduir el viatge a unes 7 hores i mitja, segons va concretar Teófilo Serrano. Renfe i SNCF han presentat una oferta inicial amb dues freqüències diàries per sentit entre Barcelona i París, amb parades intermèdies a Perpinyà, Narbona, Montpeller, Nimes. Des de Barcelona-Sants les sortides, fins ara, previstes són a les 9.00 hores i a les 13.00 hores. mentre que des de París-Gare de Lyon s'han programat a les 7.20 hores i 15.20 hores. La venda a taquilles

El bitllet de Barcelona a París es podrà comprar a partir de 63,30 euros amb preus promocionals i per 130,90 en la tarifa general. La comercialització es farà, segons va concretar el president de Renfe, amb els habituals preus i descomptes del 40 i 60% sobre la tarifa general. Mentre que el trajecte Figueres-París, i les seves parades intermèdies, disposarà de diversos preus promocionals amb descomptes de fins al 50% per la compra anticipada.

De moment, però, els bitllets del TAV fins París només es podran comprar a les taquilles i a les oficines de venda de Renfe. El president va concretar que esperen poder oferir-los a través del portal a partir de la pròxima primavera. A més també es podran comprar els bitllets a través de la filial de distribució dels ferrocarrils francesos (Rail Europe) i la seva pagina web www.tgv-europe.es. Per la seva banda, des de SNCF, sí que s'oferiran els bitllets a través de tots els canals habituals de venda. TP Ferro, a punt.

Des de TP Ferro van informar ahir que tindran la via a punt per al 19 de desembre. En aquest moment, i fins a la primera setmana de desembre, s'estan portant a terme assajos contractats amb la SNCF francesa, marxos comercials, fent el trajecte en prova a les mateixes hores en què circularan a partir del 19 de desembre. L'únic que queda pendent és el darrer dels tres simulacres de seguretat al túnel del Pertús previst per al 30 de de novembre simulant un incendi al túnel i els darrers tràmits per permisos i autoritzacions administratives. L'Estat ha hagut d'indemnitzar amb 108 milions TP Ferro pel retard que acumula la posada en servei.

Reaccions des de l'Alt Empordà

"És una excel·lent notícia i confiem que sigui el primer pas per la consolidació de Figueres com a ciutat en xarxa". Així ho valora l'alcalde de Figueres, Santi Vila (CiU), mentre l'alcaldesa de Vilafant, Consol Cantenys (PSC) considera que "és un alicient més, una bona notícia per al nostre municipi i per a la comarca". Però, tot i la satisfacció per l'entrada en servei, es preveu que no estiguin enllestits ni tan sols els accessos urbans des de Figueres i Vilafant. Vila constata que "segur que no estaran, m'he cansat de denunciar-ho, totes les infraestructures no s'han fet, i el que havia dit Adif tampoc". L'alcalde es refereix als accessos des de les principals vies com la C-260, però també el tram urbà en el qual tenen un conveni amb Adif per fer una part dels treballs. Malgrat això, Vila reconeix que el

preocupa "relativament poc" perquè els de Figueres estaran en breu i els de les carreteres importants s'ha de tenir en compte "que l'estació entrarà en servei a ple rendiment a partir de 2012". Cantenys, per la seva banda, assegura que en aquest moment es treballa "14 hores diàries per tenir a punt" l'accés des del seu terme, des de la N-260, al trencant a Puig Grau, o s'haurà de passar per una via encara per asfaltar. vilafant/figueres

17-02-2011

A l'abril es perforarà el segon túnel del TAV

La tuneladora Gerunda és mourà per l'interior de la nova estació per començar el segon tunel urbà

ACN | La tuneladora que forada els túnels urbans del TAV a Girona es troba actualment a l'espai de la nova estació. Aquí hi va arribar al setembre després de perforar el primer túnel urbà de 1,3 km de llargada i s'ha estat cinc mesos sotmesa a una completa revisió. Ara, un cop revisada, els treballs se centren en desplaçar la Gerunda, mitjançant la col·locació de dovelles, per l'espai de 625 metres que ocupa la nova estació. Les previsions d'Adif és que en un mes l'enorme tuneladora hagi arribat al lloc on ha de començar a perforar el segon túnel -de l'estació fins a Fontajau- i que, després d'una altra parada tècnica, la perforació comenci a mitjan d'abril. La construcció del segon túnel durarà sis mesos.

La tuneladora Gerunda, que mesura 125 metres de llarg i pesa 2.700 tones, va finalitzar el setembre passat la perforació del primer túnel de l'alta velocitat al seu pas per la ciutat de Girona. Des de llavors ha fet parada a la caixa subterrània excavada darrera l'actual estació de tren i que ha de ser la futura estació intermodal de la capital gironina. Els treballs per fer-li una revisió completa s'han allargat cinc mesos i des d'aquesta setmana la maquinària s'ha tornat a posar en marxa.

En aquesta ocasió, la tuneladora no ha d'excavar sinó que s'ha de desplaçar per l'interior de l'estació subterrània, que té una longitud de 625 metres. Per aconseguir-ho, la tuneladora va col·locant unes dovelles que facilitin el desplaçament de la Gerunda, que es mou a una velocitat de 1,8 metres per hora. Els càlculs d'Adif és que trigui un mes en recórrer aquesta distància. Un cop la tuneladora va avançant, l'espai que queda entre les dovelles i el terra es va recobrint de formigó. Serà sobre aquesta superfície que, més endavant, s'hi faci una nova capa de formigó armat per convertir-la en les andanes.

El cap d'Infraestructures d'Adif a Girona, Mauro Bravo, ha explicat que ja s'ha executat la meitat de l'obra de l'estructura de la nova estació (s'està treballant 24 hores al dia per avançar en les obres) i que això ha permès que s'iniciï el desplaçament de la tuneladora.

A l'abril, l'excavació del segon túnel

Les previsions d'Adif són que, a mitjan març, la tuneladora s'hagi situat a les portes de la paret que haurà de començar a perforar fins tornar a sortir a la zona de Fontajau. Per davant l'esperen 1.600 metres més a foradar fins a finalitzar el segon túnel urbà de la ciutat. Segons ha explicat Bravo, la tècnica que usarà la Gerunda serà la mateixa que s'ha fet servir en el primer túnel però hi ha un canvi en el terreny. Si en la primera fase -de Mas Xirgu a l'estació- la tuneladora s'havia trobat un subsòl de terres, ara -un cop se superi el riu Ter- la geologia és de roca tova.

Les previsions són que la perforació del segon túnel comenci a mitjan abril. Abans la tuneladora haurà de ser revisada novament i s'haurà de tenir enllestit el muntatge que permet l'evacuació de les terres i roques que, com en el cas del primer túnel, acabaran sortint per unes cintes a la zona del pou d'atac, a Mas Xirgu. La previsió és que les obres del segon túnel durin sis mesos.

17-03-2011

Sense notícies del tren convencional i de l'estació provisional del TAV

La policia ha denunciat 34 camions fruit de 61 controls en un mes i mig per diferents motius

TAPI CARRERAS L'Ajuntament de Girona segueix esperant el projecte del tren convencional i tampoc té cap informació sobre l'estació provisional del Tren d'Alta Velocitat (TAV) que hauria d'estar en funcionament ja l'any vinent. Ho va explicar l'alcalde de Girona, Anna Pagans, en el decurs del primer Fòrum Ciutadà sobre les obres del TAV celebrat ahir al Centre Cultural la Mercè, que va reunir una cinquantena de persones, tot i que pràcticament la meitat eren polítics, periodistes i responsables de les obres.

L'alcalde va explicar-ho en el torn de preguntes. En concret del president del col·legi d'arquitectes, Frederic Cabré, que va demanar saber què passarà un cop acabin els treballs del TAV. Pagans va afirmar que les comarques gironines han estat "maltractades" en tot el relacionat amb les infraestructures però que va indicar que el Ministeri de Foment manté el compromís que els treballs del tren convencional començaran quan acabin les obres del TAV, tot i que va ressaltar que encara no tenen el projecte. També hi ha noves notícies sobre l'estació provisional que hauria d'utilitzar-se pel TAV mentre duren els treballs del convencional.

El president de l'Associació de Veïns de Sant Narcís, Martí Carreras, va insistir en què l'Ajuntament faciliti informació als Centres Cívics i va reiterar que caldria un programa de televisió sobre el TAV. Un veí de Girona va mostrar-se preocupat pels arbres de la Devesa a conseqüència de les obres i va mostrar-se partidari de mantenir el viaducte per evitar l'especulació amb el terreny. L'alcalde va explicar que els arbres no corren perill i va recordar que a l'hora de fer el túnel del tren convencional com a mínim s'ahurà d'enderrocar el primer tram del viaducte perquè coincidirà amb el pou d'atac.

Per part de l'Ajuntament, Maria Mercè Teixidor van exposar diferents dades sobre les obres. Destacar que la policia ha examinat 61 vehicles de les obres, sobretot camions del 25 de gener a 16 de març) i que se n'ha denunciat 34 per diferents motius com ara no dur una lona de protecció quan es transporta terra o per manca de permisos o documentació.

Finalment, tant l'AV de Sant Narcís com la CUP han anunciat que faran propostes al reglament d'organització i funcionament del Fòrum, per fer-lo més obert als ciutadans i perquè no tinguin una mesa amb excés de pes i decisió política. El regidor de Participació Ciutadana, Miquel Poch, havia ofert poc abans, un mes de marge per si alguna entitat o veí volia presentar aportacions. El reglament s'aprovarà en el proper Fòrum.

23-03-2011

Blanco afirma que no té pressupost per licitar el desdoblament de la N-II

Diu que és prioritària, però que davant l'ajustament pressupostari han preferit potenciar tot allò que està relacionat amb el ferrocarril

Blanco afirma que no té pressupost per licitar el desdoblament de la N-II

LAURA FANALS El ministre de Foment, José Blanco (PSOE), va afirmar ahir que el seu ministeri «no té pressupost» per licitar les obres de desdoblament de la N-II a Girona, ja que en aquest context de restriccions pressupostàries ha prioritzat les obres relacionades amb el ferrocarril. «Ja m'agradaria haver-les pogut licitar, però no tinc partida per fer-ho», va assegurar, i va indicar que «el context és el que és, o sigui que no em poden plantejar simultàniament que inverteixi en alta velocitat, mercaderies, rodalies i carreteres, perquè no és possible». Tot i això, Blanco assegura que es tracta d'una obra

prioritària, que s'estan buscant fórmules per finançar-la i garanteix que serà «la primera» que liciti quan tingui recursos per a carreteres.

La senadora gironina de CiU Coralí Cunyat va recordar a Blanco que, malgrat que l'anterior ministra Magdalena Álvarez (PSOE) va inaugurar els vuit quilòmetres del tram Fornells-Caldes de l'A-2, en realitat el projecte havia estat licitat pel PP. «Per tant, durant el seu mandat no s'ha fet res», va indicar, tot recordant que la proposta de desdoblament s'havia inclòs en els programes electorals socialistes tant de 2004 com de 2008, i que fins i tot el Congrés va aprovar ara fa un any una moció per reprendre els treballs.

Blanco va repetir, un cop més, que aquest desdoblament és una obra «prioritària» per al Govern, però va recordar que han hagut de fer un ajustament pressupostari i que han preferit potenciar tot el que està relacionat amb el ferrocarril. Tot i això, assegura que aquesta actuació «serà la primera» que realitzi quan hi hagi recursos per a carreteres.

El ministre va recordar a la senadora convergent que «la primera decisió del conseller de la Generalitat va ser no licitar ni una sola obra a causa de l'ajustament econòmic». Per això, va indicar que aquest context afecta tant el territori com el govern central.

De tota manera, va deixar clar que l'A-2 «no només compta amb un ampli consens polític i social», sinó també amb la «determinació» del ministeri per tal de dur-la a terme. El problema, però, és que, malgrat que li agradaria licitar-la, «no hi ha partida pressupostària per fer-ho».

Cunyat, per la seva banda, va titllar la N-II de «carretera de la vergonya», i va recordar que en el seu pas per la Jonquera la recorren més de 60 milions de vehicles a l'any, que durant el 2010 es van produir un 17% més d'accidents que el 2009 -especialment a causa de coalicions laterals per l'estretor dels carrils-, i que un 23% de les víctimes mortals a les comarques gironines van tenir lloc en aquesta carretera. A més, va recordar la protesta celebrada recentment a la comarca de la Selva, i va reclamar que es faci d'una vegada. «Per favor, no ens faci pagar més el peatge de l'oblit», va concloure.

06-04-2011

La Gerunda perforarà el segon túnel del TAV la setmana que ve

La tuneladora recorrerà una distància de 1.565 metres entre el sector del Parc Central i el barri de Fontajau

ACN | Els operaris encarregats de posar en marxa la tuneladora Gerunda treballen amb intensitat aquests dies. Està previst que la setmana que ve comenci a excavar des de la nova estació, situada al sector del Parc Central, des d'on recorrerà una distància de 1.565 metres fins arribar al pou d'extracció, situat al barri de Fontajau. La tuneladora s'ha hagut de desplaçar 625 metres per l'interior de l'estructura de la nova estació, on s'ha aprofitat per posar-la a punt abans de la nova perforació. A nivell de seguretat, s'instal·laran uns 925 dispositius per captar qualsevol moviment de les estructures i el terreny, a banda de les lectures manuals que els tècnics fan diàriament.

Gairebé 1.600 metres és la distància que la Gerunda haurà de perforar per sortir a la zona de Fontajau, on finalitza el segon túnel urbà de la ciutat. La tècnica serà la mateixa que s'ha fet en la primera fase, que anava de Mas Xirgu a l'estació, però amb un tipus de sòl diferent, ja que en comptes de ser un subsòl de terres a partir del riu Ter és de roca és tova.

Aquesta setmana, la tuneladora es troba en fase de proves i la previsió és que a partir de la que ve comenci a perforar i a avançar. Aquest dimecres, ja es podia veure com unes cintes transportaven les terres i roques de l'interior, en direcció a la zona del pou d'atac, a Mas Xirgu. La previsió és que les obres del segon túnel durin uns sis mesos.

Des que el mes de setembre la Gerunda va deixar de perforar, la tuneladora - de 125 metres de llarg i 2.700 tones de pes- s'ha hagut de desplaçar fins a 625 metres per l'interior de l'estructura de la nova estació fins al que serà el punt d'arrencada del segon túnel. Per aconseguir-ho, la tuneladora col·loca unes dovelles que faciliten el seu desplaçament, a una velocitat de 1,8 metres per hora. Un cop avança, l'espai que queda entre les dovelles i el terra es recobreix de formigó. Serà aquesta superfície que, més endavant, serà coberta amb una nova capa de formigó armat per convertir-la en les andanes.

Xifres del segon túnel urbà

Els treballs de perforació comencen a una profunditat de 26 metres i es necessitaran 6.090 dovelles per completar fins a 870 anells de revestiment estructural de 1,8 metres de longitud per cada unitat. Entre els punts singulars que travessarà la Gerunda, destaca el riu Ter, arribant a una profunditat màxima de 36 metres.

Per altra banda, Adif està acabant l'estructura interior de la nova estació, que farà uns 640 metres de longitud. Després de completar l'estructura lateral i de suport, format per 675 pantalles, ha acabat la primera fase d'excavació, amb la retirada de 430.000 metres cúbics de terra i materials, dels 630.000 metres cúbics totals que cal extreure.

L'estació soterrada d'alta velocitat de Girona comptarà amb 4 vies, amb dos andanes centrals de 400 metres de llargada i dues plantes d'aparcament per a gairebé un miler de vehicles. L'estació permetrà la connexió amb altres mitjants de transport, incorporant la nova estació d'autobusos i també les vies del tren convencional.

Màxima seguretat

Per tal de garantir la seguretat de les obres, especialment del terreny i edificis per on passa la Gerunda, s'han construït quatre pous de compensació, des d'on s'han injectat fins a 350 metres cúbics de ciment en una àrea de 14.000 metres quadrats situada a sota dels edificis per on passa el túnel. Aquests pous tenen l'objectiu de fonamentar el subsòl per on passa la tuneladora.

En el tram del segon túnel, s'instal·laran també uns 925 dispositius que permeten fer un seguiment dels possibles moviments de les estructures i del terreny, a banda de les lectures manuals que els tècnics fan diàriament.

El pressupost total del projecte de construcció del tram del TAV Barcelona-Figueres és d'uns 4.200 milions d'euros.

08-04-2011

L'Hipòdrom reobre després de tres anys aturat pel TAV

S'ha programat per diumenge una jornada de curses i exhibicions

DDG L'hipòdrom de Bàscara reobrirà diumenge després de tres anys d'inactivitat a causa de les obres del TAV, ja que la construcció del viaducte ha afectat una part de les instal·lacions. Els equipaments de l'hipòdrom, l'únic de Catalunya que manté activitat continuada tot l'any, s'han

reconstruït en el mateix espai. Les instal·lacions es reobren amb un aspecte renovat. El traçat de la pista s'ha desplaçat uns metres perquè uns dels pilars del pont del TAV coincidia amb l'antiga pista de galop. A partir de ?diu?menge, la població tindrà curses i activitats eqüestres com la Doma clàssica, la Vaquera, Salt d'Obstacles, la Monta Western o Raid. Per celebrar el retorn, a més de les activitats previstes a la Fira del Tortell, es farà un esmorzar per a tots els participants. A mig matí es recuperarà la festa tradicional del Tres Tombs i tot seguit el Club d'Enganxes de les Comarques de Girona, que té la seu a Bàscara, farà una exhibició d'enganxament. La darrera activitat serà a la una del migdia, amb dues carreres de cavalls de Pura Sang Anglès. A banda de l'hipòdrom, Bàscara projecta la construcció d'un complex hípic amb pistes de gal·l·rebé un quilòmetre, però també amb espais annexos dedicats al lleure, a la formació, amb una escola eqüestre, i a un museu. Ocuparia 130.000 metres quadrats, a tocar de les pistes que es reobren aquest diumenge, amb un projecte de 2,5 milions.

17-05-2011

La Gerunda ha perforat més de la meitat del segon túnel del TAV

Adif assegura que les obres no han perjudicat els edificis situats sobre el recorregut de la tuneladora

ACN | La tuneladora Gerunda ha perforat 885 dels 1.565 metres del segon túnel del TAV a Girona, abans de sotmetre's a una parada programada per revisar les seves instal·lacions. Adif assegura que els resultats obtinguts amb els mesuraments fets indiquen que no s'ha produït cap tipus d'afectació ni al terreny ni a les estructures dels edificis en el tram que discorre per sota d'habitatges. Amb aquest avançament la tuneladora ha arribat al pou de manteniment del parc de la Devesa, i ara la Gerunda haurà de continuar perforant els 680 metres restants fins al pou d'extracció, creuant per sota el riu Ter i arribant a una profunditat màxima de 36 metres.

Adif ha remarcat que està fent un "exhaustiu seguiment per garantir la seguretat de les obres, del terreny i de les edificacions". En aquest sentit, durant la perforació del segon túnel, que ha de durar aproximadament mig any, s'han d'instal·lar un total de 925 dispositius sensors. Les lectures recollides fins ara pels dispositius instal·lats per fer els controls reflecteixen que el comportament tant de la tuneladora com del terreny "és el previst en les fases de càlcul del projecte", segons Adif.

També per mantenir la seguretat s'han construït quatre pous de compensació, des dels quals s'han fet injeccions en el terreny per millorar i adequar les seves propietats i protegir les estructures. En total, s'han injectat 350 metres cúbics de morter en una àrea de 14.000 metres quadrats sota les edificacions.

15-06-2011

Puigdemont (CiU) encarrega a Fàbrega que gestioni l'arribada del TAV

Contractarà un gerent i nomenarà Carles Ribas com a portaveu i regidor d'Urbanisme

El futur alcalde de Girona, Carles Puigdemont (CiU), situarà Marta Madrenas i Jordi Fàbrega com els seus punts de suport a l'alcaldia | Marc Martí

JESÚS BADENES El futur alcalde de Girona, Carles Puigdemont (CiU), situarà Marta Madrenas i Jordi Fàbrega com els seus punts de suport a l'alcaldia. Carles Ribas, militant de Convergència Democràtica, s'ocuparà de les tasques de portaveu de CiU al ple, a més de ser el regidor d'Urbanisme, esquema que va seguir el PSC amb Joan Pluma. En el nou equip de govern només hi haurà dos regidors que cobriran dedicació exclusiva. El futur alcalde també té previst nomenar un

gerent per les qüestions tècniques, seguint el model que aplica CiU a Figueres. El nomenament es podria fer el mateix 1 de juliol a la tarda en un ple extraordinari.

Puigdemont s'ha reservat Cultura i Noves Tecnologies de la Informació, així com el desenvolupament del projecte «Ciutat Intel·ligent». Al seu costat situarà Jordi Fàbrega com a regidor de Projecte Ferroviari, la persona que digirirà tots els afers vinculats a l'arribada del tren d'alta velocitat i de garantir el projecte de tren convencional. Marta Madrenas també tindrà responsabilitats com a adjunta a l'alcaldia.

Com ja havia avançat el mateix Puigdemont, CiU distribuirà el cartipàs en quatre àrees. L'àrea de Ciutadania, que tindrà com a primer tinent d'alcalde el mateix Jordi Fàbrega, que s'encarregarà de l'Atenció al Ciutadà i de Sostenibilitat. D'aquesta àrea dependrà la Seguretat, que portarà Joan Alcalà, i que també aglutinarà Via Pública i Mobilitat.

La segona tinent d'alcalde serà Marta Madrenas, que assumirà l'àrea de Promoció d'Ocupació i d'Empresa. Coralí Cunyat s'encarregarà de Turisme i de Comerç. El regidor d'Urbanisme serà Carles Ribas, que incorporarà les llicències d'activitats i les ambientals.

Maria Àngels Plana serà la tercera tinent d'alcalde i responsable d'Hisenda, mentre Roser Urra s'encarregarà del serveis administratius.

La quarta tinença d'alcaldia, la de Serveis a les persones, recaurà en Isabel Muradàs, que portarà Educació i Esports, amb l'àrea de Joventut delegada a Roser Urra. Eduard Berloso serà qui dirigeixi Serveis Socials.

Puigdemont ha designat els tinents d'alcalde seguint l'ordre de la llista, a excepció de Carles Ribas, que exercirà el paper de portaveu municipal de CiU.

També va confirmar que comptarà amb una persona que exercirà la gerència de l'Ajuntament per resoldre el problemes amb els tècnics municipals.

El futur alcalde va concretar que un cop hagi consultat si és legal vol convocar un ple extraordinari el mateix divendres 1 de juliol per aprovar el cartipàs. Encara que en un principi volia que se celebrés la setmana següent, el líder de CiU va admetre ahir que "l'objectiu ara és que el dilluns següent a la constitució ja estigui en marxa tot l'equip de govern".

12-10-2011

Anuncien que el TAV entrarà en funcionament a la Jonquera el 2012

El ministre assegura que el corredor mediterrani des de la frontera fins a Almeria podria estar acabat el 2020

19-10-2011

Afectats del TAV es planten per la rebaixa a la meitat del preu de noves expropiacions

El sindicat Unió de Pagesos ho qualifica de "robatori institucional" i dona suport als 66 propietaris que ahir es van negar a signar les actes prèvies d'ocupació de les finques

CARME VILÀ Els 66 propietaris de terrenys rústics afectats per noves expropiacions (la majoria ampliacions) del TAV entre Borrassà i Llers es van negar ahir a signar les actes prèvies d'ocupació perquè s'ha rebaixat a la meitat el preu acordat el 2008. Unió de Pagesos qualifica de "robatori

institucional" els 2,4 euros el metre quadrat que es volen pagar i l'Ajuntament els va donar suport no cedint l'espai a Adif per signar les actes. Les finques estan ocupades des de fa tres anys sense res signat i sense que ni tan sols s'hagin acabat de pagar les primeres expropiacions. Els afectats són 34 propietaris de Vilafant, 9 de Santa Llogaia, 11 de Borrassà, 11 de Figueres i 1 de Llers dels trams Borrassà-Figueres i Borrassà-Pontós. A la majoria els van ocupar les finques fa tres anys, alguns amb expropiacions que es van pactar a un preu de 4,5 euros el metre quadrat, i altres amb afectacions temporals. S'han anat introduint nous projectes, ampliacions de l'espai afectat o terrenys que passen d'ocupacions temporals a expropiacions. L'ocupació es va fer sense esperar a realitzar els tràmits legals que ahir començaven. "Primer han d'avisar, mirar si hi estàs d'acord i, si no ho estàs, llavors expropiar", es lamentava ahir un dels propietaris, Àngel Barahona, que relatava que en el seu cas "van passar el tubs per les finques, van pujar els terrenys i tot sense avisar". "Estan ocupades sense que hi hagi res signat", constava Joaquim Casellas, un enginyer tècnic agrícola, representant d'alguns dels afectats. Una de les persones a qui representa és la propietària dels terrenys on s'ha construït l'estació del TAV que de les expropiacions inicials només ha cobrat uns mil euros de paga i senyal. A Faustino Daviu, propietari d'una finca a Vilafant, li van ocupar temporalment uns deu mil metres quadrats. Hi acumulaven les terres de rebaixar el nivell per fer passar el TAV. "Ara ens l'havien d'haver entregat per llaurar", diu Daviu, però els ha arribat una carta per l'expropiació. Un altre dels veïns és el responsable de la casa de colònies Les Orenetes de Borrassà. L'afecta el TAV i properament la MAT, només ha cobrat el 67% del pactat fins al moment i ara es troba amb més problemes per les ocupacions. Es tracta de Pere Palomera, que lamenta la forma d'actuar de l'Administració. A tot això s'hi suma que ara es pretén pagar, per part de les mateixes finques, un preu molt inferior al de 2008, que ja estava per sota el que s'havia pagat per expropiacions del TAV a altres províncies com Lleida.

Meitat del preu de fa 2 anys i pertànyer a les mateixes propietats, en ser de projectes diferents el preu és inferior. El membre d'Unió de Pagesos, Antoni Casademont, ho qualifica de "robatori institucional" perquè assegura que ni perquè hi hagi crisi, ni per més que els terrenys hagin perdut valor amb els anys, no es pot justificar que es pagui la meitat. "A una persona que té una finca que té 120 metres, li paguen els 100 a un preu, i els 20 del costat, a la meitat". Per pressionar es va decidir que ahir no se signarien les primeres actes prèvies d'ocupació, a Vilafant. L'alcaldeessa, Consol Cantenys, va manifestar que l'Ajuntament s'ha posat al costat dels veïns impedit als tècnics d'Adif que s'utilitzessin les dependències per signar les actes prèvies d'ocupació. Ara està previst que es faci una segona convocatòria i Consol Cantenys va manifestar que esperen que "hi hagi un acostament de postures i es modifiquin els preus". Per avui es preveu que passi el mateix als ajuntaments de Santa Llogaia i el de Borrassà, on també s'ha convocat propietaris per signar actes prèvies d'ocupació.

22-10-2011

150 anys de ferrocarril en un llibre 'doctoral'

Pere Macias presenta la seva crònica d'un aïllament ferroviari

El diputat va plantejar la seva tesi doctoral partint del conflicte de la primera línia d'alta velocitat Madrid-Sevilla

R. VAN EECKHOUT | GIRONA En el context idoni de la setmana en la qual s'ha anunciat la prioritització del corredor ferroviari del Mediterrani, el diputat de CiU Pere Macias va presentar ahir a Girona la seva tesi doctoral plasmada en un llibre. 150 anys d'història ferroviària a l'Estat espanyol són els que repassa aquest enginyer que va prendre com a punt de partida d'aquesta obra l'anunci

de la primera línia d'alta velocitat entre Madrid i Sevilla. A partir d'aquest punt, Macias fa fer un salt fins la primera línia de tren de l'Estat, la Barcelona-Mataró, i des de llavors fa un repàs històric en el que analitza l'Espanya de la creu, la idea del país radial.El saló de plens de la Diputació de Girona es va omplir ahir per rebre amb els braços oberts el llibre Via Ample Ment Estreta. Crònica de 150 anys d'aïllament ferroviari (1848-1998), o el que és el mateix, la tesi doctoral del diputat Pere Macias. Títol abstracte i subtítol contundent. L'autor resumeix la idea essencial d'un treball que per molts podrien considerar, a priori, feixuc de llegir. Una visió equivocada, segons el que va explicar el també diputat Jordi Xuclà, que va acompanyar a Macias durant la presentació. "És un llibre d'investigació molt rigorós però que destaca per la seva amenitat. Té trets que poden fer que es consideri una novel·la".El fil conductor de la presentació van ser les múltiples anècdotes amb les que es va anar trobant Macias durant l'elaboració de la "novel·la", reunint-se amb personatges destacats en la història ferroviària espanyola, amb l'ex-president Jordi Pujol, o repassant totes les actes de les comissions d'infraestructures des del retorn de la democràcia. En la part final del llibre, Macias aborda el tema de l'alta velocitat, celebrant l'arribada del TAV a Catalunya. En aquest sentit, l'autor va descobrir que la primera vegada que es va parlar d'una línia per unir Portbou amb Madrid amb unes vies d'ample internacional i una velocitat màxima de 150 km/h va ser l'any 1975, i va revelar que ja llavors les previsions eren molt acurades. I és que de la documentació rescatada, el diputat va descobrir que aleshores ja es preveia que la connexió entre Barcelona i la capital espanyola tindria una durada de 2 hores i 38 minuts, o el que és el mateix, el temps exacte que va tenir el trajecte en la seva inauguració dècades després."Es dibuixen molts corredors i és molt maco, però la realitat demostra que només se'n pot fer un". D'aquesta manera va concloure la presentació Pere Macias, amb una al·lusió tant a temps presents com al passat. El diputat va emplaçar a treballar per deixar enrere l'Espanya de la creu amb centre a Madrid i posar fi a un aïllament històric que han patit els territoris catalans.

15-11-2011

Els Amics del Ferrocarril restauren la locomotora del trenet

L'Associació d'Amics del Ferrocarril de les Comarques Gironines ha començat a restaurar l'emblemàtica màquina

DDG L'Associació d'Amics del Ferrocarril de les Comarques Gironines ha començat a restaurar l'emblemàtica màquina de trenet de Sant Feliu de Guíxols situada al jardí de la plaça d'Espanya i que es va treure arran de la reestructuració de la zona davant de l'estació d'Adif a Girona, fa més de tres anys. Durant aquest temps, aquest vagó del Carrilet s'ha guardat al magatzem de les brigades municipals a Mas Xirgu.

Poc abans de ser retirada, la màquina va patir dos incendis. El primers el va originar un indigent que intentava escalfar-se i el segon el va generar un home que ja havia cremat un petit tren d'una atracció de fira i que també va emprendre-la amb la locomotora.

El vagó de la locomotora construïda per Krauss & Cie A. G. l'any 1891, amb número de placa 2.356, va rebre el número 2 de la primera sèrie de quatre locomotores de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu a Girona. Aquesta locomotora i la número 1 van ser utilitzades per cobrir la línia que es va inaugurar l'any 1892.Un cop restaurada, la màquina es mostrarà públicament en una exposició que es farà el març del 2012 a la Casa de Cultura.

22-11-2011

Els afectats pel TAV protesten avui pel baix preu de les expropiacions

Adif no atén les peticions i ofereix la meitat del que es va acordar el2008 per terrenys rústics

FIGUERES| C.V Unió de Pagesos (UP) i els propietaris afectats per l'ampliació de les expropiacions del TAV a l'Alt Empordà protestaran avui davant la subdelegació del Govern després perquè Adif els vol pagar a meitat de preu les indemnitzacions per terrenys no urbans. Es van negar a signar les actes d'expropiació en la primera convocatòria i s'han estat fent negociacions per intentar una puja del preu, però fins al moment ha estat impossible. Davant noves convocatòries, s'ha decidit iniciar les protestes.El responsable d'Unió de Pagesos a l'Alt Empordà, Narcís Poch, ha constatat que "el problema és que segueixen en les mateixes i no s'arriba a cap acord en cap dels termes". Els propietaris han decidit pressionar d'una altra manera i avui es concentraran davant la Subdelegació del Govern.Les expropiacions del tram Borrassà-Figueres i Pontós-Borrassà són ampliacions de la superfície afectada pel projecte del TAV o bé ocupacions temporals de terrenys que han acabat seguint expropiacions. Afecten a propietaris de terrenys rústics, molts agrícoles, des de Borrassà fins a Llers a qui s'ha rebaixat a la meitat el preu acordat el 2008 que ja estava per sota el d'altres llocs. Unió de Pagesos ho va qualificar de "robatori institucional" perquè es vol pagar 2,4 euros el metre quadrat.El 18 d'octubre s'havien de signar les actes prèvies d'ocupació, tot i en la majoria de casos els terrenys estan ocupats des de fa temps. Els propietaris, el sindicat i els ajuntaments es van acabar posant d'acord i es va negar la possibilitat a Adif d'utilitzar els locals públics dels ajuntaments, el que va obligar a suspendre les convocatòries. Es tractava d'una mesura que havia de servir perquè es rectificués el preu, alhora que es mantenien converses. Cap de les iniciatives hauria fructificat i s'estan tornant a convocar als propietaris a una segona convocatòria sense que hagi variat el preu que s'ofereix. Per això prenen de nou mesures.La decisió d'Adif ha comportat que per exemple, que un afectat amb una finca de 120 metres, li paguin 100 a un preu, i els 20 del costat a la meitat. En la majoria dels casos, aquests 20 ja estan ocupats des de fa temps, sense seguir prèviament els tràmits legals. A més els propietaris encara no han cobrat el 100% de les expropiacions.

01-12-2011

L'estació d'autobusos al Parc Central ocuparà 15.000 m2 i tindrà 32 andanes

La Generalitat licita el projecte constructiu per 175.000 i les obres podrien començar el 2013

GIRONA | T.C.C. El Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat ha licitat la redacció del projecte constructiu de l'arquitectura i instal·lacions de la futura estació d'autobusos de Girona per un valor de 175.000 euros. L'equipament quedarà integrat dins l'estació intermodal que Adif està construint en el marc de les obres de la línia del tren d'alta velocitat (TAV).La nova estació d'autobusos, que quedarà soterrada, tindrà capacitat per a la parada i l'estacionament de fins a 32 autobusos i ocuparà un espai d'uns 15.000 metres quadrats, corresponent al nivell soterrat més proper a la superfície de l'estació intermodal. Disposarà d'un vestíbul amb sala d'espera. Se situarà per sobre de les vies del tren, de manera que es facilitarà la correspondència entre els diferents modes de transport. L'entrada de l'estació serà l'actual forat per on ja pugen i baixen els camions de les obres del TAV, a tocar la plaça d'Europa.

L'estació provisional de trenL'objectiu del Govern català, segons va explicar ahir el director General de Transport i Mobilitat, Ricard Font, és que cap al mes de gener ja s'hagi escollit l'empresa que redactarà el projecte i que al llarg del 2012 el projecte constructiu quedi definit. Font va indicar que els treballs molt probablement començaran l'any 2013. Els treballs es faran en consens amb l'Ajuntament i Adif i lligada a l'estació intermodal. Tot això quan encara queda pendent saber on col·locarà Adif exactament l'estació provisional de tren. L'Ajuntament voldria que ja anés adherida a la nova estació d'autobusos.Aquesta nova estació és la que substituirà la que fins l'any 2009 hi havia al Parc Central i que es va enderrocar per començar els treballs del TAV al centre de la ciutat. El desenvolupament d'aquestes obres va obligar a traslladar provisionalment l'antiga estació

d'autobusos de la ciutat, situada a una àrea afectada per l'actuació que Adif té en marxa. En aquest sentit, l'abril del 2009 es va posar en servei una estació d'autobusos provisional a la plaça Espanya, al costat dels terrenys on Adif construeix la futura estació intermodal, dotada amb 29 andanes en un àrea de 6.000 metres quadrats, per donar servei als usuaris mentre duren aquestes obres.

02-12-2011

Vilademuls obliga Adif a suspendre les actes prèvies de les expropiacions del TAV

L'Ajuntament es posiciona amb els afectats que no accepten les compensacions a la baixa, i es nega a cedir el local per signar l'acord

VILADEMULS | ACN/DDG L'Ajuntament de Vilademuls es va sumar a la pressió dels afectats per la segona fase d'expropiacions del TAV a la demarcació que no accepten el preu a la baixa que Adif els ofereix com a compensació en ser la meitat del que es pagava fins ara. Com ja va passar amb els cinc municipis afectats a l'Alt Empordà, el consistori tampoc va cedir els locals per celebrar la signatura de les actes prèvies i per tant Adif va haver de suspendre la signatura de les actes prèvies i caldrà iniciar el procés per a una segona convocatòria. També es va suspendre la que s'havia de celebrar a Cornellà del Terri però en aquest cas perquè Adif va al·legar que li faltava un representant. Amb aquest gest, l'Ajuntament es va voler posar al costat de la dotzena d'afectats per l'ampliació de les finques expropiades o ocupades temporalment en aquest municipi per les obres del TAV. "Creiem que no és just que es tingui aquest menyspreu cap als propietaris", va declarar el regidor d'Agricultura i Medi Ambient, Jordi Ginabreda, que també és el coordinador comarcal d'Unió de Pagesos al Pla de l'Estany. Tanmateix, ahir al matí eren molt pocs els afectats que es van presentar davant l'Ajuntament. Es queixaven que Adif va rebaixar a la meitat el preu que fins ara l'administració preveia pagar als propietaris per les expropiacions, un fet que consideren inadmissible i per això van decidir fer un "front comú" i seguir amb la mateixa línia d'actuació que van emprendre els 66 afectats de l'Alt Empordà, en el tram entre Borrassà i Llers, que afecta un total de cinc municipis.

Igual que a l'Alt Empordà Aquests ja van acordar no cedir els locals dels respectius ajuntaments per celebrar la signatura d'actes prèvies i fa una setmana es va repetir la convocatòria de forma conjunta a la seu de la subdelegació del Govern espanyol a Girona. El que es va acordar, finalment, va ser firmar unes primeres actes amb el compromís d'Adif de signar-ne de complementàries als mateixos terrenys ocupats en un termini de tres mesos. D'aquesta manera, hi haurà proves documentals que demostraran que, tot i que les firmes es faran ara, els terrenys estan ocupats des del 2008. I al mateix temps s'evita que s'hagin de portar les actes a un jurat d'expropiació, el procediment que se segueix en cas que no hi hagués un acord entre les parts implicades.

20-01-2012

Girona i Figueres volen un TAV millor

Els dos ajuntaments reclamen millores durant la cimera de ciutats per l'alta velocitat celebrada a Figueres

Els representants dotze ciutats de banda i banda dels Pirineus s'han reunit a Figueres per posar en comú i debatre les problemàtiques al voltant de l'alta velocitat en el marc de la 5a cimera de Ciutats per l'Alta Velocitat. En aquesta trobada, s'ha acordat adoptar el nom de Ciutats per la Interconnexió del Corredor Mediterrani i incorporar així el valor estratègic d'un eix que la UE va incloure com a prioritari fa uns mesos sense perdre de vista la necessitat de reivindicar l'alta velocitat en l'arc

mediterrani. La declaració que s'ha signat inclou el repte d'aconseguir que el 30% de les mercaderies transportades a 300 quilòmetres de distància o més es puguin fer en tren el 2030. Aquest percentatge és el mateix que la Comissió Europea va recollir en un ambiciós pla per augmentar la mobilitat i reduir les emissions del transport fins a l'any 2050, presentat el 2011 i que ara la cimera també assumeix. En el document, es deia que el 30% del transport de càrrega per carretera a més de 300 quilòmetres de distància hauria de fer servir altres transports, com ara el tren o les vies navegables, i almenys el 50% l'any 2050. Els representants de les ciutats de Barcelona, Figueres, Girona, Lleida, Tarragona, Montpeller, Nîmes, Perpinyà, Tolosa, Beziers, Carcassona i Narbonne s'han reunit al Castell de Sant Ferran amb una clara voluntat d'actuar amb una "sola veu" i com a "lobby de pressió" en el que consideren una prioritat com és la interconnexió ferroviària entre Espanya i França a través del corredor mediterrani. Els membres de l'anomenat Comitè de Ciutats han celebrat que la Unió Europea l'hagi inclòs entre els deu corredors que la Comissió Europea va proposar com a prioritaris el 19 d'octubre del 2011 i demanen que el consell de ministres europeus l'aprovi el més aviat possible. En aquest sentit, també demanen poder participar com a membre de la plataforma de pilotatge que està previst que es creï i que estarà presidida pel coordinador Europeu. Precisament l'alcalde de Barcelona, Xavier Trias, ha fet esment durant la trobada de la necessitat de "no badar" ara que sembla que hi ha un context favorable, ja que, segons ha dit, les ciutats de l'alta velocitat han de continuar reivindicant les necessitats del territori i de la interconnexió amb trobades com aquesta. També ha recordat que arribar fins aquí ha "costat moltíssim" i fins i tot s'ha vist com avançaven altres trens d'alta velocitat en altres direccions, i ha subratllat el caràcter estratègic de l'arc mediterrani tot dient que és "bàsic" i d'un "potencial econòmic extraordinari". Així mateix, ha recordat que no només es tracta de millorar el transport de passatgers sinó també de les mercaderies. L'arribada del TAV a Girona, una gran oportunitat. Davant la previsió que el tren d'alta velocitat arribi a Girona a finals del 2012, permetent així que el territori català quedi connectat amb França, el president de Perpignan Méditerranée, Jean-Paul Alduy, ha dit que serà un esdeveniment "important per tot Europa". Al seu entendre, permetrà organitzar un espai unificat a nivell econòmic, cultural i "potser polític", on actualment encara hi ha moltes "barreres mentals". Per la seva banda, l'alcalde de Girona, Carles Puigdemont, ha assenyalat que li consta que "el calendari" de l'arribada del TAV es "complirà" i ha recordat que serà un esdeveniment que depassarà l'àmbit local, ja que permetrà que les dues xarxes de banda i banda dels Pirineus es puguin "donar la mà". Les reivindicacions del territori. En la declaració signada aquest divendres, hi ha recollides les prioritats i propostes de cada territori. En el cas de la banda catalana, es posen de manifest les mancances que encara hi ha a nivell d'infraestructures i que per tant requereix inversió. Així, es parla de l'execució dels accessos definitius en ample mixt als ports de Barcelona i de Tarragona; les noves estacions intermodals de Barcelona (La Sagrera), Girona, Tarragona i Lleida, i les connexions amb els seus aeroports. Sobre aquest aspecte, l'alcalde de Barcelona ha confirmat que té prevista una reunió amb la ministra de Foment, Ana Pastor, el pròxim 14 de febrer, per parlar de la problemàtica al port i també per demanar que concreti el projecte de l'estació de la Sagrera, ja que actualment és un "misteri" que comportarà una "gran transformació urbanística. En clau gironina, Santi Vila, ha recordat que figura una "vella reivindicació" del territori, com és tenir l'ample de via europeu per a mercaderies i aconseguir-ho a curt termini. Actualment, la via convencional des de Girona fins a Vilamallà -on hi ha projectat el futur centre intermodal del Far-, ja està adaptada a l'ample europeu però falta l'estesa del tercer rail fins a Portbou per poder transportar les mercaderies pesants i des d'aquí poder enllaçar amb França. El cas de Girona i Figueres. A la capital de l'Alt Empordà, continuen oberts també temes molt reivindicats, com és la desaparició dels dos passos a nivell del centre i del soterrament de les vies convencionals, així com completar els accessos a l'estació del TAV a Vilafant. Vila ha admès que el tema està obert a pesar de que hi ha consens amb les administracions i el principal escull és la

concreció del pressupost, ja que encara no hi ha diners assignats en aquest tema. Per la seva banda, l'alcalde de Girona, Carles Puigdemont ha recordat que hi ha sobre la taula saber si Foment té un projecte executiu del tren convencional i quin és el calendari, així com la desaparició del viaducte i la urbanització del sol alliberat. Per altra banda, ha confirmat que la Generalitat ha començat a licitar l'estació d'autobusos que també anirà soterrada i quedarà pendent el calendari de la futura estació de l'aeroport de Girona que executarà i finançarà la Generalitat. Puigdemont ha explicat que ha enviat a la nova ministra de Foment la mateixa carta que va fer arribar al llavors ministre Blanco. Si bé el primer no es va "dignar a contestar", a dit, ha dit que està convençut que Ana Pastor "sí que ho farà". Sense AdifLa declaració que s'ha signat avui es farà arribar als representants de les diferents administracions estatals i europees i també als gestors ferroviaris francès, Réseau Ferré de France (RFF) i a Adif. Aquests últims, tampoc han assistit en representació a la cimera, com ja va passar en les anteriors edicions. Sí que ho han fet els seus homòlegs francesos. Sobre això, Santi Vila ha dit que confien que amb en nou executiu espanyol també hi hagi una major implicació.

21-01-2012

El 'lobby' per l'alta velocitat fixa per al 2030 que el 30% de les mercaderies vagin en tren

Els problemes "locals" també es van posar sobre la taula, Figueres va reclamar treure les vies i Girona, saber què passarà amb l'enderroc del viaducte. Els signants reivindiquen la importància del Corredor Mediterrani i demanen a la Unió Europea i les administracions que el desenvolupin

FIGUERES | G.TUBERT La 5a Cimera de Ciutats per l'Alta Velocitat s'ha marcat com a objectiu que per al 2030 un 30% de les mercaderies transportades a 300 quilòmetres o més de distància es puguin fer en tren. Les ciutats, que s'autoanomenen "lobby", també reivindiquen, en declaració conjunta, a la Unió Europea i les diferents administracions el desplegament del Corredor del Mediterrani. A banda d'això, també s'han posat sobre la taula els problemes "locals" que els diferents alcaldes es troben a les seves zones, com són la supressió dels passos a nivell i les vies del centre de Figueres, els accessos a la nova estació del TAV a Vilafant o la desaparició del viaducte de Girona, entre d'altres. Els representants de dotze ciutats de banda i banda de la frontera es van reunir ahir a la fortalesa de Sant Ferran de Figueres per fixar punts en comú i abordar els problemes que hi ha en l'alta velocitat ferroviària. D'entre els punts que es van acordar, l'alcalde de Figueres, Santi Vila (CiU), va destacar la importància del Corredor Mediterrani, que la UE va incloure com a prioritari fa uns mesos, i la necessitat d'impulsar-lo. No només això, Vila també va assegurar que la declaració inclou el repte d'aconseguir que gran part del transport de mercaderies de llargues distàncies es facin en tren. Aquest és, precisament, el compromís que la Comissió Europea va recollir en un pla per augmentar la mobilitat i reduir les emissions de CO2 fins a l'any 2050, presentat l'any passat. Això, va dir, ha de servir com a aposta també en el camp econòmic i, sobretot, en moments de crisi com l'actual. D'altra banda, els alcaldes també van incloure al manifest les "prioritats" que tenen en matèria ferroviària local. En aquest sentit, Vila va assegurar que a Figueres es van posar sobre la taula els problemes d'accessibilitat a nova estació de l'oest que, va insistir, "no estan resolts" així com a la "necessitat d'integració urbana de la zona de l'actual estació alliberant els passos a nivell i les vies del centre de la ciutat". Malgrat això, el batlle va reconèixer que el principal escull per fer-ho possible és la manca de concreció en el pressupost. També, va dir, es va posar de manifest la importància de tirar endavant el projecte de mercaderies del Far-Vilamalla. Aquestes, però, no van ser les úniques reivindicacions a nivell gironí. L'alcalde de Girona, Carles Puigdemont (CiU), va assegurar que la previsió que el TAV arribi a la ciutat al 2012 es manté. A més, va dir, hi ha pendent saber si Foment té el projecte executiu del tren convencional i quin és el calendari previst. La desaparició del viaducte i el desenvolupament dels terrenys que s'alliberin també és un altre dels punts que Puigdemont va destacar a la trobada. D'altra banda, el batlle gironí va anunciar que la Generalitat ha iniciat la licitació

de l'estació d'autobusos -que ha d'anar soterrada- i que també hi ha pendent l'estació de l'aeroport, que ha de finançar i executar l'administració catalana. Per avançar-se a les gestions, va assegurar que ja ha enviat una carta a la nova ministra de Foment -com ja va fer en el seu moment amb l'anterior Govern, del qual, diu, mai va obtenir resposta- per saber com s'afrontaran aquestes qüestions. A Barcelona, la prioritat passa per solucionar els accessos al port i a l'estació de la Sagrera. Qui es va mostrar fermament convençut de la oportunitat que generarà l'alta velocitat en l'àmbit econòmic i cultural va ser el president de Perpignan Méditerranée, Jean-Paul Alduy. Alduy va assegurar que quan a finals d'aquest any es produeixi la connexió, es convertirà en un esdeveniment molt transcendent "per a tot Europa". Per la seva banda, l'alcalde de Barcelona, Xavier Trias (CiU), va destacar la importància de trobades com aquestes per reivindicar les necessitats dels territoris i de la interconnexió i va reconèixer que arribar al punt actual ha estat "costós" i difícil, en moltes ocasions. Va insistir, a més, en la importància de millorar el transport de passatgers però també el de mercaderies, especialment, en un moment econòmic com l'actual. A la reunió, la cinquena des de la de Barcelona, l'any 2008, també hi van assistir els alcaldes de Narbonne, Jacques Bascou, i representants de Béziers -que serà la seu de la propera cimera-, Lleida, Tarragona, Carcassona, Montpeller, Nimes, Tolouse i membres de les infraestructures ferroviàries de França. Sense Adif, "com sempre" El gran absent va ser Adif que, segons Vila, "ja és tradició que no hi assisteixi, tot i ser-hi convidat". En aquest sentit, el batlle va assegurar que espera que amb el nou Ministeri de Foment canviï l'actitud de l'administrador ferroviari.

26-01-2012

A la primavera hauran acabat les obres d'impermeabilització de la futura estació i es recuperarà l'espai del parc Central

Interior del primer túnel del TAV el mateix dia que van començar les obres del segon, a l'abril de 2011. Marc Martí / Arxiu

DAVID JIMÉNEZ Les obres de construcció de l'Alta Velocitat a la ciutat de Girona continuen a bon ritme. Amb l'horitzó del desembre d'aquest any, quan acabin tots els treballs i es posi en funcionament la infraestructura, els primers trens en proves d'Adif començaran a circular pels túnels del TAV aquest juliol. Els tècnics d'Adif han traslladat a l'Ajuntament aquesta nova dada per a l'estiu quan farà exactament un any que la tuneladora "Geunda" va acabar de perforar el darrer túnel del TAV. Durant aquests temps, la constructora del projecte ha adequat les estructures subterrànies i actualment tenen pràcticament formigonat l'espai de la nova estació de l'alta velocitat. Aquest procés acabarà entre els mesos de gener i febrer d'aquest any i després es col·locaran les vies. Segons les previsions d'Adif, al juliol arribaran les locomotores de proves que hauran de comprovar el correcte funcionament de les vies mentre, en paral·lel a aquest procés, l'estació soterrada avançarà en la seva consolidació. El futur del parc Central. Pel que fa a les obres en superfície, que afecta els veïns de la zona, aquesta setmana l'Ajuntament, tècnics d'Adif i afectats van mantenir una trobada on es van exposar l'evolució de les obres i actuacions concretes. A la primavera haurà acabat la impermeabilització de l'estació i el parc Central recuperarà l'espai que tenia abans amb les tanques traslladades a l'antic carrer Rafael Masó. El consistori s'ha compromès a mantenir una nova reunió amb els veïns per parlar sobre el projecte del que serà el nou parc Central i de la plaça Europa que actualment l'Ajuntament està preparant amb la intenció d'incloure algunes propostes dels mateixos veïns. Un dels problemes que aquests van traslladar al consistori i als tècnics d'Adif durant la reunió va ser el de la construcció de l'entrada de vehicles al passeig d'Olot que permetrà l'accés als aparcaments soterrats a la segona i tercera planta de l'estació. Per evitar el soroll i l'impacte visual, hi ha dues vies. La primera, construir les parets d'accés amb material prefabricat o amb unes pantalles.

La primera és més ràpida i barata mentre que la segona requeriria més temps i diners, una qüestió amb la qual Adif i veïns difereixen i s'està estudiant. El TAV arribarà aquest desembre i posarà el punt i final a quatre anys d'obres, iniciades el 18 d'agost de 2008, amb un cost de prop de 300 milions d'euros per a la construcció de 3 quilòmetres de túnel i la nova estació de l'alta velocitat. A partir d'aquí s'hauran d'iniciar les dues últimes fases, el tren convencional -del qual encara no se sap res- i el soterrament del viaducte que separa Girona en dos.

15-02-2012

Restaurat el trenet de Sant Feliu

Aquesta locomotora va ser utilitzada per cobrir la línia entre la localitat ganxona i Girona inaugurada l'any 1892

Finalitza la restauració de la màquina del trenet de Sant Feliu de GuíxolsLa màquina es mostrarà públicament a l'exposició que es farà del 3 al 30 de març a la Casa de Cultura, per celebrar el 150è aniversari de l'arribada del ferrocarril a Girona.L'Associació d'Amics del Ferrocarril de les Comarques Gironines ha finalitzat la restauració de l'emblemàtica màquina del trenet de Sant Feliu de Guíxols que estava situada al jardí de la plaça d'Espanya.La màquina, que es va treure arran de la reestructuració de la zona davant de l'estació d'ADIF a Girona fa més de tres anys, s'ha guardat i restaurat al magatzem de les brigades municipals a Mas Xirgu. Aquest matí el regidor de Sostenibilitat i Participació Ciutadana, Jordi Fàbrega, s'ha desplaçat fins allà per observar la restauració feta.El vagó de la locomotora construïda per Krauss & Cie A. G. l'any 1891, amb número de placa 2.356, va rebre el número 2 de la primera sèrie de quatre locomotores de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona. Aquesta locomotora i la número 1 van ser utilitzades per cobrir la línia entre la localitat ganxona i la capital gironina que es va inaugurar l'any 1892. La màquina es mostrarà públicament a l'exposició que es farà del 3 al 30 de març a la Casa de Cultura, per celebrar el 150è aniversari de l'arribada del ferrocarril a Girona.

05-03-2012

Girona recorda els 150 anys de l'arribada del ferrocarril amb la mirada posada en el TAV

Puigdemont admet "interrogants" per les obres de l'Alta Velocitat però diu que amb perspectiva es veuran "els beneficis"

GIRONA | DAVID JIMÉNEZEn un dia com ahir, però de fa 150 anys, va haver-hi una inauguració oficial per l'arribada del ferrocarril a Girona. Ahir, en un acte també oficial, ple d'autoritats, la ciutat va presentar el que vol ser un homenatge a l'efemèride, a través d'actes i una exposició a la Casa de Cultura, fins al proper 30 de març. Amb la mirada enrere, sense estar ancorada al passat, es van exposar els beneficis que ha tingut el pas del tren a la demarcació però amb la mirada fixa en l'alta velocitat. Així ho va exposar l'alcalde de Girona, Carles Puigdemont, que va dir que era "un dia de goig" perquè a banda de la commemoració històrica s'ha de valorar la "unió del que representa el ferrocarril i el que simbòlicament ensenya a través de les il·lusions i esperances". L'alcalde va repassar els motius pels quals el tren ha estat i és un símbol de desenvolupament. I amb les obres del TAV empantanegades a la ciutat de Girona va aprofitar per recordar que fa 150 anys la població ja va experimentar aquesta mateixa sensació. Però ara, va dir Puigdemont, hem vist que ens ha ajudat a progressar i "la ciutat se n'ha beneficiat". El tren "trastoca la vida de les persones, les interpel·la" i "aquest és el desafiament de fa 150 anys", va dir.D'aquesta manera, el batlle gironí va assegurar que, com llavors, un es pot preguntar: "Per què ens molestem, de què servirà?". Però "la resposta va ser afortunada" i "aquells dubtes i problemes són els d'avui" quan ens espera l'arribada de l'Alta Velocitat. Puigdemont va admetre que encara hi ha molts interrogants però va dir que s'ha de fer un

esforç per tornar a "veure les bondats dels grans projectes", amb la perspectiva dels 150 anys. L'acte va omplir la sala d'exposicions de la Casa de Cultura que acull la pròpia mostra. Ensenya objectes ferroviaris històrics, fotografies antigues i documents audiovisuals. A més, narra l'arribada del ferrocarril a la ciutat de Girona i l'evolució posterior de les comunicacions ferroviàries, des del 1862 fins a l'actualitat. A tot plegat s'hi afegeix la tasca de l'Associació d'Amics del Ferrocarril i també la construcció de la xarxa de vies verdes en les antigues línies dels ferrocarrils de via estreta. A més, com a reclam, la ciutat de Girona ha recuperat l'antiga locomotora del trenet de Sant Feliu, ara restaurada, que es pot veure entre l'edifici d'Hisenda i la seu de la Generalitat on s'estarà indefinidament fins que se li trobi ubicació.

14-03-2012

Contratemps per completar l'obra del TAV

Foment es va comprometre a desencallar les dues licitacions per completar l'obra entre Barcelona i Figueres

14-03-2012

El soroll de les obres del TAV frega els nivells crítics

Els sonòmetres instal·lats a l'entorn de les obres detecten soroll constant de més de 50 decibels a la nit i de 60 de dia

TAPI CARRERAS Els sonòmetres instal·lats per l'Ajuntament de Girona per detectar el soroll que generen les obres del Tren d'Alta Velocitat (TAV) a l'entorn del parc Central revelen

moltes nits, el soroll frega els límits permesos i en ocasions puntuals els supera. Segons es pot consultar a la web de l'Ajuntament, les instal·lacions indiquen que en horari nocturn en moltes hores el so supera els 50 decibels i a les nits sobrepassa els 60 decibels. Pel que fa a l'horari considerat de dia (de les set del matí a les onze de la nit) es pot observar que més de la meitat dels dies, des que està instal·lat, es frega el nivell "crític" de contaminació acústica, un cop es fa la mitjana diària dels registres. Un dels aparells està situat al teulat de l'estació- Espai Jove, al carrer Santa Eugènia i va entrar en funcionament el 24 de febrer. L'altra instal·lació és en un fanal de la plaça d'Europa i va començar a registrar el so dels treballs a partir de l'1 de març. Els objectius de qualitat acústica, segons la normativa, indiquen que el valor mig no hauria de superar els 65 decibels i que puntualment no hauria d'arribar fins al 68. Dels disset dies controlats a l'Estació Jove, en dotze s'ha superat els 60 decibels, un valor que es considera "crític". Les altres cinc lectures es qualifiquen com a "nivell límit". A partir de 50 decibels, seria "nivell admissible", però no ha succeït en cap dels dies controlats. Pel que fa al sistema que controla el soroll ubicat a la plaça d'Europa, en cinc dels dotze dies que ha estat en funcionament ha sobrepassat els 60 decibels. Això vol dir que ha entrat en "nivell crític" cinc dies. Els altres set, ha superat les 50 unitats i s'ha quedat en el considerat "nivell límit". El total de les dades registrades posa de manifest que en 17 dels 29 valors s'ha estat en nivell "crític" de contaminació acústica. No obstant això, la mateixa pàgina web assenyala que "està encara en fase de proves i s'anirà millorant amb l'experiència de cada dia" i que les dades i lectures que es mostres "són provisionals i pendents d'aprovació". En referència a l'horari nocturn (de les onze de la nit a les set del matí), a l'Estació Jove les lectures han detectat amb molta freqüència entre 50 i 55 decibels. També, sobretot els primers dies, registres que superaven les 55 unitats. A la plaça d'Europa, els nivells presos durant el març són pràcticament sempre d'entre 50 i 60 decibels. O sigui nivells "límit" o "crític". En aquest horari, la normativa recomana no superar els 55 decibels de mitjana horària i que en cap cas puntual arribi fins a les 58 unitats.

19-03-2012

Els grups polítics s'uneixen per defensar el projecte ferroviari

Els parlamentaris de tots els colors polítics es comprometen a defensar que es completi més enllà de l'arribada del TAV

25-03-2012

‘S’havia de fer un ferrocarril de Vic al Pasteral però mai es va alçar’

E.BATLLE | SANTA COLOMA DE FARNERS Per què va triar el tema dels usos i conflictes l'aigua del Ter a la Selva durant la industrialització per fer la investigació? És un tema que vaig explorar al doctorat i llavors vaig fer un primer buidatge del Ter selvatà per la meua tesina. Em vaig adonar que Manel Bonmatí va tenir moltes dificultats per tenir permís per usar l'aigua del Ter, un fet que es va repetir i provocar conflictitat, em va cridar molt l'atenció. Amb el llibre resultant de la beca editat, creu que la investigació ha complert les expectatives? S'ha trobat amb sorpreses? Un any sempre se't queda curt per investigar i han quedat coses per mirar, com ara la legislació que es va anar publicant per Reial Decret, les seccions d'aigua, etc. Però de sorpreses no n'he quedat massa perquè havent fet la tesina ja sabia més o menys què trobaria. Però el més rellevant és el naixement de la colònia Bonmatí, que ara és poble. Hi ha algun tema curiós que ha descobert de casualitat? Sí. Si bé el carrilet que portava de Girona a Olot normalment només tenia una estació per poble, en canvi, en el cas de la Cellera de Ter és l'únic poble amb dues estacions: una al poble i l'altra al Pasteral. I, també, vaig veure que es va realitzar un projecte d'un ferrocarril del Pasteral fins a Vic per connectar les dues línies, però mai no es va construir. Aquesta beca obre portes a un historiador? Sempre va bé perquè editant-se un llibre es dona a conèixer la investigació a un públic ampli.

31-03-2012

Foment licita les obres de la futura estació del TAV

Serà una estructura, en principi provisional, que es connectarà a l'actual terminal amb un passadís

GIRONA | T.CARRERAS El Consell de Ministres va autoritzar ahir al Ministeri de Foment la licitació, a través d'Adif, de les obres de construcció de la "primera fase" de la nova estació del tren d'alta velocitat (TAV) de Girona. El pressupost supera els 37 milions d'euros, segons va informar Adif en un comunicat. En els darrers mesos, diferents veus havien posat en dubte que en els propers anys els trens paressin a la ciutat de Girona, tot apuntant que no hi hauria terminal. Les obres suposaran, de fet, dos tipus de temporalitat. Els treballs en superfície són de caràcter temporal. En canvi, la part soterrada, en part, ja serà definitiva. Aquesta és almenys la versió de l'equip de govern. Les obres estan valorades en 37.175.509 euros, i han de permetre edificar una passarel·la per a vianants des del vestíbul de l'actual estació de tren convencional de Renfe fins a una nova construcció al mig de la llosa del Parc Central. Aquesta construcció serà provisional i tindrà totes les dependències i serveis necessaris per funcionar com a estació. Adif assegurava en un comunicat que "gràcies a aquesta actuació, Girona disposarà d'unes instal·lacions amb plenes garanties d'accessibilitat, seguretat, confort i serveis d'atenció als clients del ferrocarril i als ciutadans". Hi haurà un gran forat vertical que facilitarà l'entrada de llum natural fins a les andanes. Des d'aquest edifici és on es permetrà baixar cap a les quatre plantes soterrades de l'estació (autobusos, aparcaments i tren d'alta velocitat). La futura estació tindrà una longitud de 640 metres, una amplada de 58 metres i arribarà a una profunditat de 26 metres. Per baixar, hi haurà escales mecàniques i ascensors que permetran accedir a les andanes. Una provisionalitat llarga. En principi, aquesta estructura al Parc Central és provisional, tot i que l'estació que hauria de ser la definitiva està subjecta a molts altres projectes i, per tant, aquesta temporalitat pot allargar-se en el temps. De fet, l'estació definitiva s'hauria d'aixecar un cop

finalitzessin els treballs del tren convencional -ara mateix sense projecte- i s'hagués enderrocat el viaducte. De tot el projecte licitat per Foment, només queden clars com a treballs definitius el muntatge de les andanes per als trens de l'alta velocitat. Un cop adjudicades les obres de l'estació, el termini d'execució serà d'un any. Tanmateix, l'equip de govern es va mostrar satisfet per l'anunci del Consell de Ministres i assegurava que mai havia posat en dubte el compromís del Govern Central de licitar els treballs abans d'acabar el primer trimestre del 2012. "Sempre havia dit que no patia tant per l'alta velocitat com pel tren convencional", va explicar l'alcalde, Carles Puigdemont. Satisfacció a l'Ajuntament. El batlle va indicar que "és una notícia, no per esperada, menys important" i va seguir assenyalant que "ara ja som a la recta final i en un temps raonable ja tindrem els equipaments de l'alta velocitat". Carles Puigdemont espera que a principis de l'any vinent els TAV ja parin a Girona. De la mateixa manera s'expressava el regidor del projecte ferroviari, Jordi Fàbrega: "La sorpresa hauria estat que no ho haguessin licitat". Des del PP, Concepció Veray va recordar que s'havia compromès que el Govern central licitaria les obres com a molt tard el 30 de març. De fet, Foment va licitar tot el que quedava pendent al tram català del TAV: la via en el tram La Sagrera-Mollet del Vallès i el tram Mollet-Montornès per 13.078.733 euros.

13-04-2012

Adif vol el TAV fins a la frontera 'com més aviat millor'

L'ens replica d'aquesta manera l'anunci del secretari de Territori de la Generalitat que va dir que es retarda l'obra

EP Adif ha defensat aquest divendres la voluntat del nou Govern de prioritzar les obres del TAV fins a la frontera francesa i d'executar "com més aviat millor" les obres pendents. Fonts d'Adif han recordat a Europa Press que precisament per això el Consell de Ministres va aprovar el 30 de març sengles contractes sobre la col·locació de la via de la Sagrera a Mollet i sobre l'equipament de les andanes de l'estació del TAV a Girona i la connexió amb l'actual. Han destacat que aquests dos contractes són "dels primers que adjudica el nou Govern sobre obra pública, i perquè l'anterior no ho va fer". L'ens replica així la crítica del secretari de Territori de la Generalitat, Damià Calvet, qui va anunciar aquest dijous que el TAV no arribarà a la frontera fins al tercer trimestre de 2013 aproximadament --entre mitjans i finals d'any--, el que suposaria el retard de gairebé un any. Calvet ha explicat que aquest és el calendari per a la posada en marxa del tram Barcelona-Girona-frontera, després de reunir-se dimecres la comissió de seguiment de les obres del TAV a Catalunya, a la qual va assistir el director general de Transport del Govern, Ricard Font. Segons Adif, en aquesta reunió "no es va parlar de terminis concrets" i ha reiterat que la voluntat del Ministeri de Foment de ser ràpids ha quedat clara amb l'aprovació dels dos contractes. L'ens demana no especular sobre dates a partir dels "terminis màxims" d'execució d'obres que fixen els dos contractes: quan s'adjudiquin sengles obres, s'hauran d'executar en "no més de 8 mesos" (tram Sagrera-Mollet) i no més de 12 mesos (estació de Girona), respectivament; i aquests terminis només es podran saber precisament quan s'adjudiquin. Calvet ha dit que no hi ha cap raó tècnica ni econòmica per a aquest retard: "Són obres complementàries, d'instal·lacions, però que impedeixen que la línia es pugui posar en servei en la data que se'ns havia anunciat de desembre del 2012, una data que ja era posterior a la planificada inicialment, que era el 2009". Ha assegurat també que des de la Generalitat estan "escamats" sobre els terminis que va canviant Foment, per la qual cosa ara donen aquesta nova data amb total precaució.

13-04-2012

Nou retard del TAV i no arribarà a Girona fins a finals del 2013

Les licitacions encara pendents de les obres als trams Sagrera-Mollet i a l'estació de Girona en són el motiu

Girona encara haurà d'esperar més d'un any per l'arribada del TAV, al tercer trimestre del 2013. marc
martí

ROBERT VAN EECKHOUT El calendari per a la posada en funcionament del Tren d'Alta Velocitat (TAV) al seu pas per Girona es tornarà a allargar i el termini per tenir els combois circulant en el recorregut complet des de Barcelona fins la frontera francesa s'ha tornat a posposar. Així ho va confirmar ahir el secretari de Territori i Mobilitat de la Generalitat, Damià Calvet, que va anunciar que l'última data que han rebut del Ministeri de Foment ja posposa l'arribada del TAV fins a mitjans o el tercer trimestre del 2013. Si aquesta darrera previsió s'acaba complint, l'Alta Velocitat ferroviària es posarà en marxa a Girona quatre anys després de la data que s'havia prefixat en primer lloc, que preveia el 2009 per fer la tallada a la cinta. El motiu del retard, tal com ja es va anunciar fa unes setmanes, és que hi ha dues obres que encara estan pendents de licitar. Es tracta dels treballs de col·locació de la via al tram La Sagrera-Mollet, d'una banda, i de l'altra les obres a les andanes de l'estació de Girona. Calvet va assegurar que en la darrera reunió de seguiment de les obres, que es va celebrar dimarts, al director general de Transport, Ricard Font, "se li va anunciar que, efectivament, aquestes obres que no estaven licitades estan avançant en els seus tràmits, i que la data aproximada o estimada del tram Barcelona - frontera francesa pot ser mitjans del 2013". "Són unes obres complementàries, d'instal·lacions, però en tot cas impedeixen que aquesta línia es pugui posar en servei en la data que se'ns havia anunciat, que ja era una data endarrerida respecte a les previsions inicials", va lamentar Calvet.

El secretari de Territori i Mobilitat va afirmar que el Govern està "escamat" amb les informacions que arriben del Ministeri de Foment ja que l'anterior executiva li va amagar que encara faltaven aquestes licitacions. Calvet va assegurar que no hi ha cap motiu tècnic ni econòmic que pugui justificar aquest retard en els tràmits administratius, ja que el cost de les dues obres sumades és de 33 milions d'euros (3 per a La Sagrera-Mollet i 30 per a l'estació de Girona). El calendari que preveu la Generalitat a partir d'ara, comptant la licitació, l'adjudicació, la realització de les obres i el període de proves, és de 16 mesos. Per tant, segons va advertir Calvet, el TAV no arribarà a fer tot el seu recorregut per terres gironines fins al tercer trimestre de l'any vinent, sempre que es compleixin aquests nous terminis que s'han anunciat. Precaució amb les dates. Amb vista al nou retard, el responsable de Territori i Mobilitat no va ocultar el seu malestar, insistint que "tot això ho diem molestos perquè se'ns va ocultar una realitat que era que una part de les obres no estaven ni licitades, i per tant donem les noves dates amb precaució". Calvet va insistir en aquesta cautela a l'hora de donar dates, ja que va recordar que "les obres encara s'han de licitar, adjudicar, fer i després provar", i per tant encara queda tot un llarg procés. Després de la seva ponència a la trobada del Cercle d'Infraestructures de Girona, celebrada ahir a la Cambra de Comerç, Damià Calvet va explicar que el nou Govern ja s'ha posat mans a l'obra per enllestir els tràmits administratius. Pel que fa l'estació on ha d'arribar el TAV a Girona, Calvet va explicar que, amb l'actual traçat, "és provisional. Per la nova estació, les previsions del Ministeri de Foment són més a llarg termini". I és que, segons recordava, "els Pressupostos de l'Estat no preveuen avançar en aquesta línia i per tant, malauradament, no podem donar cap data pel que seria l'estació definitiva". Prioritat pel TAV a l'aeroport. D'altra banda, el secretari de Territori i Mobilitat també va llançar un missatge a l'Estat en referència a l'arribada del TAV a l'aeroport. Segons va explicar Calvet, la Generalitat ja s'està avançant en l'encàrrec per la redacció de l'estudi informatiu i del projecte constructiu, per no trobar-se amb les mans buides quan finalment s'iniciïn els tràmits i per tenir part de la feina ja feta. "De moment no forma part dels plans de Foment, però nosaltres ens avancem en la planificació", va assegurar.

18-05-2012

Comença el muntatge de la via del TAV als túnels de Girona

Més de 7.900 metres lineals de via creuaran els 3,6 quilòmetres d'alta velocitat a la ciutat

ACN L'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif) ha començat a muntar la via del Tren d'Alta Velocitat (TAV) a Girona. Més de 7.900 metres lineals de via creuaran els 3,6 quilòmetres de túnels urbans de la ciutat entre Mas Xirgu i Fontajau. El tram dels túnels urbans i l'estació soterrada de l'alta velocitat a Girona suposa una inversió de 297 MEUR (milions d'euros). Adif recorda que començar a col·locar la via a Girona és pas important per impulsar l'obra i que el TAV entre Barcelona i Figueres estigui enllestit en el "menor temps possible tècnicament". L'empresa pública concreta que utilitzen tècniques punteres per reduir les vibracions i el soroll del pas dels trens.

Un pas més per complir el termini previst per l'executiu espanyol del PP per aconseguir que el TAV creui Girona el primer trimestre del 2013. Adif ha començat a muntar la via als túnels urbans i a l'estació soterrada de Girona. Per a la col·locació de gairebé 8 quilòmetres de via, Adif assegura que està emprant un sistema punter en el sector ferroviari que consisteix en recobrir el carril amb materials elàstics que permeten minimitzar les vibracions i els sorolls generats pel pas de trens.

El tram de túnels urbans i estació de Girona del TAV té una longitud de 3,6 quilòmetres que van des de la zona de Mas Xirgu fins a Fontajau. En total, el cost de l'obra és de 297 MEUR. Segons Adif, el fet de començar a col·locar la via "referma el compromís" tant del Ministeri de Foment com del mateix administrador d'infraestructures d'impulsar de "manera decidida" la finalització i entrada en servei del TAV entre Barcelona i Figueres, que costa uns 4.200 MEUR. L'objectiu, detalla Adif en un comunicat, és que aquesta connexió estigui operativa "en el menor termini possible tècnicament".

Segons detalla Adif, una vegada acabada la feina de tuneladora Gerunda, que va perforar els túnels urbans de Girona del traçat de l'alta velocitat, els treballs es van centrar en preparar el terreny per començar a col·locar la via. Així, van omplir gairebé 2 metres de la part inferior del túnel amb 70.000 metres cúbics de formigó per fer la plataforma que fa de base. En aquesta fase també van fer els passadissos laterals pensats per a les situacions d'emergència. Unes obertures d'1,20 quilòmetres d'amplada serveixen per a evacuacions i també per fer operacions de manteniment. A més, Adif també va preparar els canals que serviran per a instal·lacions de seguretat i comunicacions.

Sobre la base de formigó, han instal·lat un conjunt de mesures que tenen per objectiu esmorteir les vibracions que generen el pas de trens i per evitar que aquestes sotragades puguin afectar la plataforma ferroviària. Concretament, han col·locat unes mantes de 2 centímetres d'espessor fetes amb material elàstic com cautxú. Aquestes mantes s'han col·locat en els trams que creuen edificis per sota. En total, n'han posat 2.380 metres lineals.

Un cop enllestits aquests treballs, Adif ha construït una llosa de formigó armat de 50 centímetres de grossor que és la base del muntatge de la via i que també incorpora canals a la part superior en la que col·loquen el carril. Estan separats entre eixos, a la distància que marca l'ample de via de l'alta velocitat (1.435 mm).

Adif ja ha començat a col·locar i a alinear amb les guies els trams de 270 metres de carril d'amplada internacional, ja muntats. També apliquen una resina elàstica rígida als rails per reduir les vibracions. A més, aquest producte també fixa i subjecta el rail dins el canal.

En total, muntaran 7.959 metres lineals de via dels quals 6.848 són dels dos rails principals de circulació. Els 1.120 restant són per a vies d'estacionament. També instal·laran 8 aparells de via per a desviaments als túnels i 8 més en l'àmbit de l'estació.

L'administrador d'infraestructures assegura que el sistema de construcció que està fent servir és un dels més avançats en el sector i que, a més, implica diversos avantatges com que minimitza la vibració i el soroll en el pas de tren i que és més barat de mantenir perquè no hi ha fixacions mecàniques que subjectin la via ni cal fer alineacions a la via.

31-07-2012

Un pla estratègic per avaluar els efectes del TAV

La ciutat s'adhereix a un projecte per analitzar el paper del transport ferroviari com a motor de desenvolupament

L'Ajuntament de Girona vol conèixer quina repercussió tindrà l'arribada del Tren d'Alta Velocitat (TAV) a la ciutat en àmbits com ara l'econòmic o el social. És per això que el setembre encarregarà l'elaboració d'un pla estratègic que avaluï el seu impacte "a tots els nivells". Així ho ha explicat el regidor d'Urbanisme, Carles Ribas, que ha reconegut que aquesta pregunta s'hauria d'haver plantejat fa cinc anys però que "mai és massa tard". La ciutat s'ha adherit també a un projecte europeu sobre el paper del TAV en el desenvolupament de ciutats mitjanes com Girona. Hi participen un total de dotze ciutats amb la idea de "compartir" i buscar solucions a problemàtiques relacionades amb aquest transport.

01-08-2012

Girona encarrega un pla estratègic per avaluar l'impacte de l'arribada del TAV

S'adhereix a un projecte europeu per analitzar la relació entre transport ferroviari i desenvolupament

DDG L'Ajuntament de Girona vol conèixer quina repercussió tindrà l'arribada del Tren d'Alta Velocitat (TAV) a la ciutat en àmbits com ara l'econòmic o el social. És per això que el setembre encarregarà l'elaboració d'un pla estratègic que avaluï el seu impacte «a tots els àmbits». Així ho va explicar el regidor d'Urbanisme, Carles Ribas, que va reconèixer que aquesta pregunta s'hauria d'haver plantejat fa cinc anys però que «mai és massa tard». La ciutat s'ha adherit també a un projecte europeu sobre el paper del TAV en el desenvolupament de ciutats mitjanes com Girona. Hi participen un total de dotze ciutats amb la idea de «compartir» i buscar solucions a problemàtiques relacionades amb aquest transport. L'Auditori de Girona va acollir ahir al matí la primera sessió de treball de la ciutat de Girona d'aquest projecte europeu, que porta per nom Enter.hub, amb representants d'àmbits econòmics i socials gironins, com ara les patronals FOEG i PIMEC, la Cambra de Comerç de Girona, Polingesa –l'empresa que gestiona i promou sòl industrial, residencials i serveis– o la Universitat de Girona, entre d'altres. Un total de dotze entitats i institucions hi han estat cridades, i les dues úniques que no han pogut participar-hi ha estat l'Aeroport de Girona i Adif per un tema d'agenda. El regidor d'Urbanisme de Girona, Carles Ribas, va subratllar la importància d'obrir un debat en sectors socials i econòmics, tenint en compte que fins ara el projecte del TAV s'ha tractat des d'una forma més interna a través dels tècnics i els polítics. «No hi ha res escrit, demanem l'opinió sobre el que creuen que hem de valorar i què consideren positiu i negatiu», va assenyalar Ribas. Per al regidor, aquesta és una pregunta que s'hauria d'haver fet fa uns cinc anys, perquè el tren ja és gairebé una realitat –els combois circularan en període de proves aquest agost–, però també va apuntar que «mai és massa tard» i que pot ser molt beneficiós per treure el màxim potencial a aquesta infraestructura. Alguns dels participants van posar sobre la taula algunes inquietuds. Per la banda de les patronals, per exemple, van insistir que cal fixar-se sobretot en els països d'Europa i no tant a nivell espanyol

per tal d'establir relacions més estretes en àmbits com ara l'exportació. Altres agents, com ara la UdG, va alertar del fet de perdre independència pel que anomenen «efecte gravitatori» de Barcelona com a capital. Un efecte que no preocupa al sector de l'hostaleria que va subratlla la necessitat que el TAV permeti incrementar el nombre de pernотacions a la ciutat i facilitar el moviment de passatgers. Un dels tècnics assessors del projecte europeu, Robert Stüssi, va destacar que aquest és un projecte d'«aprenentatge» i no pas d'investigació, en què el que es busca és posar en comú les experiències i solucions. També va destacar el paper que juguen les ciutats mitjanes i en va reivindicar la seva capacitat d'innovació. És per això que el projecte se centra en aquestes ciutats, per tal que es puguin «fer un lloc» a banda de les grans capitals i treure el màxim potencial del TAV com a motor de desenvolupament. Entre les ciutats participants, hi ha Ciudad Real, Girona o Reggio Emilia (Itàlia), que presideix el projecte.

18-08-2012

Les obres de l'estació del TAV costaran menys del previst

L'Estat s'estalviarà pagar uns 12 milions -un un 34% menys- respecte del pressupost inicial

GIRONA | T.C.C. Les obres per a la construcció de la primera fase de l'estació del TAV al parc Central de Girona costaran a l'Estat un 34% menys del que havia pressupostat inicialment. Els treballs s'havien licitat per més de 37 milions d'euros però fa uns dies es van adjudicar a Fomento de Construcciones y Contratas per uns 25 milions d'euros. Això significa un estalvi per a l'Estat de 12 milions d'euros.

A banda d'aconseguir que l'oferta de Fomento retallés 12 milions al pressupost estimat en un principi. L'empresa també es compromet a rebaixar el termini d'execució de les obres. En la licitació es limitava a dotze mesos però en la proposta guanyadora de Fomento, el compromís era d'acabar les tasques en deu mesos. No obstant això, l'estació no estarà acabada abans del mes de juliol de l'any vinent. En cas que la via estigui ja acabada entre Barcelona i França es pot donar la situació que els trens d'alta velocitat passin per sota de Girona però encara no hi puguin parar.

Part temporal, part definitiva

El projecte de l'estació del tren d'alta velocitat al Parc Central seran temporals pel que fa a la zona en superfície i definitives les que afectaran el subsòl. En superfície es constituirà un passadís des del vestíbul de l'actual estació de Renfe en direcció a l'Estació Jove. Serà un passadís cobert que acabarà al mig del Parc. Aquesta estructura serà temporal fins que en una segona fase s'adjudiqui l'obra per construir l'edifici definitiu de l'estació. Això podria no succeir fins d'aquí a uns anys ja que tot està pendent de les obres del tren convencional i del viaducte, que passa a poca distància de la zona afectada i que per tant podria influir en els treballs.

Aquest passadís acabarà al mig del Parc, on hi haurà una carcassa des d'on es permetrà baixar cap a les quatre plantes soterrades de l'estació (autobusos, dues plantes d'aparcaments i el tren d'alta velocitat). Per baixar a la futura estació, hi haurà escales mecàniques i ascensors que permetran accedir a les andanes. El forat vertical i totes els mecanismes per baixar a les quatre plantes seran ja definitius. El forat permetrà l'entrada de llum natural fins a les andanes.

Amb relació a la part soterrada del Parc Central, l'Ajuntament va anunciar dijous que, molt probablement, a l'octubre es començaran a construir les rampes per accedir a les dues plantes d'aparcament per a vehicles. Les rampes estaran situades al passeig d'Olot, prop de l'avinguda Santa Narcís.

23-09-2012

Els plànols de la MAT no inclouen hi ha el TAV ni l'autopista

Xavier Quer, d'AMMAT, afirma que la cartografia usada és antiga i que també hi falten alguns habitatges

GIRONA | ROBERT VAN EECKHOUT Amb el projecte que reflecteix el traçat definitiu que proposa Red Eléctrica per al tram aeri de la MAT entre Bescanó i Santa Llogaia sobre la taula, els ajuntaments han estat estudiant en els darrers dies les afectacions i l'impacte que pot tenir el pas de la línia pels seus municipis, per analitzar posteriorment quines són les al·legacions que presentaran. Amb la idea del soterrament de la línia ja descartada, el principal motiu de les queixes dels ajuntaments i els particulars serà el pas massa proper de la MAT a algunes vivendes. Tot i això, segons va explicar el president de l'Associació de Municipis MAT (AMMAT), Xavier Quer, també cal aclarir la ubicació d'algunes torres, ja que als plànols de detall no es distingeix, en alguns casos, per on passa exactament la línia. I és que, tal com va afirmar Quer, la sensació és que els mapes que s'han utilitzat són antics, ja que en alguns casos hi faltaven habitatges o infraestructures com l'autopista o les vies del tren d'Alta Velocitat. El president d'AMMAT va explicar d'aquesta manera que algunes poblacions no acaben de tenir clar quina afectació té la MAT sobre el seu territori. "Amb els plànols que són més de detall sobre el terreny, allà on assenyalen exactament on van les torres, fa la impressió que utilitzaven plànols bastant antics de cadastre, perquè no hi havia dibuixades infraestructures com l'autopista, l'Alta Velocitat o alguna carretera que s'ha fet en els últims temps", explicava Quer, afegint que "això també dificultava una mica l'ubicació sobre el terreny d'algunes torres". La confusió amb els mapes ha provocat que alguns municipis no sàpiguen si algunes torres estan ubicades en un municipi o altre, i va assegurar que això es farà constar en les al·legacions i en les converses que preveuen poder mantenir amb Red Eléctrica.

Proximitat als habitatges. Tal com ja va advertir el dia que es va conèixer el traçat d'aquest segon tram de la línia, Quer va assegurar que el principal motiu de les al·legacions serà la proximitat a algunes vivendes o nuclis d'habitatges. En aquest cas, els municipis més afectats són Sant Gregori, Canet d'Adri, Palol de Revardit, Viladasens i el nucli de Felines. "El que vam constatar també que el que es deia de les distàncies, de 500 metres dels nuclis i 100 metres de les cases aïllades, a alguns llocs no es compleix", va constatar Quer. En aquesta línia, el president d'AMMAT també va afirmar que els alcaldes han trobat una diferència de criteris a l'hora d'establir per on podia passar la línia i per on no. "Vam veure que hi havia diferents criteris. A alguns municipis els van dir que no es podien acostar a les infraestructures existents com l'Alta Velocitat o l'autopista, i per tant se'ls han acostat més als habitatges; i en d'altres s'han allunyat més de construccions i més a infraestructures", va explicar Quer, que va afirmar que "sorpren una mica".

Suport als particulars. Els municipis afectats per aquest tram de la línia i englobats dins l'AMMAT es van reunir dimecres per intercanviar impressions i estudiar quines al·legacions s'han de presentar. Alhora, Quer també va explicar que es va posar de manifest la voluntat de facilitar als particulars la informació sobre com han de formular les seves al·legacions en cas de resultar afectats pel pas de la línia d'alta tensió. "Es farà una crida a la gent afectada directament pel pas de la MAT, que se'n preocupin, que vagin als ajuntaments a mirar el traçat", va constatar Quer, que també va expressar la voluntat "que la gent no ho deixi per última hora i que estigui informada de com els afecta". El president d'AMMAT i alcalde de Crespià també va lamentar un cop més que no s'hagi ni considerat l'opció del soterrament que plantejaven els alcaldes. Tot i això, va expressar la voluntat de passar pàgina. "No podem continuar demanant el soterrament perquè ja ens han dit que no. Amb el que han dit que faran, es tracta de minimitzar el màxim l'impacte, que serà una mica difícil", va afirmar

resignat. Els ajuntaments tenen ara fins a la segona setmana d'octubre per presentar les seves al·legacions.

03-10-2012

Indignació dels veïns i botiguers de Sant Narcís per l'anunci de l'Estat sobre el tren

Consideren que se'ls ha "pres el pèl" i que els polítics sabien que no hi hauria més obres

GIRONA | T.C.C. Indignació en majúscules al barri de Sant Narcís per l'anunci del Govern central que Adif marxarà de Girona sense fer les obres per soterrar el tren convencional, ni enderrocar el viaducte i, possiblement, sense refer el parc Central. Les associacions de veïns i comerciants van mostrar la seva "ràbia" davant aquesta situació. El president de l'Associació de Veïns, Martí Carreras, va repartir les acusacions als partits que han governat a l'Estat (PSOE i PP) i també a l'Ajuntament de Girona (PSC i CiU). "Ho sabien i no ens deien res. que no es facin els indignats. Ens han pres el pèl", va lamentar. Pel representant veïnal, era evident des de feia anys que "a l'Estat no li importava gens el tren convencional" i que només es preocupaven per l'alta velocitat. Això ha fet que durant quatre anys el barri hagi estat trinxat per per uns treballs per una línia que "estarà infrautilitzada i que tindrà poques parades a Girona".

Les exigències veïnals La seva entitat és una de les que reclamava un consulta ciutadana per decidir el futur del tren convencional, amb l'expectativa que no hi hauria diners de l'Estat, tal com ha succeït. Martí Carreras reclama l'obertura immediata d'una oficina municipal que atengui els veïns i comerciants afectats i procuri per les indemnitzacions. "Ja n'hi ha prou d'esperar. Si es demostra que hi ha hagut pèrdues als negocis o que han tancat, o que un veí té esquerdes a casa, l'Ajuntament ha de denunciar Adif. I si cal arribar als tribunals europeus". El líder veïnal també va exigir que es faci el necessari perquè Adif no marxi de la ciutat abans que no hagi reposat el parc Central: "Ens l'han de tornar tal com estava abans de les obres", va exposar. Finalment, considera que l'actual govern hauria de demanar responsabilitats a aquells qui van permetre que s'iniciessin les obres: "Nadal, Pagans, Pluma, Salamaña i altres ja no hi són -al consistori i han deixat la ciutat empantanegada i plena de problemes per als veïns", va declarar.

Desencís comercial amb CiU Carreras convocarà una reunió de veïns al teatre del Centre Cívic de Sant Narcís per la setmana vinent i ha demanat reunir-se amb l'alcalde, Carles Puigdemont, i el regidor del projecte ferroviari, Carles Ribas, per saber quin escenari de futur espera al barri. De moment no ha obtingut resposta. Tampoc la vicepresidenta de l'Associació de Comerciants de Sant Narcís-sector Dominiques, Esther Arnau. La representant dels botiguers, va assenyalar que havia sabut pels mitjans de comunicació que l'Estat no pensa executar tots els compromisos adquirits i va mostrar molt decebuda amb l'actual equip de govern per una actitud que considera "vergonyosa": "Estic molt desil·lusionada. Diuen que són diferents que els altres però no ens han informat de res. Són tots iguals", va apuntar. Arnau va recordar que el govern local havia explicat la decisió del govern de l'Estat als mitjans de comunicació i al col·legi d'arquitectes, "però als veïns i als comerciants, que som els afectats, no se'ns ha dit res".

09-10-2012

Adif manté que el TAV arribarà el 2013 però no concreta la data

El president de la companyia diu que estarà llest com més aviat millor i no precisa si serà a principis o finals d'any

GIRONA | EFE/DDG El president d'Adif, Enrique Verdeguer, va anunciar ahir que durant el 2013 es posarà en marxa el tren d'alta velocitat (TAV) entre Barcelona i la frontera francesa, i que per tant l'any

vinent ja podran començar a circular els trens pels trams ja finalitzats de les comarques gironines. Després de comparèixer a la Comissió de Foment del Congrés dels Diputats, Verdeguer no va voler precisar el calendari, encara que va insistir que l'AVE estarà llest com més aviat millor i que d'aquí a molt poc temps estarà ja condicionada l'estació de Girona. Recentment, el secretari de Territori i Mobilitat de la Generalitat, Damià Calvet, va indicar que l'AVE entre Barcelona-Girona i la frontera francesa no entrarà en funcionament com a molt aviat fins al tercer trimestre de 2013, amb un any de retard respecte a la data prevista. El motiu d'aquest últim retard anunciat (les primeres previsions marcaven la posada en marxa del TAV a Girona al 2009) van ser els entrebancs en la licitació de les obres de col·locació de la via al tram Sagrera-Mollet, a la sortida de Barcelona, d'una banda; i de l'altra les de les andanes de l'estació de Girona. Calvet va lamentar que tot i ser unes obres complementàries, Foment tornés a endarrerir el termini respecte a la data que s'havia anunciat inicialment. Tot i aquesta afirmació des de la Generalitat, el PP va sortir al pas d'aquest anunci de terminis, i va assegurar que l'obra estaria enllestida abans, i que al primer semestre del 2013 es podria posar en marxa el TAV al seu pas per les comarques gironines. La diputada del grup popular, Concepció Veray, va anunciar el passat mes de maig que després de mantenir converses amb fonts del Ministeri de Foment, es podia afirmar que el TAV arribarà a Girona durant els tres primers mesos de l'any que ve. «Crec que, en el primer trimestre de 2013, podrem dir que tenim tren d'alta velocitat», va explicar, exposant que el ministeri treballa amb aquest calendari. Respecte a les obres endarrerides tant del tram de Sagrera-Mollet com les de les andanes de l'estació de Girona, Veray va exposar que es faria «tot allò possible per retallar els terminis d'execució de l'última part de l'obra, necessària perquè circulin els trens». Aquestes intencions, a hores d'ara, són menys explícites, després de les declaracions del president d'Adif, ja que tot i mantenir que l'obra estarà definitivament finalitzada i que es podrà tallar la cinta al 2013, no es va precisar més.

Suport a la inversió a Galícia Durant la seva comparaixença, Verdeguer també va insistir en el suport del Govern a l'AVE a Galícia perquè entri en funcionament al 2018 i va subratllar que des de començament d'any ençà s'han licitat treballs d'aquest projecte per import de 1.745,3 milions, en 14 trams de plataforma, dos de via i dos més d'energia. En matèria d'inversions, Verdeguer va assenyalar que 995 milions aniran destinats al Corredor Mediterrani, 875 milions al nord-oest, 180 milions a la variant de Pajares, 202 milions als actius propis de xarxa, (terminals, millora d'estacions, R+D+i, fibra òptica) i 197 milions a millorar la xarxa existents, entre d'altres mesures.

11-10-2012

Rajoy assegura que el TAV entre Barcelona i Perpinyà es posarà en marxa l'abril del 2013

El president espanyol afirma que les obres pendents fins a Figueres estaran finalitzades abans d'acabar l'any

PARÍS | R.VAN EECKHOUT/ACN El president del Govern espanyol, Mariano Rajoy, va reafirmar ahir el «compromís» que els primers trens d'alta velocitat (TAV) de la línia entre Barcelona, Figueres i Perpinyà començaran a circular l'abril del 2013. Rajoy va dir que la posada en circulació d'aquests TAV és «molt important», en una trobada que va mantenir a París amb el president francès, François Hollande.

Les infraestructures van ser, juntament amb l'energia, un dels eixos d'aquesta cimera Franco-espanyola, a la qual Rajoy va assistir acompanyat dels ministres d'Exteriors, Interior, Foment, Indústria, i Agricultura. Tant Rajoy com el president francès van destacar la importància dels acords signats i van parlar de la connexió entre França i l'Estat pel TGV. A la roda de premsa, Rajoy va afirmar que per al Govern és «important refermar el compromís que els primers trens d'alta velocitat

Barcelona-Figueres-Perpinyà començaran a circular a l'abril». Hollande, per la seva banda, va assegurar que les converses sobre les línies del TAV han permès «progressos importantíssims» perquè «es podrà anar amb TAV des de Perpinyà a Barcelona sense canviar de tren i fins i tot podem anar més ràpid. La idea és anar de Perpinyà a Barcelona en dues hores».

Els dos presidents van assegurar també que «les obres de la nova línia entre Barcelona i Figueres finalitzaran abans del final de l'any, fet que permetrà la seva pròxima posada en servei». L'Executiu espanyol compliria d'aquesta manera l'últim calendari que s'havia fixat per fer arribar el TAV a la frontera francesa. Dilluns passat, el president d'ADIF, Enrique Verdaguier, ja va avançar que es farien realitat aquests terminis.

Satisfacció amb prudència. L'anunci de la data més concreta de les que s'havien donat fins ara va satisfer bona part dels representants gironins al Congrés dels Diputats, si bé també van afirmar que s'agafaven la notícia amb cautela perquè ja hi ha hagut altres anuncis que després s'han retardat. Qui més reticències va mostrar va ser el diputat de CiU, Jordi Xuclà, que va recriminar al president espanyol que no mencionés la parada del TAV a l'estació de Girona. Xuclà va afirmar que d'aquesta manera el Govern no garanteix que al mes d'abril el tren tingui parada a la capital gironina, deixant la porta oberta al fet que la connexió inicial sigui tan sols entre Barcelona i Figueres. I és que, segons va recordar, l'estació continua en obres i amb l'anunci no hi ha garanties que estigui en funcionament quan circulin els primers trens. L'alcalde de Girona, Carles Puigdemont, no va estalviar retrets cap al Govern estatal. El batlle va qualificar d'«inaudit» que abans se n'hagin assabentat els mitjans francesos que no pas els municipis per on passa la línia, i va criticar que Foment hagi fet ulls clucs al soterrament del convencional i enderrocar el viaducte.

La resta de representants polítics gironins sí que van destacar la connotació positiva de la notícia. El diputat del PSC, Àlex Sáez, va destacar que «enmig de tantes males notícies, és positiu que en surti alguna de bona», i va mostrar-se satisfet perquè el govern hagi continuat i finalitzi una obra "impulsada i executada pel govern socialista». Des d'ERC, la diputada al Parlament, Carme Capdevila, va fer-ne una valoració positiva, tot i que ho feia amb «recel», recordant que «ja es veu el que està passant amb les inversions a Catalunya». Per la seva banda, el diputat d'ICV Joan Boada va qualificar la notícia de «parcialment bona», i va recordar que no cal oblidar que «pel camí s'han deixat una cosa tan imprescindible com és el tren convencional», fet que suposa «un enorme dèficit».

Per part del PP, la diputada Concepció Veray va explicar que «s'està treballant perquè les obres estiguin acabades al desembre», i que posteriorment tan sols caldrà fer les proves de seguretat. A més, Veray va celebrar que tot i les acusacions vers el PP d'oblidar les comarques gironines, «el fet que el president del govern surti parlant de dues infraestructures tan cabdals demostra que les té molt presents». La diputada també va replicar les paraules de l'alcalde de Girona i va recordar que la capacitat de treball dels representants del PP no va en funció de les trucades que rebí l'alcalde sinó dels resultats que s'obtenen.

18-10-2012

ADif posa data: les obres, enllestides a finals del 2012

El president d'Adif, Enrique Verdaguier, referma el compromís d'estrenar el servei l'abril del 2013

18-10-2012

Adif obre la porta a fer millores a l'estació provisional del TAV a Girona davant el risc que sigui la definitiva

Ajuntament i tècnics es reuniran la setmana que ve per discutir aspectes com l'edifici o la connexió amb l'estació del convencional

ACN Adif està disposada a revisar el projecte de l'estació provisional del TAV a Girona, i a introduir-hi millores, davant el risc que sigui la definitiva. Durant una visita d'obres, l'alcalde de Girona, Carles Puigdemont, ha forçat una reunió amb el president de l'ens, Enrique Verdeguer, per posar damunt la taula aspectes amb els quals no estan d'acord. Entre d'altres, la manera com quedarà el vestíbul de l'estació del TAV o la connexió –mitjançant un passadís– amb la del tren convencional. «Del que es tracta és de plantejar millores davant el canvi d'escenari que allò provisional sigui definitiu», diu Puigdemont. Això sí, sense renunciar a reclamar davant Foment que acabi soterrant el tren convencional.

Les obres de la primera fase de la nova estació del TAV a Girona -la que hauria de ser provisional- avancen amb una data fixada: l'abril del 2013. Serà aleshores quan, com va anunciar l'Estat, entrarà en servei l'alta velocitat entre Barcelona i la frontera francesa i, per tant, els trens també s'aturaran a Girona.

El president d'Adif, Enrique Verdeguer, ha assegurat que, aleshores, l'estació provisional serà «operativa» per als passatgers, tot i que no ha volgut precisar si tota l'obra estarà acabada. De totes maneres, però, atenent als terminis, per enllestir tots els treballs en aquesta data caldrà treballar a contrarellotge. I és que tot aquest paquet de l'obra, que es va adjudicar al juliol per 25 milions d'euros (MEUR), tenia un termini previst de tretze mesos. En total, inclou l'adequació de les andanes, la construcció de l'edifici provisional i la seva connexió amb l'estació del tren convencional.

L'edifici de l'estació provisional del TAV, que se situarà damunt la llosa on hi havia el parc Central, tindrà 1.288 metres quadrats. Serà un rectangle de 46 metres per 28 i, des d'aquí, els passatgers ja accediran al subsòl per anar fins a les andanes de l'alta velocitat (mitjançant dos ascensors, escales mecàniques i fixes). Per connectar l'estació provisional amb la del tren convencional, Adif ho farà mitjançant un passadís exterior. Tindrà 42 metres de llargada i cinc d'amplada, i una estructura feta de pòrtics metàl·lics.

Risc de ser definitiva. De totes maneres, però, a l'Ajuntament de Girona no se li escapa que aquesta estació provisional corre el risc de convertir-se en definitiva. I per això, el consistori vol introduir millores al projecte. Aprofitant una visita d'obres del president d'Adif, Enrique Verdeguer, l'alcalde Carles Puigdemont ha forçat una reunió per debatre l'afer.

Durant la trobada, que ha durat uns vint minuts i s'ha fet a l'interior d'un tren en proves, Puigdemont ha detallat quins són aquells canvis que l'Ajuntament vol fer al projecte. «Es tracta de millorar la situació a curt termini, perquè si ens encaminem cap a un escenari on allò provisional pot ser definitiu, cal introduir millores», ha dit l'alcalde. Entre d'altres, l'ajuntament proposa que el pas que connecti les dues estacions sigui subterrani. A més, tampoc accepta que es puguin perdre andanes per als autobusos.

De moment, Puigdemont ja ha arrencat un compromís a Adif: celebrar una reunió tècnica d'alt nivell on es debatin les propostes. La trobada es farà dimarts vinent a Girona. Puigdemont confia que Adif sigui sensible a les seves demandes, i que, a partir de la setmana vinent, també pugui tenir un calendari més acurat per saber quan arribarà l'alta velocitat a la ciutat.

Sense renunciar a la resta de fases. Tot i plantejar aquestes millores, però, l'alcalde també ha assegurat que això en cap cas suposa que l'Ajuntament renunciï a seguir reclamant a Foment que

acabi d'executar tot el projecte en la seva globalitat. És a dir, les fases 2 i 3 de l'obra de l'alta velocitat a Girona, que inclouen el soterrament del tren convencional i l'enderroc del viaducte.

De fet, l'ajuntament ja ha presentat recursos i al·legacions als pressupostos generals de l'Estat i al PITVI per saber si, realment, l'Estat descarta completar l'obra. Sobre aquesta qüestió, precisament, també n'ha parlat el president d'Adif, Enrique Verdeguer no ha desvetllat si el soterrament del convencional s'aparcarà o no, però sí que ha dit que «es revisarà i actualitzarà el projecte, que data del 2007, per adequar-lo a les circumstàncies actuals».

19-10-2012

Adif accepta revisar el projecte de l'estació provisional del TAV a Girona

L'alcalde, Carles Puigdemont, exigeix que es facin canvis perquè tem que l'estació provisional s'acabi convertint en definitiva

GIRONA | LAURA FANALS LES OBRES DE L'ESTACIÓ, EN MARXA. Les obres de l'estació del TAV a Girona continuen avançant a bon ritme, ja que els trens hi han de començar a circular a l'abril de 2013. Ahir, diverses autoritats d'Adif -inclòs el seu president, Enrique Verdeguer- van visitar el recinte i van viatjar en un tren en proves des de Girona ciutat fins a l'estació de Figueres-Vilafant. El recorregut va durar amb prou feines vint minuts. Adif ha obert la porta a revisar el projecte de l'estació provisional del tren d'alta velocitat (TAV) a Girona. Després que l'alcalde, Carles Puigdemont (CiU), forcéss una reunió amb el president de l'ens, Enrique Verdeguer, durant la seva visita a Girona, les dues parts s'han emplaçat a una reunió dimarts que ve per parlar-ne, tot i que les obres ja estan en marxa. Verdeguer tampoc va descartar del tot que se soterrí el tren convencional i que es pugui tirar a terra el viaducte, tot i que no va fer cap proposta concreta: només va assenyalar que s'ha de revisar el projecte -que data de 2007- i que cal buscar línies de col·laboració entre les diferents administracions. Verdeguer va visitar ahir les obres de l'estació del TAV a Girona, i va anar en un tren en proves fins a l'estació de Figueres-Vilafant. Abans, però, va reunir-se durant aproximadament vint minuts amb Puigdemont i representants de la resta de grups municipals -excepte ICV, que no hi va poder ser per problemes d'agenda-. Durant aquesta reunió, el batlle gironí va manifestar-li la necessitat de replantejar diversos aspectes de l'estació provisional del TAV davant la probabilitat que s'acabi convertint en definitiva. "Es tracta de millorar la situació a curt termini, perquè si ens encaminem cap a un escenari on allò provisional pot ser definitiu, cal introduir millores", va assenyalar. Entre les principals propostes del consistori gironí hi ha aconseguir que el pas que connecti les dues estacions -la del tren convencional i la del TAV- no passi per la superfície, sinó que sigui subterrani. A més, tampoc vol que es perdin andanes per als autobusos. Totes aquestes qüestions, i altres, es plantejaran en la reunió entre Adif i el consistori prevista per a dimarts vinent, que serà la primera d'un nou grup tècnic de treball que es reunirà periòdicament. Puigdemont va confiar que Adif es miri "amb sensibilitat" les qüestions que li ha traslladat l'Ajuntament, i que s'operin les modificacions, canvis i calendaris necessaris per tenir informació "seriosa i fiable" per traslladar a la ciutadania. Pel que fa a les fases 2 i 3 del projecte ferroviari -que corresponen al soterrament del tren convencional i l'enderroc del viaducte-, Puigdemont no les va posar sobre la taula en entendre que és la ministra de Foment, Ana Pastor, qui hi té competències. L'alcalde va assenyalar que continuen insistint per tenir una reunió amb la ministra, tot i que de moment no han aconseguit establir una data. De tota manera, Verdeguer no va tancar la porta al projecte, tot i indicar que, si es tira endavant, caldrà fer-hi modificacions. Malgrat que el nou Pla d'Infraestructures, Transport i Vivenda (Pitivi) de Foment preveu que l'enderroc de viaductes vagi a càrrec de les institucions locals, Verdeguer va assenyalar que Girona "té una particularitat claríssima" i per tant no va tancar definitivament la porta, tot i que tampoc va fer cap proposta concreta.

Revisar el projecte de 2007 Això sí, va indicar que en tot cas caldrà adaptar el projecte, que data de 2007 -quan el país estava en plena bonança econòmica- a la nova realitat. "Ara cal, amb tota la col·laboració i solidaritat institucional, amb la Generalitat i l'Ajuntament de Girona, revisar i actualitzar el projecte, tot buscant noves fórmules de finançament més d'acord amb els temps actuals". Per això, es va mostrar "obert" a qualsevol tipus de finançament, sempre que es pugui sostenir. L'alcalde de Girona també va aprofitar la reunió per demanar a Verdeguer un calendari de la posada en funcionament de l'estació, per tal de poder planejar tota la política de promoció econòmica de la ciutat. De moment, tot el que se sap és que la línia d'alta velocitat entre Barcelona i Perpinyà es posarà en marxa l'abril de 2013, però no hi ha una data establerta. "És evident que avui no ens han pogut donar una resposta, però esperem que durant la setmana que ve els calendaris es comencin a aclarir", va indicar Puigdemont.

20-10-2102

Comencen les proves del TAV entre Barcelona i Figueres

Els combois recorren 62,2 quilòmetres durant una setmana per fer validacions tècniques

ACN Adif i Renfe han començat aquest dissabte les primeres comprovacions tècniques per a la circulació de trens de passatgers en alta velocitat entre Barcelona i Figueres. En concret, un comboi de viatgers buit recorrerà el trajecte de 62,2 quilòmetres del tram entre Mollet del Vallès i Vilobí d'Onyar. Les validacions tècniques es faran durant una setmana i serviran sobretot per comprovar el funcionament dels sistemes de comunicació i el comportament de la via amb trens circulant a una velocitat tan alta. El tren té la seva base a Riells, des d'on començaran i acabaran els recorreguts de proves. Segons les darreres previsions fetes públiques per l'Estat, el TAV entrarà en funcionament l'abril del 2013.

Un dels trens més avançats i un dels més ràpids, l's-103, ja està a la seva nova base d'operacions al Punt d'Avançament i Estacionament de Trens (PAET) de Riells. A partir d'avui, sortirà des d'aquest punt per fer el recorregut de 62,2 quilòmetres entre Mollet i Vilobí per fer les validacions tècniques necessàries perquè el TAV pugui entrar en funcionament. Les proves comencen aquest dissabte a partir de les 2 de la tarda i fins les 10 de la nit. Duraran fins divendres vinent.

En aquest període de proves, tècnics d'Adif i Renfe comprovaran les prestacions i comportament del comboi sobre la infraestructura. També faran comprovacions dels sistemes de comunicacions i d'integració i la compatibilitat entre el tren i la via en el sistema de comandament i control de trens, l'ERTMS.

L'ERTMS és el dispositiu de comandament i control de trens, adoptat per la Unió europea per a equiparar totes les noves línies que es construeixin en els països europeus. L'objectiu és que la senyalització i les comunicacions entre la via i els equipaments del tren siguin compatibles en tota Europa i es possibiliti la interoperativitat de les circulacions ferroviàries entre els diferents Estat de la Unió Europea.

Les proves de la línia són un pas més per arribar a l'horitzó final: la posada en funcionament del TAV entre Barcelona i França. Aquesta setmana el president d'Adif ha refermat l'abril del 2013 com a mes d'inici del servei amb tots els punts -fins i tot l'estació provisional de Girona- plenament operatiu.

23-10-2012

L'Estació serà intermodal també per TAV i autobusos

Es construirà un passadís subterrani que permetrà connectar les estacions i recuperar les andanes d'autobusos

ACN Adif i l'Ajuntament de Girona han acordat que l'actual estació de Renfe funcioni com a intermodal també per al TAV i els autobusos. Segons les previsions de l'Ajuntament, però, això no serà abans del 2014, quan es construeixi un pas subterrani que permetrà eliminar el passadís exterior que, d'entrada, connectarà l'actual estació del tren convencional amb la provisional per a l'alta velocitat, que es trobarà damunt la llosa del parc Central. Aquest túnel soterrat, exclusiu per als passatgers, farà uns 80 metres i permetrà recuperar també les sis andanes per a autobusos que ara es perden. Adif i el consistori signaran ara un protocol d'intencions per engegar el projecte i fer-lo realitat.

La reunió entre tècnics d'Adif i els grups municipals de Girona és conseqüència directa de la visita que la setmana passada el president de l'empresa pública, Enrique Verdeguer, va fer a les obres del TAV. Allà mateix, i en una trobada llampec que es va fer dins un tren de proves, l'alcalde de Girona va arrencar a Verdeguer el compromís de celebrar aquesta reunió a dues bandes.

L'objectiu que perseguia l'Ajuntament era el de proposar millores al projecte de l'estació provisional del TAV, davant del risc que acabi convertint-se en definitiva. La reunió s'ha fet avui a l'Ajuntament de Girona i, per part d'Adif, hi han assistit sis tècnics i el director de la línia de l'alta velocitat entre Barcelona i la frontera, Rafael Rodríguez.

D'aquesta trobada ja n'han sortit compromisos, que la setmana vinent les dues parts posaran sobre paper amb un protocol d'intencions. El regidor d'Urbanisme, Carles Ribas, ha assegurat que "per primer cop s'han pogut establir ponts" entre el consistori i Adif, i pactar que un túnel subterrani - exclusiu per a passatgers- connecti l'actual estació de Renfe amb les andanes per al TAV i els autobusos.

Actualment, el projecte de l'estació provisional preveu aixecar un edifici de 1.200 metres quadrats damunt la llosa de l'antic parc Central. Funcionarà com a vestíbul, des d'on s'accedirà al subsòl, i estarà connectat amb l'estació de Renfe mitjançant un passadís exterior -un finger- de 42 metres de llargada i porxos metàl·lics.

El que s'ha acordat avui és, doncs, construir una altra connexió entre estacions, aquest cop per sota terra. Es tracta d'un túnel subterrani que farà uns 80 metres de llargada, i que -un cop s'enllesteixi- permetrà eliminar el finger exterior.

Els passatgers accediran al túnel des de l'interior de l'edifici de l'estació convencional. L'entrada se situarà a tocar de les actuals guixetes de Renfe i, des d'aquí, el túnel arribarà fins al nivell -1 de la nova estació. El seu final es trobarà gairebé a sota d'on ara hi ha l'edifici de l'Estació-Espai Jove, que és on els plànols preveuen que s'hi aixequi l'estació definitiva per al TAV.

No serà abans del 2014

El regidor d'Urbanisme de Girona, però, ja ha advertit que en el millor dels escenaris, el túnel no serà una realitat abans del 2014. És a dir, un cop els combois de l'alta velocitat -si es manté la darrera previsió d'abril del 2013- ja faci mesos que circulin pels túnels urbans.

"Preveiem que abans de finals d'aquest any puguem tenir l'avantprojecte del pas subterrani, però després caldrà licitar-lo i engegar l'obra", ha indicat el regidor d'Urbanisme. Carles Ribas confia que

L'Estat posi diners per fer l'obra en breu, perquè -com assegura- haurien de sortir dels què els PGE destinen a la línia de l'alta velocitat.

Un cop el túnel entri en servei, s'eliminarà el passadís exterior i s'habilitarà un punt únic de venda de bitllets, que es trobaria a l'estació de Renfe. "Hi haurà un únic punt de venda de bitllets", ha precisat Carles Ribas. Això permetrà, doncs, que l'estació del tren convencional funcioni com una veritable estació intermodal (des d'on es puguin comprar bitllets de Rodalies, per al TAV i també per a autobusos).

A més, el regidor d'Urbanisme també precisa que, amb la construcció del passadís subterrani, es podran recuperar sis andanes per a autobusos que ara es perden (ja que els ocuparan serveis de l'estació provisional del TAV).

L'edifici provisional, cedit a la ciutat

Carles Ribas, fins i tot, ha anat més enllà i ha plantejat que, un cop el túnel estigui construït i l'estació de Renfe funcioni com a finestreta única, Adif pugui cedir l'edifici de l'estació provisional a la ciutat. "Serà aleshores quan s'obriria un procés ciutadà per decidir què s'hi faria, si mantenir-lo i destinar-lo a altres usos o, si es considera adient, enderrocar-lo", ha dit el regidor d'Urbanisme.

El regidor també ha precisat que, tot i que s'hagi pactat amb Adif construir aquest túnel per connectar les estacions, la ciutat no renuncia a portar a terme el projecte ferroviari en la seva globalitat. És a dir, a executar les fases que comprenen el soterrament del tren convencional al seu pas per la ciutat i l'enderroc del viaducte.

24-10-2012

Un pas subterrani connectarà l'estació de trens amb les andanes del TAV

Permetrà eliminar el passadís en superfície i convertir l'actual estació en intermodal

GIRONA | LAURA FANALS L'actual estació de Renfe a la ciutat de Girona comptarà amb un passadís subterrani que la connectarà amb les andanes del tren d'alta velocitat (TAV). En l'escenari més favorable, aquesta connexió estarà enllestida l'any 2014, i un cop entri en funcionament permetrà eliminar el passadís exterior transparent que inicialment connectarà l'actual estació amb l'estació provisional del TAV. D'aquesta manera, l'actual estació es convertirà en intermodal i permetrà l'accés al tren convencional, el TAV i la futura estació d'autobusos, que també serà subterrània. Sis tècnics d'Adif i representants de l'Ajuntament es van reunir ahir per tal de plantejar canvis en el projecte d'estació del TAV, davant del risc que l'Estat no acabi construint la futura estació intermodal.

Durant la trobada, Adif va accedir a fer una connexió subterrània entre l'actual estació de Renfe (que tindrà entrades tant per l'est com per l'oest) i els pisos subterranis i les andanes de l'alta velocitat. D'aquesta manera, l'actual estació de Renfe tindrà un caràcter intermodal, ja que permetrà l'accés al tren convencional, els autobusos i TAV, i vendrà els bitllets per a tots tres mitjans de transport. L'accés a aquest passadís subterrani, que tindrà uns 80 metres de llargada, es farà a través de la zona on ara hi ha les finestretes, arribarà fins a la planta -1 de la nova estació i acabarà a sota d'on es troba l'edifici de l'Estació-Espai Jove, on està previst que en el futur hi hagi l'estació definitiva. El pas subterrani permetrà que no es perdin les sis andanes per als autobusos que estava previst que s'eliminassin amb la connexió en superfície.

La setmana que ve, Adif i l'Ajuntament elaboraran el protocol per tirar endavant aquesta connexió, i l'avantprojecte hauria d'estar llest a finals de novembre. No està previst, però, que el passadís

subterrani pugui estar enllestit abans de 2014, en el millor dels casos. Per això, de moment hi haurà una connexió en superfície des de l'actual estació de Renfe fins a l'estació provisional del TAV, construïda sobre la llosa del Parc Central i on hi haurà, inicialment, l'accés a les andanes.

El futur de l'estació provisional. Un cop entri en funcionament l'enllaç subterrani, la connexió en superfície desapareixerà i, per tant, l'estació provisional del TAV deixarà d'estar en funcionament. El regidor de Projecte Ferroviari, Carles Ribas, va explicar que confien que l'Estat cedeixi la seva superfície -d'uns 1.200 metres quadrats- a l'Ajuntament de Girona. Llavors, el consistori endegarà un procés participatiu per decidir si l'estació provisional es manté o s'enderroca, i què es fa amb tota la zona del parc Central.

Ribas va mostrar-se satisfet perquè, «per primer cop», s'ha establert un calendari i Adif ha assumit compromisos fermes amb la ciutat. Per això, va convidar els portaveus de tots els grups municipals a sumar-se al protocol que s'ha de signar la setmana que ve.

Ribas va deixar clar que aquesta connexió subterrània no impedirà que, en el futur, es pugui soterrar el tren convencional, malgrat que de moment no hi hagi consignació pressupostària per fer-ho. «No renunciem a les fases 2 i 3 del projecte ferroviari, però hem de pensar en el futur i preveure tots els possibles escenaris», va indicar Ribas. Pel que fa a la vessant comercial, de moment es mantindran els establiments actuals i, en cas que s'acabi fent l'estació definitiva, Adif va garantir que no s'hi instal·laran grans superfícies.

06-11-2012

Veïns de Sant Narcís s'enduran el sac de dormir a l'Audiència del TAV

Afirmen que no marxaran de l'Auditori fins que no rebin compromisos concrets per part de l'Ajuntament

GIRONA | L.F.G. La tercera Audiència Pública sobre el Projecte Ferroviari de Girona, que se celebrarà avui a partir de les vuit del vespre a l'Auditori-Palau de Congressos, es preveu llarga. Tant, que alguns veïns -majoritàriament de l'àrea de Sant Narcís- tenen previst endur-se els sacs de dormir, tot assegurant que no abandonaran l'Auditori fins que no aconseguixin "compromisos reals" per part de l'Ajuntament.

Els principals temes que s'han de posar sobre la taula durant aquesta Audiència seran la presentació de la proposta i el calendari del projecte d'urbanització de la plaça Europa, així com la presentació de l'estat actual i la proposta d'implantació de la futura estació intermodal. A més, el consistori vol impulsar la creació de l'oficina d'atenció al ciutadà, que ha de donar resposta a les reclamacions dels afectats per les obres, i un pla de dinamització de la zona, primer per al barri de Sant Narcís i després per al conjunt de la ciutat. En aquest sentit, vol fer un estudi de l'impacte de l'arribada del TAV vinculat al futur procés participatiu que es promourà per tal de decidir els usos del nou espai resultant.

Els veïns, però, no volen promeses generals, sinó que exigeixen propostes concretes. Per això, alguns d'ells han anunciat que no marxaran de l'Auditori fins que el govern municipal no hagi adquirit compromisos concrets. "Si ens diuen que volen obrir l'oficina d'atenció al ciutadà, nosaltres volem saber la data, lloc i responsable", explica el portaveu de la Mesa d'Entitats per la Participació Ciutadana, Xavier Villareal. El representant veïnal assegura que es mostren "molt agraïts" pels processos participatius que s'han fet fins ara, però considera que la situació ja s'ha allargat massa i

que ara ja no queda temps, perquè està previst que l'alta velocitat comenci a funcionar l'abril de l'any que ve.

23-11-2012

Vila defensa el 'compromís' de CiU amb Girona i l'aeroport amb el futur baixador del TAV

El candidat diu que mantindran i incrementaran la política comercial per atreure més companyies aèries a la infraestructura gironina

El candidat de CiU per Girona, Santi Vila, va reivindicar ahir des dels terrenys on està previst que es faci el futur baixador del TAV a Vilobí d'Onyar el "compromís" que ha tingut el Govern de la Generalitat amb les comarques gironines i amb l'aeroport de la demarcació. Aquest projecte que la Generalitat va presentar l'abril de 2011 i del qual ja en té pràcticament acabat l'estudi informatiu, tindria un cost d'uns 9 milions d'euros -pagats exclusivament per la Generalitat-, les obres s'iniciarien el 2014 i permetria connectar les instal·lacions de Vilobí amb Barcelona en només 30 minuts en tren. El director general de Transports i Mobilitat, Ricard Font, i el portaveu adjunt de CiU al Congrés, Pere Macias, van acompanyar el candidat en l'acte. "L'aeroport és una infraestructura absolutament estratègica" tant per Girona com pel país, va comentar Vila, que va donar dos missatges sobre els compromisos de CiU. Per una banda, la connexió intermodal que es construirà, que és una de les accions que vol fer CiU per potenciar l'aeroport, i que "acredita el compromís" del partit amb Girona. Segons van explicar Vila i Font, el baixador es preveu construir en un punt on hi ha un desdoblament de vies, previst per a l'avançament de trens. Per això, Font va justificar que el projecte és senzill perquè només caldrà construir els edificis a banda i banda de les vies i un pas inferior pels passatgers. El projecte inclou fins a 500 places d'aparcament i es preveu millores en la carretera per unir l'estació amb l'aeroport amb autobusos llançadora que farien el trajecte, que no superaria els cinc minuts. Segons Font, la previsió és que usarien l'estació 1,2 milions de passatgers cada any, la majoria per l'aeroport, però també per les poblacions de la Selva. Font va explicar que l'estació es fa en terrenys de l'Estat i que, per tant, caldrà signar un conveni amb Adif que determini com i qui gestiona el servei i les característiques dels trens (quins s'aturen, els bitllets, etc). Per altra banda, Vila va criticar l'actual model de gestió dels aeroports espanyols amb Aena i va demanar-ne el traspàs. I, a més, va afirmar que el segon "compromís" és mantenir i incrementar la política comercial i de promoció de l'aeroport que s'està fent per atraure més companyies aèries a la infraestructura de Girona.

23-11-2012

Pastor anuncia que el TAV arribarà a Girona el gener amb vuit trens al dia

La ministra diu que el PP incorpora 3 M€ al pressupost per reduir peatges a l'AP-7 mentre durin les obres a la N-II

La ministra de Foment, Ana Pastor, va anunciar ahir a Lloret de Mar durant una trobada amb empresaris que l'alta velocitat arribarà a Girona el mes de gener. La ministra va detallar que hi haurà 16 freqüències diàries. Alguns trens cobriran el trajecte entre Madrid i la frontera francesa (caldrà aturar-se a Figueres per canviar de comboi) i d'altres connectaran les quatre capitals catalanes. El trajecte Barcelona-Girona es farà amb 40 minuts i fins a Figueres durarà 55, segons va detallar Pastor.

La ministra va aprofitar la trobada electoral amb empresaris per anunciar que els trens d'alta velocitat arribaran a Girona i Figueres el gener. Segons va avançar, hi haurà 16 freqüències diàries. Per una banda, hi haurà vuit trens d'alta velocitat que cobriran el trajecte de Madrid fins a Figueres i que faran parada a Girona. D'aquests, sis tindran com a final de trajecte l'estació de Vilafant però els altres dos

completaran el trajecte fins a la frontera. Pastor va explicar que encara estan pendents que s'homologuin els trens espanyols que fan el tram transfronterer i, per tant, caldrà parar a Vilafant per canviar de comboi, com ja passa actualment. Pastor va detallar que l'homologació estarà feta a l'abril i, llavors, ja es podrà fer tot el trajecte fins a París sense necessitat de canviar de tren.

A més, hi haurà vuit freqüències diàries de trens Avant. Es tracta de trens d'alta velocitat de mitja distància que cobriran els trajectes entre les quatre capitals catalanes. "És molt important poder tenir per fi connectades les quatre capitals", va remarcar. Pastor també va dir que pensa reunir-se amb l'Ajuntament de Girona i la Generalitat per estudiar algunes de les mesures que proposen per integrar l'estació provisional del TAV amb l'estació actual. Finalment, va dir que els preus dels bitllets encara s'estan negociant i que hi haurà opcions de bitllets integrats.

Bonificacions a l'AP-7La ministra també va anunciar que dilluns vinent el PP presentarà una esmena als pressupostos de l'Estat de 2013, on es destinaran 3 milions d'euros a rebaixar els preus dels peatges de l'AP-7 mentre durin les obres de la N-II. Pastor va explicar que estan estudiant quins vehicles es podran beneficiar dels descomptes i va avançar que l'objectiu de la mesura -que cal negociar amb la concessionària- és "descongestionar" la nacional. A més, Pastor va remarcar que la N-II es troba entre les cinc obres prioritàries del Govern estatal.

05-12-2012

Adif fa les primeres proves del TAV al tram sencer entre Barcelona i Figueres

La companyia encara no posa una data concreta a l'arribada de l'alta velocitat a Girona, tot i que Pastor va dir que seria el gener

GIRONA | ROBERT VAN EECKHOUT Els primers trens laboratoris de proves per fer les validacions tècniques de la infraestructura i la superestructura de la Línia del Tren d'Alta Velocitat (TAV) van començar a circular ahir en el recorregut sencer entre Barcelona i Figueres. D'aquesta manera, els primers trens ja van completar el recorregut sencer d'una línia que ha d'estar en funcionament a principis de 2013.

Durant la jornada d'ahir, Adif va destinar combois dotats amb sistemes de control d'última generació per dur a terme l'auscultació de la via i la catenària. Aquestes proves consisteixen a fer passar trens a diferents velocitats per fer-ne una valoració sonora i per estudiar la dinàmica de la via per validar la seva funcionalitat. Entre els paràmetres que es miren, hi ha l'estabilitat i la consolidació de la via.

D'altres comprovacions que també s'han de fer són que la senyalització i les comunicacions entre la via i els equips de bord siguin compatibles a tot Europa per possibilitar la connexió. A través del sistema GSM-R, un sistema de transmissió via ràdio al qual se li han assignat freqüència d'ús exclusiu per al ferrocarril a tota Europa. Els sistemes ERTMS/ETCS també regulen la gestió i la senyalització ferroviària arreu del continent.

El conjunt de proves, que tenen una duració variable en funció dels dictàmens tècnics, permet obtenir les certificacions de seguretat i les autoritzacions administratives necessàries prèvies a l'inici de les simulacions de circulació de combois amb material comercial.

Sense data concreta. Tot i que la realització d'aquestes proves ja indica que queden poques fases per a la posada en marxa dels Trens d'Alta Velocitat, Adif no va voler ahir donar terminis exactes sobre quan començaran a circular els combois entre Barcelona i la frontera francesa. De fet, no van ni arribar a l'extrem d'Ana Pastor, ministra de Foment, que en campanya electoral va posar el gener com a data d'arribada del TAV a Girona. En un comunicat, Adif explicava ahir que "l'òptim avanç de

les proves tècniques i de la resta d'actuacions que es realitzen actualment en el tram Barcelona-Figuères reafirma l'inequívoc i irrenunciable compromís del Govern d'Espanya de posar en servei la connexió internacional en alta velocitat amb França en els primers mesos del proper any".

D'aquesta manera, la postura d'Adif se situa més propera a la que va mostrar Mariano Rajoy a principis d'octubre, quan va dir que el TAV arribaria a l'abril. Posteriorment, en un acte de campanya electoral, la ministra Pastor va anar més enllà i va afirmar que "l'alta velocitat arribarà a Girona el mes de gener, amb un total de 16 freqüències diàries. Foment està pendent que s'homologuin els trens espanyols que fan el tram transfronterer, un tràmit que es farà a l'abril, i, per tant, caldrà parar a Vilafant per canviar de comboi, com ja passa actualment.

05-12-2012

Puigdemont no anirà a la reunió amb Foment sobre el TAV

Els portaveus de l'Ajuntament tampoc hi seran perquè la ministra Pastor no assistirà a la trobada

ACN L'alcalde i els portaveus de l'Ajuntament de Girona, a excepció del PPC, han decidit no assistir a la reunió per parlar del TAV que estava prevista per al proper dimarts amb el Ministeri de Foment en conèixer que la ministra, Ana Pastor, no hi serà. Pastor ha delegat en el secretari d'Estat d'Infraestructures, una decisió que ha indignat el consistori, que reclama trobar-se amb Pastor des del febrer i que no ha vist fins fa poques setmanes com es concretava aquesta esperada reunió. La trobada s'havia de celebrar el dimarts a Madrid i, a banda de l'alcalde, hi estaven convidats tots els portaveus municipals. L'alcalde, Carles Puigdemont, considera que és un "nou desaire" del ministeri vers els gironins.

L'alcalde de Girona i els portaveus dels grups municipals a l'Ajuntament -a excepció del PPC- no aniran aquest dimarts a Madrid a la reunió prevista inicialment amb la ministra de Foment, Ana Pastor, perquè aquesta ha comunicat aquest dimecres que no hi podia assistir. La ministra ha delegat en el secretari d'Estat d'Infraestructures, Transport i Habitatge però l'alcalde i els portaveus que han assistit a la reunió de la junta de portaveus d'aquesta tarda (CiU, PSC, CUP i ICV-EUiA, PPC no hi ha assistit) han constatat que aquesta no era la reunió sol·licitada.

La reunió la va demanar formalment l'alcalde el mes de febrer, la va tornar a reclamar a l'estiu en no rebre cap notícia i, finalment, es va concretar aquesta tardor. La voluntat de l'ajuntament era conèixer de primera mà informacions rellevants en relació al projecte ferroviari a la ciutat de Girona, entre d'altres la data concreta d'arribada de l'alta velocitat. En un acte electoral, la ministra va assegurar que seria al gener però no va concretar quin dia.

L'alcalde, Carles Puigdemont, ha lamentat el que considera "un nou desaire a la ciutat de Girona" per part de la màxima responsable de les obres "que han provocat i provoquen considerables molèsties als veïns".

06-12-2012

Estació provisional El nou edifici comença a agafar forma

La ministra delega en el secretari d'Estat i l'Ajuntament diu que això no era el que s'havia demanat

GIRONA | LAURA FANALS L'estació provisional del tren d'alta velocitat a Girona ja pren forma. Després de mesos de feina, l'estructura comença a ser visible i reconeixible, ja que en aquests moments s'estan aixecant i recobrint les parets. Les obres avancen a bon ritme, ja que, segons les últimes previsions de Foment (fetes en un acte electoral del PP), l'alta velocitat haurà d'estar operativa a la ciutat de Girona el gener de 2013. Els portaveus de CiU, PSC, CUP i ICV a l'Ajuntament de

Girona van acordar ahir no assistir a la reunió prevista per dimarts al Ministeri de Foment per parlar sobre el TAV en assabentar-se que la ministra, Ana Pastor, no hi serà present. L'alcalde, Carles Puigdemont (CiU), porta des del passat mes de febrer reclamant aquesta trobada, que ha de servir per conèixer de primera mà quins són els plans del ministeri per al projecte ferroviari a la ciutat de Girona. En assabentar-se ahir que la ministra finalment no hi participaria i que havia delegat en el secretari d'Estat d'Infraestructures, Transport i Habitatge, l'alcalde i els portaveus de tots els partits excepte el PP van decidir no assistir a la reunió. Puigdemont va lamentar el "nou desaire" de la màxima responsable de les obres de l'alta velocitat. Els veïns de la zona, mentrestant, es van queixar ahir tant de la falta de seguretat al voltant de les obres com de la manca de compromisos per part del govern municipal. Segons indiquen, la part de la plaça Europa que allotja comerços ha quedat totalment tancada, de manera que no hi poden entrar cotxes de bombers ni de policia i a la nit queda molt fosca, ja que les tanques altes impedeixen que hi entri la llum. Per això, afirmen que ja s'han produït algunes estrebades de bossa i alerten que creix la sensació d'inseguretat. El que més indigna els veïns, però, és que, un mes després de l'Audiència Pública, l'Ajuntament no hagi complert els seus compromisos. Segons el president de l'Associació de Veïns de Sant Narcís, Martí Carreras, queda pendent l'obertura de l'oficina d'atenció als afectats, que ja fa mesos que s'està reclamant però que a hores d'ara encara no és una realitat. A més, denuncia que les obres nocturnes no s'han aturat del tot. Quan hi van els agents de la policia local, afegeix, algunes vegades mostren tenir permís municipal i altres no. El regidor de Projecte Ferroviari, Carles Ribas, va explicar que l'Ajuntament està pendent que la Generalitat els cedeixi el local per a obrir l'oficina, i va recordar que la Policia Municipal vigila de prop els treballs nocturns. Per tal d'aconseguir respostes, els veïns han demanat als partits que van participar en la darrera reunió de la Mesa d'Entitats per a la Participació Ciutadana (PSC, CUP i ICV) que facin arribar aquestes qüestions a l'equip de govern durant el proper ple municipal. A més, adverteixen que no s'asseguran a cap més taula de participació ciutadana ni participaran en cap més procés participatiu fins que no tinguin respostes.

07-12-2012

Pastor confirma que el TAV arribarà a Girona a principis d'any però no concreta la data

El director general de Transports, Ricard Font, en canvi, ha dit avui que els primers trens arribaran el 8 de gener

ACN/EFE La ministra de Foment, Ana Pastor, ha dit avui que el tren d'alta velocitat (TAV) estarà en disposició d'arribar a Girona i a la frontera francesa a principi de l'any vinent, però no ha pogut confirmar la data exacta, ja que es fixarà quan els tècnics estimin que està tot ultimada.

A la roda de premsa posterior al Consell de Ministres, la titular de Foment ha respost així la pregunta sobre les informacions que asseguren avui que el primer tren d'alta velocitat (TAV) comercial arribarà a Girona el pròxim 8 de gener des de Barcelona. Pastor ha recordat que ella mateixa fa quinze dies va anunciar a Lloret de Mar que "al gener, si les proves tècniques dels trens anaven bé, hi hauria l'oportunitat de veure com arriba el TAV a Girona i a la frontera francesa".

No obstant això, la ministra de Foment no ha volgut concretar una data ja que "una vegada ultimada la via i la catenària cal passar uns requeriments tècnics per comprovar que el tren sigui el més segur", ha puntualitzat. Ha comentat, que quan va arribar a l'Executiu encara estaven sense licitar part de les obres de l'alta velocitat a Girona i a la frontera" i poc temps després "es van licitar, es van adjudicar i s'està ultimada la seva execució".

També Pastor ha recordat que en la recent Cimera de caps d'Estat d'Espanya i França, el president del Govern espanyol, Mariano Rajoy, va adquirir el compromís amb el seu homòleg francès, François

Hollande, que a l'any que ve pugui haver-hi trens francesos homologats que arribin a Espanya i trens espanyols homologats que arribin a França". "Estem en aquest procés d'homologació mútua de trens, que serà una fita en la història del ferrocarril a Espanya", ja que "serà la primera vegada que un tren d'alta velocitat pugui arribar a França en una via compartida com és l'ample internacional", ha puntualitzat Pastor.

Tot, el mateix dia en què el director general de Transports i Mobilitat, Ricard Font, ha confirmat que el primer comboi comercial del TAV arribarà a Girona el proper 8 de gener, procedent de Barcelona. En declaracions a Catalunya Ràdio, Font ha dit que aquesta és la data que Renfe i Adif han comunicat a la Generalitat. El trajecte entre Barcelona i Girona durarà 40 minuts, mentre que fins a Figueres serà de 55 minuts. Segons Foment, hi haurà diàriament vuit trens que uniran Madrid, Girona i Figueres i vuit trens Avant que comunicaran les quatre capitals catalanes. També, la línia tindrà dues connexions diàries amb França. Ricard Font espera que l'estació de Girona estigui finalitzada a finals d'any.

Com s'ha dit, la ministra Pastor va avançar enmig d'un acte electoral aquesta passada campanya que la línia Barcelona-Figueres del TAV començaria a funcionar al gener amb una oferta de setze freqüències diàries. Malgrat tot, en aquell moment no va concretar a partir de quin dia s'iniciaria el servei, com tampoc ha fet avui. Tot i això, el director general de Transports i Mobilitat, Ricard Font, sí ha concretat que els primers trens de passatgers arribaran a Girona el dimarts 8 de gener. Així ho ha fet saber Renfe i Adif a la Generalitat, segons ha dit Font.

La Generalitat també ha rebut alguns detalls més sobre com serà el servei. Tal i com va avançar la ministra a l'acte electoral de Lloret, hi haurà vuit combois que oferiran connexions des de Madrid fins a Figueres i que tindran parada a Girona. D'aquests, sis tindran com a final de trajecte l'estació de Vilafant però els altres dos seguiran fins a França. La durada del trajecte de Girona a Barcelona serà de 40 minuts i de Barcelona a Figueres, de 55.

D'altra banda, hi haurà vuit trens Avant més. Es tracta de trens d'alta velocitat de mitja distància que cobriran els trajectes entre les quatre capitals catalanes que, després de la posada en marxa de la línia Barcelona-Figueres, quedaran totes quatre connectades per alta velocitat.

De moment, encara no s'han donat a conèixer ni els horaris ni els preus dels bitllets ja que s'està acabant de definir l'oferta comercial. Pel que fa a l'estació provisional del TAV -actualment en obres-, Font espera que estigui acabada a finals d'any.

L'encaix de la nova estació del TAV i l'estació actual de Renfe és un fet que preocupa al consistori, que des del febrer porta demanant reunir-se amb la ministra Pastor per tractar aquest i d'altres temes referits al projecte ferroviari. Pastor, durant l'acte electoral de Lloret, va comprometre's a trobar-se amb l'alcalde. La reunió s'havia de fer el proper dimarts a Madrid però tant l'alcalde com els portaveus de l'Ajuntament de Girona, a excepció del PPC, han decidit no anar-hi perquè Pastor no hi assistirà i ha delegat en el secretari d'Estat d'Infraestructures. L'alcalde ho considera un "nou desaire" del ministeri vers els gironins.

08-12-2012

Desencontres i confusió davant l'arribada del TAV

La Generalitat afirma que els trens començaran a circular cap a Girona i la frontera francesa el 8 de gener, però la ministra Ana Pastor refusa confirmar la data i ho deixa en mans dels tècnics. Puigdemont, mentrestant, es mostra molest per la falta d'informació de Foment.

GIRONA | LAURA FANALS/AGÈNCIES A poques setmanes de l'arribada del tren d'alta velocitat a la ciutat de Girona, el més calent és a l'aigüera. Estat i Generalitat no es posen d'acord sobre la data d'arribada; l'alcalde, Carles Puigdemont (CiU), se sent menystingut perquè no ha aconseguit reunir-se amb la ministra de Foment, Ana Pastor (PP), malgrat haver-ho demanat amb insistència; i els veïns i comerciants es mostren molestos perquè el govern local encara no ha creat l'oficina d'atenció als afectats ni ha aturat les obres nocturnes.

L'Estat ha donat dues dates per a l'arribada del TAV: a l'octubre, el president del govern, Mariano Rajoy (PP), va anunciar en una compareixença amb el seu homòleg francès, François Hollande, que l'alta velocitat arribaria a la frontera francesa l'abril de 2013. Però més endavant, en plena campanya electoral de les darreres eleccions catalanes, Pastor va anunciar en un acte a Lloret que el TAV començaria a funcionar a Girona el mes de gener. En ambdues ocasions, Puigdemont es va queixar que el Govern estatal fes els anuncis davant dels mitjans abans d'haver comunicat les dates als ajuntaments afectats.

Ara, però, sembla que la data no està del tot clara. El director general de Transport i Mobilitat de la Generalitat, Ricard Font (CiU), va afirmar ahir a Catalunya Ràdio que el primer comboi comercial del TAV arribaria a Girona el dia 8 de gener, és a dir, d'aquí a un mes just. Font va assegurar que aquesat era la data que Renfe i Adif havien comunicat a la Generalitat.

Ahir mateix, però, Pastor va refusar confirmar públicament aquesta data. La ministra va mostrar-se confiada que el TAV arribi tant a Girona com a la frontera francesa "a principis del proper 2013", però va rebutjar dir si serà o no el dia 8: "Estarem en disposició que comencin a circular els trens a principis d'any, però els tècnics són els que han de dir la data un cop ho tinguin tot enllestit perquè els trens arribin a la frontera francesa", va afirmar durant la roda de premsa posterior al Consell de Ministres, tot afegint que "un cop acabada la via i la catenària, s'han de passar uns requeriments tècnics per comprovar que el tren sigui completament segur".

Pastor va recordar que en aquests moments estan funcionant trens en proves per comprovar la via i va recordar que, quan ella va arribar al Ministeri, "encara quedaven per licitar algunes obres d'aquest tram del TAV". Segons va assegurar, ha estat el seu equip qui s'ha encarregat de licitar i executar aquests treballs.

Mentrestant, des de l'Ajuntament, Carles Puigdemont ha mostrat en diverses ocasions el seu malestar per la manca d'informació rebuda per part de Foment, i molt especialment pel fet que Pastor no s'hagi reunit amb el consistori malgrat que se li va demanar ja fa deu mesos, el passat mes de febrer.

L'alcalde gironí veu aquesta trobada molt necessària per saber quins són exactament els plans de Foment per al futur ferroviari de la ciutat, ja que, un cop hagi arribat l'alta velocitat, quedarà penedent el soterrament del tren convencional i l'enderroc del viaducte. Finalment, van aconseguir tancar una reunió pel proper dimarts al vespre, però just aquesta setmana la ministra els va comunicar que no ella no hi seria present i que delegava la trobada en un secretari d'Estat. Decebuts, tant ell com els portaveus de PSC, CUP i ICV van decidir que no assistiran a la trobada, al considerar que aquesta no és la reunió que ells havien demanat. Hi assistirà, això sí, el regidor de Projecte Ferroviari, Carles Ribas (CiU), i un tècnic, per tal de fer palesa la posició municipal.

Mentrestant, els veïns tampoc estan satisfets. Un mes després de l'Audiència Pública, es queixen que encara no s'ha posat en funcionament l'oficina d'atenció als afectats, que Adif continua treballant

a la nit i que la inseguretat ha aflorat al voltant de les obres. Per això, han demanat als grups de l'oposició que reflecteixin la seva situació durant el torn de precs i preguntes del proper ple i assegurin que no aniran a cap més procés participatiu fins que no tinguin tota la informació.

09-12-2012

Arriba el TAV a Girona i Figueres: memorial de greuges

"Arriba el TAV amb algunes vergonyes majúscules: tenir durant anys les vies acabades però no programada la sortida de Barcelona i la construcció de l'estació de Girona. Però sobretot l'escàndol més gran té un nom: TPFerro"

JORDI XUCLÀ Arriba el Tren d'Alta Velocitat, el TAV, a Girona i a la frontera amb França. 21 anys després de l'arribada de la primera línia d'Alta velocitat a Sevilla, primavera de 1992. 9 anys després de la primera data oficial de l'arribada del TAV a Girona: 2004. Fins a tres dates oficials i "definitives" ha arribat a anunciar el Govern de l'Estat per a l'arribada del TAV a Girona i la frontera francesa: 2006, 2008 i 2012. Arriba el TAV a Girona el 2013 després que l'Estat espanyol s'hagi convertit en l'Estat del món amb més quilòmetres de línia d'Alta Velocitat. Aviat l'estadística dirà que el xinesos (1.350 milions d'habitants) ocuparan el primer lloc en el rànquing. Res a agrair, un retard històric a recordar, perquè no es tracta només de l'arribada del TAV a Girona. La pregunta clau és: com pot ser que l'Estat que ha fet més quilòmetres de línia d'Alta Velocitat (Valladolid, Toledo, Albacete, Còrdova...) s'hagi passat 21 anys sense entendre que una prioritat absoluta era la connexió amb França, que vol dir amb la resta d'Europa. 21 anys d'autarquisme ferroviari en Alta Velocitat, 21 anys d'entornament en trens que anaven del no-res al Gran Madrid i del Gran Madrid a Sevilla (un tren de "folclòrics", segons va escriure Francisco Umbral), a la Manxa, a les vacances de Marbella, a les vacances de València... però 21 anys sense pensar que els trens moderns han d'anar "nord enllà, on diuen que la gent és neta, rica, lliure, desvetllada i feliç" (en paraules de Salvador Espriu, de qui precisament el proper any celebrarem el centenari del seu naixement a Santa Coloma de Farners). Arriba el Tren d'Alta Velocitat amb algunes vergonyes majúscules: tenir durant anys les vies acabades però no programada la sortida de Barcelona i la construcció de l'estació de Girona. Però sobretot l'escàndol més gran té un nom: TPFerro, l'empresa hispanofrancesa que té la concessió de la construcció i explotació del tram internacional Figueres-Perpinyà. El 14 de febrer de 2004, quan el ministre Francisco Álvarez-Cascos era un ministre en temps de descompte perquè ja s'havien convocat eleccions i ell ja havia anunciat la seva retirada de la política, es va firmar el protocol internacional entre el Regne d'Espanya i la República Francesa per a la construcció del tram internacional en forma de concessió amb la participació d'un consorci d'empreses espanyoles i franceses. Per la part espanyola, la tribuna del Bernabeu: Florentino Pérez i alguns amics valencians. El protocol és d'una claredat meridiana: a partir del 9 de febrer de 2009, si l'empresa tenia acabada l'obra, tenia dret a cobrar pel pas dels trens o, en defecte, una indemnització. L'Estat espanyol, en diferents acords del Consell de Ministres que tinc aplegats, ha gastat més de 200 milions d'euros en indemnitzacions -"compensacions"- a l'empresa TPFerro. El que s'hauria pogut fer amb 200 milions d'euros llançats al sac de la incompetència i la mala planificació! D'entrada, desdoblar més de mitja N-II al seu pas per les comarques gironines, el negoci de Robert i les cabres: 200 euros dels nostres impostos llançats en la compensació d'una empresa perquè el TAV no va arribar a entrar en servei fins a Figueres i en el tram internacional el 9 de febrer de 2009. El 8 de gener o un altre dia, això també forma part del fum final per desviar les coses de la memòria, arribarà el TAV a la frontera francesa. Convé recordar que l'any 1986 el Govern de la Generalitat va presentar un projecte de connexió en línia d'Alta Velocitat de Barcelona amb França. El projecte va ser redactat per Albert Vilalta, en aquells moments director general dels Ferrocarrils de la Generalitat, posteriorment conseller i secretari d'Estat. Existia una proposta catalana, impulsada pel president Jordi Pujol, per fer una obra

que venia avalada pel més rotund sentit comú: connectar Barcelona, segona ciutat de l'Estat, a uns 150 quilòmetres amb França, a través d'una línia d'Alta Velocitat. Fins i tot els vam redactar el projecte. I el president Pujol va començar els contactes amb els presidents regionals del sud de França -Llenguadoc-Roselló- perquè pressionessin les autoritats de París per accelerar els terminis de l'arribada del TGV a Perpinyà. Era un projecte europeu i europeista. Era 1986, 27 anys després, arribarà el tren que vam proposar en els feliços anys 80 del segle passat, quan es construïa i es proposava reformar amb profunditat l'Estat. Algú hauria de respondre per aquests 27 anys transcorreguts. Girona és una de les demarcacions amb l'índex de riquesa i industrialització més alt de l'Estat però, sobretot, és lloc de pas indispensable per a la connexió amb França. Perquè algun dia no gaire llunyà les mercaderies del Port de Barcelona siguin transportades fins al port de Rotterdam i perquè el complementin ara que Rotterdam segon està saturat en les seves capacitats de transportar les mercaderies que li arriben per la ruta del Rin. Barcelona, el port principal de recepció de les mercaderies que arriben d'Àsia a través del canal de Suez i que es volen estalviar els dies de navegació per l'Estret de Gibraltar i la navegació per l'Atlàntic fins a Rotterdam. Aquesta mateixa setmana el president de la república francesa, François Hollande, i el president del consell de ministres italià, Mario Monti, han firmat els acords internacionals per a la ràpida construcció de la línia d'alta velocitat entre Lió i Torí. França prioritza primer Itàlia que Espanya, perquè els primers han mostrat molt més interès en aquesta connexió. A través d'una obra cara i d'enginyeria complexa a través dels Alps. L'autarquia del miratge del diner fàcil a Espanya els va fer oblidar que després de més de 2.500 quilòmetres de tren d'Alta Velocitat encara no s'havien connectat amb la resta d'Europa. I convé recordar que fins al mes d'abril no serà efectiva la connexió amb la resta d'Europa perquè el gener només arribaran trens fins a Figueres i després s'haurà de canviar de tren per fer el trajecte per les vies franceses. Més precisió suïssa en la programació de les obres. Estic convençut que els trens Avant seran rendibles per al desplaçament des de Figueres i Girona fins a Barcelona i la resta de capitals catalanes. Al principi amb 40 minuts entre Girona i Barcelona, d'aquí a uns mesos amb menys, uns 30 o 35 minuts. L'alternativa a un servei de Renfe Regional que ara fa el trajecte en una hora i 20 minuts, si tot va bé, quan aquest servei s'havia fet en 50 minuts no fa gaire temps. Convé que tothom sàpiga que els preus dels bitllets dels trens Avant i AVE estan per sota del preu de mercat. Em sembla que els gironins els ajudarem modestament a eixugar aquest dèficit. Perquè aquest dèficit l'han provocat aquelles línies que tenien 9 passatgers al dia entre Albacete i Conca. El mes que ve arribarà el TAV, amb molts anys de retard: 27, 21 o 9, depèn des de quan es calculi el retard i l'absurditat. Una bona notícia per a Catalunya: més connectats amb els semblants, nord enllà. Cap rendez-vous als equips ministerials de Fomento. Moltes coses per recordar-los. Les aquí apuntades i la suspensió del projecte de soterrament de la línia del tren convencional i l'enderrocament del viaducte al pas de la línia de tren convencional per Girona. O la nul·la sensibilitat de l'Estat per connectar l'aeroport de Girona-Costa Brava amb el TAV, que passa a pocs metres (això ho haurà de fer el Govern català). Aquest és el memorial de greuges per al dia que arribi, amb surrealista retard, el TAV a Girona i Figueres, 21 anys després de l'arribada a Sevilla.

12-12-2012

Primeres proves del TAV entre Barcelona, Girona i Figueres

Un tren d'alta velocitat travessa per primer cop el túnel que enllaça les estacions de Sants i Sagrera

15-12-2012

L'oficina d'atenció als afectats del TAV a Sant Narcís s'obrirà dimarts

GIRONA | DDG La nova Oficina Municipal d'Atenció al Ciutadà-Projecte Ferroviari de Girona obrirà dimarts provisionalment a l'edifici del Centre d'Iniciatives Locals de Sant Narcís (carrer Tarragona, número 40), i estarà oberta al públic cada dimarts de les cinc de la tarda a les nou del vespre. Un cop

s'acordi amb la Generalitat la cessió a l'Ajuntament de l'edifici situat a l'avinguda de Sant Narcís, número 59 (antiga seu de Justícia), aquest es convertirà en l'oficina d'atenció al públic definitiva.

19-12-2012

Obre la nova oficina d'atenció al ciutadà pel TAV a Girona

La nova Oficina Municipal d'Atenció al Ciutadà del TAV a Girona va obrir ahir per primer cop les portes, de moment de forma provisional a l'edifici del Centre d'Iniciatives Locals de Sant Narcís. El local, que estarà obert cada dimarts de cinc de la tarda a nou del vespre, obrirà de forma excepcional el dijous 27 de desembre en lloc del dia 25 i el 3 de gener en lloc del dia 1.

21-12-2012

Els trens d'alta velocitat en proves ja circulen per la línia de Girona

GIRONA/MADRID | EFE/DDG Renfe està provant aquests dies els trens d'alta velocitat que properament connectaran Barcelona amb Figueres. Un d'aquests combois apareix a la fotografia, realitzada ahir a tres quarts de 5 de la tarda a l'alçada de Fornells de la Selva, just abans d'entrar a Girona.

D'altra banda, també ahir, la ministra de Foment, Ana Pastor, va anunciar que el Govern "ajustarà" els preus dels bitllets del Tren d'Alta Velocitat (TAV) perquè actualment són "molt cars" i va avançar que el gener presentarà un nou model de tarifes per "intentar ser competitiu". "El TAV és ràpid i eficaç, però hi ha moltes persones que no hi han anat mai perquè encara és molt car", va afirmar Pastor. També va tornar a dir que, entre Girona i Barcelona, entrarà en funcionament el gener.

27-12-2012

Girona critica que no se sàpiga el preu del TAV

GIRONA | EUROPA PRESS/DDG L'Ajuntament de Girona ha lamentat tenir "informació zero" sobre l'arribada del tren d'alta velocitat a la ciutat i sobre el preu que tindran els bitllets. De moment, la venda està bloquejada a partir del 8 de gener, dia en què està prevista la seva posada en funcionament.

El regidor d'Urbanisme i Projecte Ferroviari, Carles Ribas (CiU), ha assenyalat que l'únic que els ha donat alguna informació ha estat Renfe, ja que ni Adif ni el Ministeri de Foment s'han posat en contacte amb l'Ajuntament: "L'únic que ens ha informat ha estat Renfe, que ha dit que la intenció és que el tren sigui viable el dia 8, però ni Adif ni el Ministeri de Foment ens han comunicat res", explica. Ribas ha confiat que la ministra de Foment, Ana Pastor, visiti Girona el dia de la inauguració del TAV, per tal de "definir d'una vegada com queden les coses". De tota manera, desconeix si finalment serà així. Cal recordar que l'Ajuntament ha demanat en diverses ocasions una trobada amb la màxima responsable de Foment, però de moment aquesta no ha accedit a rebre'ls.

Ribas ha deixat clar que, "teòricament, no hi ha d'haver afectacions en la resta de serveis ferroviaris" quan comencin a circular els trens d'alta velocitat, ja que aniran per vies diferents.

Mentrestant, la conselleria de Territori i Sostenibilitat ha descartat també afectacions o alteracions en el servei de Rodalies i Regionals. Fonts del departament han explicat que, un cop l'alta velocitat faci sis mesos que funciona, s'analitzarà la demanda i s'estudiarà si cal ajustar horaris per oferir un millor servei a l'usuari. Des de Territori també s'ha descartat que l'arribada de l'alta velocitat a Girona suposi una reducció de freqüències o la desaparició de l'Eix Bus, que uneix Girona amb Lleida.

Pel que fa a les possibles afectacions sobre el tren-hotel Barcelona-París, el Talgo Mare Nostrum Montpeller-Cartagena, el Talgo Barcelona-Montpeller i el Talgo Lorca-Montpeller, fonts de Renfe

s'han limitat a assenyalar a Europa Press que hi estan treballant. El TAV oferirà tres connexions diàries internacionals amb França; vuit de nacionals del TAV Madrid-Girona-Figueres i vuit regionals d'alta velocitat (Avant) entre les quatre províncies catalanes.

El temps de viatge estimat entre Girona i Barcelona serà de 40 minuts, mentre que des de la capital catalana fins a Figueres se'n necessitaran 50. El trajecte Girona-Marid, d'altra banda, es realitzarà en quatre hores i cinc minuts, mentre que de Girona a Saragossa es trigarà poc més de dues hores i mitja.

28-12-2012

Inauguració El TAV entre Figueres i Barcelona

L'acte comptarà amb l'assistència del Príncep d'Astúries, Mariano Rajoy i Artur Mas, entre altres autoritats

El Príncep d'Astúries i els presidents del Govern, Mariano Rajoy, i de la Generalitat, Artur Mas, assistiran demà dimarts a la inauguració oficial de la nova línia de l'AVE de Barcelona a Figueres, que farà possible la connexió en alta velocitat entre Catalunya i França, i que entrarà en funcionament el dimecres 9 de gener. El TAV a Girona i a Figueres arriba amb una campanya de 60.000 places promocionals els tres primers mesos. El trajecte entre la capital de l'Alt Empordà i Barcelona es reduirà a 53 minuts, amb un preu de bitllet des de 8,89 euros (amb els abonaments disponibles), i entre Girona i Barcelona es podrà viatjar en 37 minuts pagant des de 6,91 euros (si s'adquireix un abonament de 10 viatges). Girona ha estat quatre anys i mig patint les obres de l'ambiciós projecte ferroviari al Parc Central. Unes tasques que encara s'allargaran un temps més, atès que falta acabar la construcció de l'equipament superior. Tanmateix, la idea inicial també incloïa el soterrament de les vies del tren convencional, un projecte que amb la crisi ha acabat sent desestimat per les autoritats.

02-01-2013

Puigdemont lamenta assabentar-se dels preus del TAV per la premsa

L'alcalde de Girona considera l'actitud de Foment decebedora però celebra que els preus siguin "competitius"

ACN L'anunci de la posada a la venda dels bitllets per al Tren d'Alta Velocitat (TAV) entre Figueres, Girona, Barcelona i Madrid ha estat rebuda amb un regust agre dolç a l'Ajuntament de Girona. L'alcalde, Carles Puigdemont, ha recordat que és una fita que la ciutat "espera des de fa molts anys" però ha lamentat que, de nou, s'hagin assabentat de les novetats "amb una nota de premsa". Puigdemont creu que Foment ha tingut una actitud "decebedora" i que ha actuat amb "molt poca sensibilitat" cap al territori. Tot i això, l'alcalde creu que els preus per al TAV i per als Avant que proposa Renfe són "competitius" i ajudaran a que l'alta velocitat doni "un bon servei".

La data oficiosa ja està confirmada: el 8 de gener hi haurà el viatge inaugural del TAV que unirà Madrid amb Barcelona, Girona i Figueres i el 9 es posarà en servei a nivell comercial. El TAV acabarà arribant fins a París però no serà possible fer el trajecte sense canviar de tren fins a l'abril.

L'alcalde de Girona, Carles Puigdemont, sosté que és una bona notícia que després d'anys d'obres el TAV sigui un realitat. "Sobretot a Girona, que era l'última capital del trajecte que faltava connectar en alta velocitat", ha afirmat Puigdemont. Tot i això, ha lamentat que totes les decisions s'hagin pres d'esquena a la ciutat i al govern municipal. "No entenem que es prenguin decisions precipitades amb una obra de tan llarga durada i no hauria estat malament saber-ho amb molta més antel·lació", opina Puigdemont.

Ni la data de posada en servei, ni les freqüències de pas ni els preus. Puigdemont ha lamentat que el govern local no hagi tingut constància de cap informació abans que es fessin públiques a través dels mitjans de comunicació. Segons l'alcalde, hi ha una actitud clarament "decebedora" de Foment cap a Girona i el conjunt de Catalunya.

"Ja fa temps que hi ha poca sensibilitat cap al territori que no rep cap explicació de com es fan les coses", ha criticat Puigdemont que creu que l'explicació a aquesta actitud és que no hi ha "cap interès d'agradar ni de satisfer" les necessitats del territori. "Quan som els que hem patit anys d'obres que encara no han acabat", ha afegit Puigdemont.

Preus competitiu

Tot i aquest lament per la manca d'informació per part del ministeri, Puigdemont creu que serà bo per a la ciutat que estigui connectada a través d'un trajecte de poc temps amb ciutats com Montpeller, Perpinyà, Barcelona, Saragossa o Madrid.

A més, l'alcalde assegura que els preus que ha fet públics avui Renfe en una nota de premsa són "competitiu" i en la línia que esperaven no només en els recorreguts llargs sinó també en els abonaments i els Avant.

"No ens volem limitar a veure passar el tren per la barrera, sinó que volem ser actors perquè fa molts anys que ho esperem i estarem millor connectats a la nostra euroregió", ha conclòs Puigdemont que recorda que a la ciutat encara hi ha obres pendents i assegura que pressionaran perquè no s'oblidin les necessitats de la ciutat.

05-01-2013

21 busos connectaran Figueres amb l'estació de TAV de Vilafant

Territori i Sostenibilitat implantarà a partir del 9 de gener aquestes expedicions per millorar la comoditat

CN El Departament de Territori i Sostenibilitat implantarà a partir d'aquest 9 de gener nous serveis d'autobús que comunicaran el centre de Figueres amb l'estació del tren d'alta velocitat de Figueres-Vilafant, coincidint amb l'estrena dels nous serveis del TAV. En total, s'oferiran 21 expedicions diàries - onze d'anada i deu de tornada- que tindran un cost d'1,25 euros per trajecte. Els nous serveis, que s'han dissenyant tenint en compte les sortides i arribades dels trens, tenen com objectiu facilitar l'accés en transport públic als ciutadans que vulguin arribar a l'estació des del nucli urbà. Els nous autobusos tenen 80 places i estan adaptats per a les persones amb mobilitat reduïda.

Les noves expedicions començaran el mateix dia que s'estrenaran els nous serveis del TAV que connectaran Barcelona, Girona i Figueres. L'objectiu d'aquests serveis és facilitar l'accés en transport públic a aquesta estació de tren des del nucli urbà de Figueres i millorar la comoditat dels viatgers.

Els horaris dels autobusos, que comencen a dos quarts de set del matí i finalitzen prop de les deu de la nit, s'han dissenyat tenint en compte especialment les sortides i arribades dels trens i així minimitzar les esperes dels usuaris i potenciar la intermodalitat.

Els nous serveis de bus se sumaran als que fins ara donaven servei a l'estació del tren d'alta velocitat per apropar els viatgers amb destinació París. Així, en total, a partir del 9 de gener s'oferiran 21 expedicions diàries - onze d'anada i deu de tornada- que inclouen tant les que connecten amb el TAV en sentit Barcelona com París.

Els autobusos sortiran a les 6.30, 7.30, 8.30, 9.45, 10.30, 12.30, 14.30, 16.25, 16.50, 19.30 i 20.20 des de l'estació d'autobusos de Figueres i passaran per la Rambla, la plaça del Sol i la carretera d'Olot fins a l'estació del tren d'alta velocitat. D'altra banda, els busos sortiran de l'estació a les 8.40, 10.05, 11.50, 12.50, 13.50, 15.50, 17.15, 19.50, 20.25 i 21.50 hores i passarà per la carretera d'Olot, la plaça del Sol, la Rambla i l'estació d'autobusos.

La línia estarà gestionada per l'empresa Teisa i comptarà amb vehicles de fins a 80 places de capacitat adaptats a persones amb mobilitat reduïda. Cada trajecte tindrà un cost de 1,25 euros tot i que s'oferiran bitllets combinats d'anada i tornada i un abonament multiviatge.

06-01-2013

El TAV no serà un entrebanc per recuperar el vol a Madrid, segons el director de l'aeroport de Girona
Lluís Sala assegura que l'alta velocitat "ampliarà" la zona d'influència de l'aeroport i generarà "noves oportunitats"

ACN El director de l'aeroport de Girona, Lluís Sala, creu que l'arribada del Tren d'Alta Velocitat (TAV) que connectarà la ciutat amb Madrid a partir de dimecres i directe amb París a partir de l'abril "ampliarà" la zona d'influència de l'aeroport i això farà que apareguin "noves oportunitats" que caldrà aprofitar. Sala ha afirmat que la connexió de Girona amb Madrid amb TAV no representarà un entrebanc per a la recuperació de l'enllaç aeri entre les dues ciutats. El director de l'aeroport ha recordat que el vol Girona-Madrid és una "demanda gairebé històrica" del territori i que l'objectiu és trobar una companyia que vulgui cobrir el trajecte, després que Ryanair el deixés d'operar a finals l'octubre.

A partir de dimecres Girona serà una ciutat connectada per l'alta velocitat. De moment, hi haurà enllaços diaris que sortiran des de Figueres i aniran fins a Barcelona i alguns també fins a Madrid. A més, a l'abril es podrà viatjar en TAV fins a París sense haver de canviar de tren.

Aquest nou enllaç ferroviari és una bona notícia per a l'aeroport de Girona, segons ha afirmat el seu director Lluís Sala, que no creu que el TAV sigui una competència que resti passatgers als vols. "Com més ben connectat estigui l'aeroport, millor", ha afirmat Sala que assegura que el TAV se sumará a altres artèries de comunicació viàries importants que enllacen amb l'aeroport, com l'autopista, l'eix o l'N-II.

Lluís Sala no creu que l'alta velocitat sigui un escull més perquè l'aeroport recuperi el vol Girona-Madrid, un dels trajectes més reclamats pel territori i que no es fa des de finals d'octubre quan Ryanair el va cancel·lar argumentat que l'augment de taxes a l'aeroport de Barajas el feien inviable. "Ens agradaria tenir aquest vol donada la demanda històrica per part dels gironins", ha afirmat Sala que afegeix que l'objectiu és recuperar l'enllaç.

Segons el director de l'aeroport, un dels principals motius que fan pensar que el TAV no serà un fre per aconseguir de nou el vol és la durada del recorregut entre Girona i Madrid. "Quatre hores de durada del trajecte és massa temps per a una persona que necessita anar i tornar el mateix dia, per això el transport òptim continua essent l'avió", ha argumentat Sala.

"Jo penso que l'avió continua essent absolutament competitiu", ha exposat Sala que considera que el TAV és molt efectiu en trajectes de dues hores o de dues hores i mitja però quan passa d'aquest temps els usuaris ja solen recórrer a l'avió.

Malgrat aquesta voluntat de recuperar la connexió Girona-Madrid, Sala ha assegurat que "a dia d'avui" cap aerolínia interessada en operar aquest trajecte s'ha posat en contacte amb l'aeroport. Tot i això, Sala assegura que "qualsevol iniciativa" que atregui una alternativa serà benvinguda. El director de l'aeroport es refereix a l'anunci que va fer a mitjans novembre el president de la Cambra de Comerç assegurant que l'AGI estava a prop de trobar una alternativa a Ryanair per recuperar el vol. "Rebrem qualsevol companyia amb els braços oberts", ha afirmat Sala.

El director ha recordat que el Govern té intenció de fer un baixador del TAV a l'aeroport i que això faria que Barcelona estigués a només mitja hora de l'aeroport de Vilobí d'Onyar. "S'obren un ventall d'oportunitats que haurem d'aprofitar", ha afirmat Sala que suposa que el Govern primer avaluarà el funcionament del TAV per analitzar les possibilitats d'aquest enllaç amb l'aeroport.

De fet, el nou conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, es va fer seu aquest projecte de la Generalitat i durant la campanya electoral va refermar que la intenció del Govern és començar les obres el 2014. El baixador estaria pagat exclusivament per la Generalitat i tindria un cost d'uns 9 MEUR (milions d'euros).

En contacte amb "dues o tres" companyies

El director de l'aeroport creu que és "boníssim" continuar comptant amb la presència de Ryanair perquè el del transport aeri és un sector molt tocat per la crisi però sosté que és "imprescindible" diversificar i atraure noves companyies. En aquest sentit, ha detallat que estan en contacte amb "un parell o tres" companyies que podrien estar interessades en volar des de Girona. "Serien vols estacionals, de temporada, però benvinguts siguin", ha explicat.

Lluís Sala no ha volgut entrar en detalls de quines companyies serien però ha recordat que per a Girona un dels mercats d'origen de futur és Europa de l'Est. "Hem de ser reservats perquè la situació és complicada a tot arreu i tot depèn de com evolucionin els mercats d'origen", ha conclòs Sala.

07-01-2013

El túnel del TAV ja travessa el subsòl de Girona

«És allò que se'n diu una obra faraònica»

EDITORIAL És un pas més per enllestir un projecte que semblava que no acabaria de ser mai una realitat. I aquesta vegada el pas és important. Després d'un any i dos mesos de treballs, la tuneladora Gerunda va acabar dijous la perforació del túnel que travessa el subsòl de Girona des del Mas Xirgu fins a Fontajau, i pel qual haurà de circular, en principi a partir de l'any que ve, el Tren d'Alta Velocitat (TAV). És allò que se'n diu una obra faraònica, que encara s'haurà de complementar amb les vies, l'electrificació i l'estació provisional. En resum, el Govern central haurà destinat 279 milions d'euros a la construcció dels túnels urbans i d'aquesta estació de Girona. El final dels treballs de la tuneladora també ha suposat, almenys d'entrada, l'acabament dels temors que havia generat la construcció d'aquest enorme túnel per sota de diverses zones poblades de la ciutat. Per prevenir possibles incidents, durant tota la durada dels treballs s'han efectuat milers d'inspeccions de façanes i zones comunes d'edificis i també d'habitatges i locals, algunes a peticions dels veïns i d'altres per ordre d'Adif, l'empresa responsable de la línia.

El mateix ministre de Foment, José Blanco, va remarcar dijous a Girona la importància del final d'aquests treballs, que va qualificar de "fita cabdal" per encarrilar l'última fase de la posada en funcionament de l'alta velocitat entre Barcelona i la frontera francesa, que també està pendent dels treballs, similars als de Girona -salvant les distàncies-, que s'estan fent a la Ciutat Comtal. Aquest

tram de la línia és decisiu per a l'anomenat corredor mediterrani, i per a Girona suposa la connexió ferroviària d'alta velocitat amb la resta de l'Estat espanyol, trenta anys després de la posada en servei del primer AVE.

L'acabament de les obres del TAV i la seva entrada en servei portarà l'any que ve un altre projecte i un altre debat, que Blanco va voler aparcar expressament dijous: el soterrament del tren convencional i el futur del viaducte que ara travessa la ciutat. Hi haurà temps de parlar-ne.

Girona estrena l'alta velocitat

A l'espera de la connexió amb França, pendent per a l'abril, Girona disposa des d'aquest 8 de gener d'una nova connexió ràpida i relativament econòmica amb Barcelona, Tarragona, Lleida, Saragossa i Madrid

07-01-2013

La CUP considera que la inauguració del TAV és «la festa» d'un model de desenvolupament «fracassat i deficitari»

Des del partit asseguren que cal apostar per la línia de tren convencional, reforçar-la, fer-hi millores i rebaixar-ne els preus

ACN La CUP no veu amb bons ulls la inauguració oficial del TAV prevista pel pròxim dimarts. Considera que es tracta d'una "trista festa" que mostra el model de desenvolupament "fracassat i insostenible" que s'ha realitzat en els últims anys. Des de la formació asseguren que la nova infraestructura no comportarà beneficis socials ni econòmics pel territori i demana que s'aposti per la línia del tren convencional, es millori la xarxa ferroviària actual i que es rebaixin els preus dels bitllets. A més, la formació independentista s'oposa frontalment a la visita del president Rajoy i el príncep Felip i els titlla de "membres indesitjables de les dues institucions més malignes per a la llibertat de Catalunya".

Aquest dimarts es realitzarà la inauguració oficial del tren d'alta velocitat en la qual participarà el president de l'estat espanyol, Mariano Rajoy, el príncep d'Espanya i el president de la Generalitat, Artur Mas, i la ministra de Foment, Ana Pastor, entre d'altres polítics i que viatjaran amb el TAV des de Barcelona fins a l'estació de Figueres-Vilafant.

Des de la Candidatura d'Unitat Popular, critiquen aquesta inauguració que qualifiquen de "trista festa". "El TAV és la màxima expressió d'un model de desenvolupament fracassat que resulta del tot insostenible" destaca un dels membres de la formació i regidor de l'Ajuntament de Figueres, Jordi Font, en un escrit. Segons Font, el TAV no és una infraestructura rendible i recorda que només la Xina té més quilòmetres construïts de línia d'alta velocitat que Espanya.

"Els polítics que inauguraran el TAV els hauria de fer vergonya manipular l'opinió pública i intentar fer creure que es tracta d'una infraestructura amb beneficis socials i econòmics pel territori", reclama l'escrit que ha facilitat la CUP. Segons la formació, la implantació del tren d'alta velocitat només respon a interessos polítics.

Per tots aquest motius, la CUP demana al govern estatal i de la Generalitat que apostin per la línia de tren convencional. "Aquest transport és bàsic per a la mobilitat de tots els ciutadans i per les mercaderies", destaca Font. "Els que han enfonsat el nostre país amb un model de desenvolupament fracassat no fan res per dignificar el servei de ferrocarril i venen aquí a fer-se fotos i tallar banderetes",

critica el text.

La formació independentista també veu amb mals ulls la visita del president de l'estat espanyol i del príncep Felip. Segons la CUP es tracta de membres "indesitjables" que formen part de les "dues institucions més malignes per la llibertat dels països catalans i dels seus ciutadans".

07-01-2013

Inauguració El TAV entre Figueres i Barcelona

L'acte comptarà amb l'assistència del Príncep d'Astúries, Mariano Rajoy i Artur Mas, entre altres autoritats

El Príncep d'Astúries i els presidents del Govern, Mariano Rajoy, i de la Generalitat, Artur Mas, assistiran demà dimarts a la inauguració oficial de la nova línia de l'AVE de Barcelona a Figueres, que farà possible la connexió en alta velocitat entre Catalunya i França, i que entrarà en funcionament el dimecres 9 de gener. El TAV a Girona i a Figueres arriba amb una campanya de 60.000 places promocionals els tres primers mesos. El trajecte entre la capital de l'Alt Empordà i Barcelona es reduirà a 53 minuts, amb un preu de bitllet des de 8,89 euros (amb els abonaments disponibles), i entre Girona i Barcelona es podrà viatjar en 37 minuts pagant des de 6,91 euros (si s'adquireix un abonament de 10 viatges). Girona ha estat quatre anys i mig patint les obres de l'ambiciós projecte ferroviari al Parc Central. Unes tasques que encara s'allargaran un temps més, atès que falta acabar la construcció de l'equipament superior. Tanmateix, la idea inicial també incloïa el soterrament de les vies del tren convencional, un projecte que amb la crisi ha acabat sent desestimat per les autoritats.

07-01-2013

El Príncep, Rajoy i Mas inauguren demà el TAV entre Barcelona i Figueres

GIRONA / EFE El Príncep d'Astúries i Girona, el president del Govern, Mariano Rajoy, i el cap de l'exedemà el tram del TAV entre Barcelona, Girona i Figueres, una connexió que permetrà l'enllaç en alta velocitat. La ministra de Foment, Ana Pastor, també participarà en l'estrena d'aquest tram, que començarà a l'estació de Barcelona-Sants. Allà es veuran Rajoy i Mas per primera vegada des de la celebració de les eleccions de Sant Joan de Sants, les autoritats es desplaçaran a l'estació de Figueres-Vilafant, on el Príncep descobrirà l'obra i les autoritats es desplaçaran a Girona, i allà tindrà lloc l'acte institucional, amb les intervencions del Príncep, Mariano Rajoy, i el president català, Artur Mas.

El TAV connectarà Barcelona amb Girona en 37 minuts i la capital catalana amb Figueres en 53 minuts, mirant que Girona quedarà enllaçada, amb alta velocitat, a 3 hores i 32 minuts amb Madrid, i a 2 hores i 13 minuts amb París.

La companyia Renfe aplicarà en aquesta connexió un nou sistema de doble comercialització, ja que sortiran a la venda com a AVE per a recorreguts llargs i una altra part com a servei Avant, per a viatgers freqüents, amb abonaments que inclouen descomptes per a viatgers freqüents, que també s'han fet esment a Tarragona i Lleida.

Amb aquesta connexió, s'escurcen els temps per a trajectes com Madrid-París o Barcelona-París; fins ara, la francesa es tardarà ara en tren unes deu hores aproximadament, mentre que Barcelona quedarà connectada amb París en 2 hores.

08-01-2013

Arriba a l'estació de Girona el primer tren d'alta velocitat procedent de Figueres

El comboi ha sortit un minut tard de Barcelona Sants, ha arribat a Figueres a les 11:48 i ara està previst que arribi a Girona a les 12:25. Mariano Rajoy i Artur Mas a l'estació de Sants, just abans de pujar al TAV en direcció a Girona i Figueres.

FIGUERES / ACN El primer tren d'alta velocitat entre Barcelona i Figueres ha arribat ja a l'estació de G Empordà s'hi ha aturat uns minuts aquest dimarts a les 11.48 hores en un trajecte que ha tingut un abans de l'hora prevista. El viatge inaugural, que ha començat a les onze i un minut del matí a l'estac tota normalitat. A l'estació de Vilafant, es farà el descobriment d'una placa amb la presència del espanyol, Artur Mas i Mariano Rajoy, i el Príncep d'Astúries i de Girona, Felip de Borbó, acompanyat d La comitiva es traslladarà posteriorment a Girona, on a dos quarts d'una del migdia se celebrarà l' intervindran el Príncep d'Astúries i de Girona, Felip de Borbó; el president del Govern, Artur Mas; Mariano Rajoy; la ministra de Foment, Ana Pastor; el conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, i Carles Puigdemont i Xavier Trias, entre d'altres.

A partir d'aquest dimecres, sortiran els primers trens amb passatgers, que podran viatjar entre Girona euros si s'agafa un abonament de deu viatges (15,70 euros el bitllet senzill) i entre Figueres i la capit euros amb una abonament de 10 trajectes (20,20 euros el bitllet senzill). En total, cada dia hi haurà vui tres Avant que comunicaran les quatre capitals catalanes.

Pel que fa la connexió internacional directe entre l'Estat i França no quedarà completa fins a l'abril, combois espanyols estiguin homologats per circular en vies franceses. Mentrestant, s'haurà transbordament a Figueres.

08-01-2013

ACN Renfe va iniciar a mitjans desembre del 2012 les proves amb trens TAV al tram d'alta velocitat Barcelona Sants, Girona i Figueres Vilafant. Per primer cop, un tren d'alta velocitat va travesar el túnel que enllaça Sants amb Sagrera. Aquestes proves es van realitzar amb material de la sèrie 103, que actualment circula al corredor TAV Barcelona i Madrid, i van permetre fer simulacions comercials del servei així com formar personal que operarà a la línia.

08-01-2013

Els TAV Barcelona-París deixaran de fer transbord a Figueres al novembre

REDACCIÓ El Príncep d'Astúries i els presidents del Govern, Mariano Rajoy, i de la Generalitat, Artur M de forma oficial aquest dimarts 8 de gener la nova línia de l'AVE de Barcelona a Figueres, que farà pr entre Catalunya i França, i que entrarà en funcionament el dimecres 9 de gener. El TAV a Girona i a Fig 60.000 places promocionals els tres primers mesos.

La data en què s'havia de posar en marxa s'havia ajornat per problemes en l'homologació dels sistemes: «L'arribada del TAV s'ha notat en les reserves d'hotels i restaurants des del primer cap de setmana»

L'arribada del Tren d'Alta Velocitat a Girona, la presència cada vegada més notòria del turisme rus i Roca ha situat la ciutat en un epicentre turístic que va més enllà de l'evident encant històric i cultural de El TAV a Girona i Figueres ha transportat 595.000 viatgers en els sis primers mesos

De mitjana, des que es va inaugurar el passat mes de gener, han utilitzat els serveis unes 3.300 pers veïns afectats per les obres del TAV

El consistori compensarà amb una subvenció sobre l'IBI els propietaris d'immobles de les zones afec Girona té problemes de filtracions d'aigua

Galledes i senyals alertant del perill de relliscades poblens el vestíbul de la infraestructura, que es va inaug Creix un 16% el nombre d'usuaris del TAV en el segon mes de servei Gairebé 180.000 clients han fet s Figueres, i el trajecte més usat és el que enllaça amb Barcelona

TAV PER a GIRONA I FIGUERES, CARBÓ PER a BLANES I LLORET de Mar

Més de 17.000 viatgers al TAV a Girona i Figueres

La companyia Renfe ja ha venut més de 16.470 places per al ferrocarril d'alta velocitat per viatjar els pr Viatgers a l'estació del TAV de Figueres passant el control de seguretat, el dia d'estrena de la línia. acn

GIRONA | ACN/DDG Durant la primera setmana de servei de l'alta velocitat, un total de 17.636 passatgers han utilitzat les estacions de Girona i Figueres. Del total, 14.303 corresponen als trajectes de trens de mitja distància, Figueres i Girona amb Barcelona.

Pel que fa als serveis AVE -de la línia des de la frontera francesa fins a Madrid-, l'han usat 3.333 viatgers. La predilecta dels usuaris és Madrid, amb més de 2.000 passatgers. En aquest període, aquests trens han estat operats per Renfe. Renfe ha informat que, fins al moment, ja s'han venut 16.470 places pels propers dies: 9.510 de llarga distància i més ús de la mitja distància. Una setmana després de la posada en marxa dels trens TAV entre Figueres i Girona, l'operadora, Renfe, ha facilitat les dades d'usuaris. En aquests set primers dies, un total de 17.636 passatgers han utilitzat la línia. D'aquests, 14.303 han fet trajectes en trens de mitja distància (Avant) entre Figueres i Barcelona i la resta en trens de llarga distància (AVE) enllacen fins a Madrid (AVE). Pel que fa als serveis Avant, principalment s'han venut bitllets per anar de Figueres a Girona i viceversa, el que significa un 62% del total. A continuació, la connexió més usada ha estat la que uneix Figueres i Girona. Del total de viatgers, un 56,8% ha utilitzat la tarifa d'anada i tornada que permet obtenir un descompte del 50% sobre el preu dels bitllets comprats, un 12 per cent han estat abonaments: un 8% per a la targeta de deu viatges, un 3% per a la targeta de deu viatges i un 1% de targetes 10 plus per a la resta dels viatgers. En aquesta primera setmana de servei, 3.333 persones s'han desplaçat en els serveis d'alta velocitat. Dels 17.636 passatgers total d'usuaris, 1.485 ciutadans s'han desplaçat entre les ciutats de Girona i Madrid, i 469 viatgers han estat de fora de Catalunya. Durant aquest primers set dies, un 67 per cent dels viatgers realitzats amb aquesta línia han aprofitat les dades facilitades. Aprofitant la posada en marxa del servei, ha posat a la venda

08-01-2013

CN Adif ha confirmat en més d'una ocasió que tindria enllestides les obres de la línia d'alta velocitat entre Barcelona i França a finals d'aquest 2012. El president de l'administrador d'infraestructures, Enrique Verdeguer, va confirmar l'octubre passat que tant la infraestructura com la via, l'electrificació i les instal·lacions de seguretat estarien acabades aquest mateix any amb l'objectiu que el primer TAV circuli l'abril del 2013. Adif va començar aquell mateix mes les verificacions tècniques.

08-01-2013

Pastor insisteix en la capacitat del TAV de «cohesionar» Espanya

La ministra agraeix els gairebé 3.500 milions d'euros de finançament europeu del projecte

GIRONA / ACN La ministra de Foment, Ana Pastor, ha insistit en la capacitat del TAV de "cohesionar" Espanya en la inauguració oficial de la línia d'alta velocitat ferroviària Barcelona-Girona-Figueres. Pastor ha considerat que aquest dimarts és un "dia històric" per les comarques gironines, amb l'entrada en funcionament d'una infraestructura de "vital importància" per la connectivitat d'aquesta zona. "Amb la nova línia del TAV, ens situarem en un punt clau de connexió amb Europa i la resta del món i també s'enllaçaran les quatre capitals de província catalanes", ha celebrat Pastor. La ministra ha destacat també els 3.700 milions d'euros d'inversió en el projecte, la majoria provinents de fons europeus.

En aquest sentit, Pastor ha agraït la "gran part del finançament" que prové de la UE en un moment de crisi i que ha servit per completar una infraestructura que millorarà "la competitivitat econòmica, les relacions comercials i la mobilitat de les persones". L'obra també serà útil a nivell turístic i per atraure visitants a les comarques gironines i, especialment, a la "meravellosa" Costa Brava, en paraules de Pastor.

Pastor ha assegurat que el govern espanyol té "una política d'optimitzar els recursos públics i sense fer obres faraòniques" i ha indicat que "l'AVE és el símbol dels majors avanços en tecnologia

ferroviària". La ministra ha destacat que el projecte de la línia Figueres-Girona-Barcelona forma part de la línia fins a Màlaga i del Corredor Mediterrani.

"La línia fins a Girona i Figueres és una fita, després que fa 20 anys que es va inaugurar el primer AVE", ha explicat la ministra, que ha assegurat que el tren d'alta velocitat "seguirà cohesionant el país i unint persones".

08-01-2013

El trajecte entre Girona i Barcelona tindrà una durada de 37 minuts.

ACN El Tren d'Alta Velocitat (TAV) uneix des d'aquest dimarts 8 de gener Barcelona amb Girona i Figueres. Després de connectar amb Lleida el 2003, a Tarragona el 2006, a Barcelona el 2008, i d'enllaçar Figueres amb França des de 2010, el TAV connecta finalment amb Girona. El trajecte entre Barcelona i Girona durarà 37 minuts, mentre que fins a Figueres serà de 53 minuts. Hi haurà diàriament vuit trens entre Madrid i Figueres i vuit trens Avant que comunicaran les quatre capitals catalanes. La línia també tindrà dues connexions diàries amb França.

El bitllet senzill: 15,70 euros

Entre Barcelona i Girona, el bitllet senzill costarà 15,70 euros. No obstant això, hi haurà descompte en els abonaments per a deu viatges. Costaran 69,10 euros i hi haurà dues modalitats. La normal s'haurà de gastar en vuit dies mentre que l'adreçada a estudiants es podrà fer servir durant deu dies. Agafant l'opció de bitllet d'anada i tornada, el trajecte sortirà per 12,55 euros. El millor preu s'aconseguirà amb un abonament de 50 viatges per a gastar en 30 dies. En aquest cas, el preu per trajecte serà de 6,15 euros.

Pel que fa als preus entre Barcelona i Figueres seran de 8,89 per a abonaments de deu viatges, 7,92 per 50, 16,15 euros per trajecte si s'agafa anada i tornada i 20,20 euros el bitllet senzill. Entre Girona i Figueres aquests preus seran de 2,95 euros, 2,56 euros, 5,35 euros i 6,70 euros, respectivament.

Campanya promocional per a l'estrena

El TGV a Girona i a Figueres arriba amb una campanya de 60.000 places promocionals els tres primers mesos. Es podrà viatjar entre Madrid i Girona per 37,90 euros, si bé la tarifa general serà de 126,30. De Girona a Saragossa el bitllet promocional costarà 23,50 euros i el general 78,50.

Connexió directa amb Saragossa i Madrid

De Figueres a Madrid s'hi podrà anar per 38,40 euros amb la millor oferta mentre que la tarifa general serà de 128,10 euros. Des de la capital de l'Alt Empordà es podrà anar a Saragossa amb uns preus que oscil·laran entre 24,80 i 82,50 euros.

Així mateix, en aquests trens es comercialitzaran bitllets combinats amb el tren francès per anar fins a París amb enllaç a l'estació de Figueres-Vilafant. El temps de viatge entre París i Barcelons es reduirà en una hora gràcies a aquesta nova connexió.

La connexió amb França, lleta a l'abril

La connexió internacional directa entre Espanya i França no estarà completa fins a l'abril, ja que els usuaris hauran de fer transbord a Figueres per prosseguir el camí cap a la frontera mentre els trens AVE espanyols no estiguin homologats per circular per les vies franceses. Aquesta limitació temporal afegeix més gravetat a una connexió ferroviària d'alta velocitat que arriba a Girona i s'apropa a la frontera amb França amb una dècada de retard i més de 20 anys després que l'Estat completés la unió per TAV entre Madrid i Sevilla.

Des de Barcelona, el TAV sortirà en direcció a Girona des de l'Estació de Sants, travessant la capital catalana pel subsòl i passant per sota de la Sagrada Família, un dels aspectes del projecte que van generar més polèmica. A partir d'allí, els combois continuaran directes fins a Girona, ja que l'Estació de la Sagrera no estarà operativa fins el 2016, així com tampoc s'espera que l'Estat executi a curt termini l'estació prevista a l'Aeroport del Prat.

08-01-2013

Les obres a l'estació de Girona encara no estan acabades

L'arribada del TAV ha suposat quatre anys d'obres per perforar tot el subsòl de la ciutat per fer-hi dos túnels

ACN L'arribada de l'alta velocitat a Girona ha suposat haver de perforar el subsòl de la ciutat per construir-hi dos túnels i una gran estació subterrània. Aquesta estació s'ha fet al costat de la de Renfe i inclou -a banda de les andanes del TAV- dos plantes amb més d'un miler d'aparcaments i l'estació d'autobusos. Per a tot plegat han calgut més de quatre anys i mig d'obres i, quan aquest dimarts 8 de gener travessi el subsòl de la ciutat el primer TAV, algunes d'aquestes infraestructures encara no estaran acabades.

L'estació que acollirà els primers viatges s'havia concebut com a un emplaçament provisional però el fet que l'Estat hagi descartat soterrar el tren convencional fa que tingui les funcions d'estació definitiva. Foment ha unit l'actual estació de Renfe (on s'hauran de comprar els bitllets de l'alta velocitat) amb la nova del TAV a través d'un 'finger'. A través d'aquest passadís, els passatgers de l'alta velocitat podran anar a l'edifici de la nova estació i, allà, accedir a les vies soterrades.

L'Ajuntament de Girona ha demanat a Adif que aquest passadís sigui subterrani per tal de poder disposar de més espai alliberat a la zona de l'antic Parc Central -on s'ha excavat tota la nova estació subterrània- i que l'impacte de la nova estació del TAV sigui menor.

Quan comencin a circular els trens d'alta velocitat tampoc estaran acabades ni les plantes d'aparcament soterrani ni l'estació d'autobusos, que ha de fer la Generalitat. A més, tota la zona del parc Central encara està pendent de ser reposada i el consistori preveu que siguin els veïns, a través d'un procés participatiu, els que decideixen com volen que torni a ser el que havia estat un dels pulmons de la ciutat

ACN La ministra de Foment, Ana Pastor, es va comprometre a desencallar dins d'aquell mes les dues licitacions que havien de permetre completar l'obra del TAV entre Barcelona i Figueres, que executava Adif. En concret, es tractava de l'estesa de via entre Barcelona i Mollet, i de l'equipament

de les andanes de l'estació de Girona. Pastor va anunciar que portaria els dos contractes "de manera urgent" davant el Consell de Ministres, però també va advertir que s'està corrent contra rellotge i que, per més pressa que meni, no pot garantir que l'alta velocitat arribi a la frontera francesa a finals del 2012. Això sí, en declaracions a TV3, la ministra va garantir que no faltaria ni un sol euro per completar el tram.

08-01-2013

ACN L'alcalde de Girona, Carles Puigdemont, va liderar el març passat una trobada amb els diputats i senadors per tal d'unir forces i defensar a Madrid el projecte ferroviari. El consistori va aconseguir que polítics de tots els colors es comprometessin a defensar la necessitat de completar tot el projecte que preveu l'arribada de l'alta velocitat, el soterrament del tren convencional i l'enderroc del viaducte.

La diputada del PPC, Concepció Veray, va declarar que no es pot avançar en el tren convencional perquè Foment està estudiant en quin punt es troba el projecte iniciat pel PSOE i perquè cal esperar els resultats de l'estudi encarregat pel consistori sobre si els trens convencionals poden passar pels túnels del TAV.

08-01-2013

21 busos connecten Figueres amb l'estació de Vilafant

Els nous serveis, que s'han dissenyant tenint en compte les sortides i arribades dels trens

El recorregut que realitzaran els nous autobusos que connectaran el nucli urbà de Figueres amb l'estació del tren d'alta velocitat Figueres-Vilafant.. ACN.

ACN El Departament de Territori i Sostenibilitat implantarà a partir d'aquest 9 de gener nous serveis d'autobús que comunicaran el centre de Figueres amb l'estació del tren d'alta velocitat de Figueres-Vilafant, coincidint amb l'estrena dels nous serveis del TAV. En total, s'oferiran 21 expedicions diàries - onze d'anada i deu de tornada- que tindran un cost d'1,25 euros per trajecte. Els nous serveis, que s'han dissenyant tenint en compte les sortides i arribades dels trens, tenen com objectiu facilitar l'accés en transport públic als ciutadans que vulguin arribar a l'estació des del nucli urbà. Els nous autobusos tenen 80 places i estan adaptats per a les persones amb mobilitat reduïda.

Les noves expedicions començaran el mateix dia que s'estrenaran els nous serveis del TAV que connectaran Barcelona, Girona i Figueres. L'objectiu d'aquests serveis és facilitar l'accés en transport públic a aquesta estació de tren des del nucli urbà de Figueres i millorar la comoditat dels viatgers.

Els horaris dels autobusos, que comencen a dos quarts de set del matí i finalitzen prop de les deu de la nit, s'han dissenyat tenint en compte especialment les sortides i arribades dels trens i així minimitzar les esperes dels usuaris i potenciar la intermodalitat.

Els nous serveis de bus se sumaran als que fins ara donaven servei a l'estació del tren d'alta velocitat per apropar els viatgers amb destinació París. Així, en total, a partir del 9 de gener s'oferiran 21 expedicions diàries - onze d'anada i deu de tornada- que inclouen tant les que connecten amb el TAV en sentit Barcelona com París.

Els autobusos sortiran a les 6.30, 7.30, 8.30, 9.45, 10.30, 12.30, 14.30, 16.25, 16.50, 19.30 i 20.20 des de l'estació d'autobusos de Figueres i passaran per la Rambla, la plaça del Sol i la carretera d'Olot fins a l'estació del tren d'alta velocitat. D'altra banda, els busos sortiran de l'estació a les 8.40,

10.05, 11.50, 12.50, 13.50, 15.50, 17.15, 19.50, 20.25 i 21.50 hores i passarà per la carretera d'Olot, la plaça del Sol, la Rambla i l'estació d'autobusos.

La línia estarà gestionada per l'empresa Teisa i comptarà amb vehicles de fins a 80 places de capacitat adaptats a persones amb mobilitat reduïda. Cada trajecte tindrà un cost de 1,25 euros tot i que s'oferiran bitllets combinats d'anada i tornada i un abonament multiviatge.

09-01-2013

Renfe ja ha venut més de 7.500 bitllets d'alta velocitat des de Girona i Figueres

La companyia preveu una "arrencada progressiva" del servei i es mostra oberta a modificar horaris si els clients ho demanen

GIRONA / TANIA TAPIA/ACN Renfe ja ha venut més de 7.500 bitllets d'alta velocitat des de les estacions de Girona i Figueres. Aquest matí han circulat els primers combois amb passatgers i, segons dades de Renfe, unes 1.250 persones usaran aquest dimecres algun dels trens de la línia Madrid-Barcelona-frontera francesa. El responsable de l'alta velocitat a Barcelona, Félix Martín, ha dit que esperen una "arrencada progressiva" del servei i s'ha mostrat disposat a modificar horaris si els clients ho demanen. Renfe ofereix diàriament divuit freqüències del servei de mitja distància Avant i setze d'alta velocitat fins a Madrid, quatre de les quals segueixen fins a París tot i que s'ha de fer transbordament a Figueres.

Els primers trens amb passatgers han començat a circular aquest matí per les vies del TAV entre Figueres i Barcelona. Després de la inauguració oficial de la línia que es va fer dimarts, avui els usuaris han pogut estrenar els trens. Segons el responsable de l'alta velocitat a Barcelona, Félix Martín, en aquest primer dia Renfe ja ha venut més de mil bitllets per als trens de mitja distància Avant i més de 250 d'alta velocitat, amb Madrid com a destinació més sol·licitada.

Martín ha destacat que esperen que el servei sigui ben acollit entre els ciutadans de Girona, Figueres i rodalies i ha destacat que, en el cas dels Avant, estan especialment pensats perquè les persones que es desplacen diàriament a Barcelona deixin el cotxe a casa. "Els ho volem posar fàcil i estalviar-los temps i diners", ha destacat Martín que remarca que hi ha abonaments setmanals que ofereixen deu viatges per 6,91 euros de Barcelona a Girona i per 8,89 fins a Figures. A més, la companyia ha llençat més de 60.000 places promocionals que permeten, per exemple, anar de Girona a Madrid per només 38 euros.

Bon ritme de vendes. La companyia ha venut fins al moment més de 7.500 bitllets des de Girona o Figueres, dels quals 5.000 corresponen a trens d'alta velocitat de la línia Madrid-Barcelona-Frontera francesa i la resta de serveis Avant que uneixen Barcelona amb Girona i Figueres. Diàriament, passaran per les estacions de Girona i Figueres nou trens per sentit. Renfe ofereix les modalitats d'AVE i Avant en un mateix comboi però amb tarifes diferenciades, ja que els serveis de mitja distància Avant són més econòmics. Diàriament s'han programat divuit freqüències del servei de mitja distància Avant i setze d'alta velocitat fins a Madrid. És a dir, només un dels nou trens per sentit que passen per Girona i Figueres no arriba fins a Madrid i té com a final d'estació Barcelona.

Renfe també ha previst que entre els trens que operen aquesta línia n'hi hagi dos per sentit que permetin fer la connexió amb França. Per anar fins a París, cal fer transbordament a l'estació de Figueres-Vilafant per tal de canviar a un tren de l'alta velocitat francesa que arriba fins a París. La connexió directa entre Madrid i París no es podrà fer fins a l'abril perquè s'estan homologant els combois espanyols amb els francesos.

Si cal, els horaris es poden variar. Pel que fa als horaris, Martín ha explicat que han intentat cobrir les franges que consideren que hi ha més demanda però ja ha avançat que si els usuaris demanen canvis -alguns ja han alertat que els horaris no estan pensats per entrar a treballar a les hores en punt a Barcelona-, la companyia pot variar-los.

Entre els usuaris que agafaven aquest matí el TAV a l'estació de Girona hi havia passatgers que, fins avui, havien fet servir els serveis de mitja distància. Ara, aquelles persones que viatgen diàriament a Barcelona fan el trajecte amb només 37 minuts, mentre que en un tren de mitja distància la durada és d'uns vuitanta minuts. El trajecte Figueres-Barcelona amb TAV es completa amb 53 minuts, mentre que amb un tren convencional es tarda una hora i 50 minuts. "Em puc llevar una hora més tard i arribo a la mateixa hora que abans a Barcelona", destacaven alguns dels usuaris que aquest matí estrenaven el servei.

09-01-2013

El TAV arriba a Girona en un acte inaugural fred i marcat per la tensió

La jornada va transcórrer amb cordialitat en els discursos però pocs somriures en un dia que s'havia marcat gairebé com a festiu i històric

GIRONA | ROBERT VAN EECKHOUT Gran expectació en l'acte inaugural del TAV que ha d'unir Barcelona amb Girona i Figueres. Més de 300 persones (polítics, empresaris, convidats i periodistes) van viatjar en el primer tren, que va arribar a Girona poc després de les 12 del migdia. El TAV es va aturar primer a Figueres, on es va fer un breu acte per descobrir una placa commemorativa a l'interior de l'estació. Serietat en els rostres del conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, l'alcalde de Girona, Carles Puigdemont, i la presidenta del Parlament, Núria de Gispert. Els regidors de l'Ajuntament de Girona, arraconats a una banda de la sala. Alguns ho esperaven des de fa temps, altres des de fa una pila d'anys, i fins i tot n'hi havia que de tant llarga que se'ls ha fet l'espera, ja ni recordaven què era el que els havia de fer il·lusió. El TAV va arribar ahir a Girona i Figueres enmig d'un clima d'opinions i sensacions oposades, de celebració per la consecució de les obres d'una gran infraestructura que ha de contribuir a generar riquesa a la zona; i de lament pel cost que ha tingut sobre la ciutat i pel temps que ha passat des de la primera data en què s'havia promès que arribaria. Tampoc va faltar la càrrega d'identitat nacional vinculada a la infraestructura en els discursos de dos bàndols enfrontats que ahir van haver de figurar en una mateixa foto, forçant el somriure en un acte concebut gairebé com l'entrega del darrer regal de Reis a Girona. L'encaixada de mans a l'estació de Barcelona-Sants simbolitzava l'inici d'un matí en el qual Artur Mas, Mariano Rajoy, Ana Pastor i el príncep Felip de Borbó no es van desenganxar els uns dels altres durant les tres hores següents. Tots quatre van seure junts al voltant d'una taula del primer vagó del TAV Barcelona-Figueres, que circulava des d'ahir a les 11 del matí per primera vegada. Segons els presents que van recollir una breu part de la conversa, alguns dels tòpics que es van tractar van ser el futbol i el debat sobre si les càmeres de televisió engreixen o no. Conversa distesa, però amb un rerefons que -no se li escapa a ningú- era tens.

Visions oposades Postures rígides i encaixades de mans a l'arribada a l'estació de Girona, on a la cúpula principal es va sumar un altre dels actors del bàndol que es considera atacat, l'alcalde de Girona, Carles Puigdemont. Amb tothom a lloc, i després d'un breu vídeo de tres minuts que mostrava les meravelles i miracles de les obres que s'han desenvolupat en els darrers anys i sobre les oportunitats que representa pel que fa a comunicacions, es va encendre el foc. No hi va haver intercanvi de trets, ja que tan sols hi va haver un bàndol que va disparar, mentre l'altre es mantenia impassible tot veient passar les bales. L'alcalde Puigdemont va pujar a la tarima i després d'agrair i

adreçar-se als personatges "excel·lentíssims" i "molt honorables", complint amb les obligacions protocol·làries, va començar a construir l'atac, de menys a més. Començant per reiterar que l'arribada del TAV no deixa de ser una bona notícia, però emfatitzant que no podia ser motiu de celebració. Entre els motius que exposava, l'impacte que han tingut (i que segueixen tenint) les obres sobre la ciutat; el fet de continuar amb un projecte ferroviari a mig fer, amb un futur del tren convencional incert; i la insistència que l'espera ha estat massa llarga. Les paraules de Puigdemont, però, no van merèixer una resposta de la seva principal destinatària, Ana Pastor, que, curiositats del guió, va ser la següent a posar-se davant del micròfon. La ministra va optar per veure la part plena del got (de fet no va quedar clar si hi havia una part buida) i va destacar la jornada d'ahir com un "dia històric" i va destacar la nova infraestructura de "vital importància" per situar l'Estat en un punt clau de connexió amb la resta del continent. Tot això, recordant també que ha de ser una eina per "cohesionar el país".

Un altre front l'agafant-se a aquesta darrera nota, el president Mas va dedicar la seva intervenció a remarcar que la posada en marxa del TAV és una bona notícia, però que a Catalunya hi ha molta feina que no està acabada. "No vull que s'entengui com una reivindicació, sinó com una reflexió", conclouia Mas, al més pur estil "no vull parlar dels àrbitres, però n'acabaré parlant" que habitualment se sent en termes futbolístics. El president va tirar més llenya al foc recordant que Catalunya és qui més aporta i menys rep; que a Catalunya es van fer els primers trens de la Península; que el català és el territori amb menys dotació d'infraestructures; i que encara queda molta feina per fer al corredor del Mediterrani. El nou atac va tornar a passar desapercebut dins dels discursos finals de Rajoy i el Príncep, que també van optar per destacar les meravelles de l'obra, que és una peça més en un projecte de dues dècades que ha fet que Espanya "gaudeixi d'una de les millors xarxes d'alta velocitat del món". Alhora, Felip de Borbó va puntualitzar com "la infraestructura de l'AVE ens ha convertit en un model a imitar arreu del món". Trets amb un objectiu clar d'una banda, i copets a l'espatlla a l'altra. Tot i això, la conclusió dels discursos va tornar a unir tots els actors, que després de les encaixades de mans rutinàries, van enfilejar junts el camí cap al TAV que els havia de tornar a Barcelona.

10-01-2013

el tav, i ara què?

Tot el projecte de l'arribada de la línia del tren d'alta velocitat a la ciutat de Girona ha estat com un "coitus interruptus". Molta expectativa però no gaire res. Sí, és veritat que ja podem agafar el tren i anar amb un temps rècord a Barcelona o fins i tot a París però han quedat moltes i moltes coses pendents del projecte original. El viaducte encara està aixecat, l'estació és provisional, falta la terminal d'autobusos i tot el parc Central -una de les joies de la corona de l'etapa socialista- està empantanegat. Durant cinc anys els veïns d'aquesta zona de la ciutat i els de Sant Narcís han patit les conseqüències d'una obra d'aquesta envergadura. És lògic que hi hagi inconvenients en un projecte com aquest però el que no ho és tant, és que molts treballs encara estiguin pendents. Hi ha el perill real de que tot es quedi en una absoluta provisionalitat. I ara què fem? Ja tenim el tren però els despropòsits continuen. Des de l'acte inaugural fins a la manca d'un compromís ferm per part del Ministeri de Foment que s'acabarà el projecte. Les cares de les autoritats catalanes en la inauguració ho deien tot. I ara què?

11-01-2013

Oportunitat per conèixer el TAV

2.500 persones passen en dos dies per les visites guiades

Curiositat per veure si el tren és còmode, si és gaire més gran que els Regionals i fins i tot per veure en quin vagó van viatjar Artur Mas i les autoritats durant la inauguració. Només ahir 1.500 ciutadans van decidir anar a les visites que ofereix Renfe a l'estació

ROBERT VAN EECKHOUT / GIRONA L'arribada del TAV de Girona ha despertat la curiositat de molts que, davant l'alternativa de viatjar amb Alta Velocitat o els serveis Regionals i de Mitjana Distància, encara dubten de quina opció és la més avantatjosa. Aquesta és una de les raons per les quals Renfe ha posat a disposició de tots els qui ho vulguin una visita guiada a un dels combois recentment inaugurats per mostrar-ne totes les prestacions. El tren estarà aturat a les vies de l'estació de Girona fins avui i de moment ja són més de 2.500 persones les que hi han passat. En grups d'entre 20 i 30 persones, els guies de Renfe van anar oferint visites de 10 del matí a les 2 del migdia i de 3 a 6 de la tarda. Després de fer un breu recorregut per la nova estació, els grups baixaven a les andanes per trobar-se davant seu la visió dels vuit vagons del TAV, un tren considerablement més llarg als dels serveis Regionals. El guia feia pujar els visitants al tren, començant per un dels vagons de classe turista, i els convidava a seure, assegurant el seu confort tot ensenyant-los com es podia tirar enrere el respall del seient. Amb tothom assegut i amb dificultats per obtenir el silenci del grup, de la mateixa manera que un professor en el primer dia de classe després de les vacances d'estiu, el guia exposava a tots els curiosos les característiques del tren, dels viatges i dels preus que s'ofereixen. Per sobre de tot, es destacava la promoció per viatjar a Madrid i Saragossa amb un 70% de descompte durant els primers tres mesos de funcionament, deixant el preu pel trajecte de Girona fins la capital espanyola en uns 38 euros. L'accent també es posava en l'avantatge que suposa arribar a Barcelona en 37 minuts. "Que arrenqui, que arranqui". Així ho demanaven alguns dels visitants que, asseguts en classe turista, destacaven el confort del tren. Seguint amb la visita, i fent un breu pas per la cafeteria, que llua els nous cartells amb les ofertes de menjar i begudes, el següent pas eren els vagons de classe Turista Plus. A diferència dels anteriors, aquests ja disposen de tan sols tres seients per fila (dos a una banda i un a l'altra). "La sensació d'espai és molt més gran", destacava el guia als visitants, que s'anaven acomodant en uns seients més amplis i més confortables. A diferència dels vagons de classe turista, a Turista Plus s'ofereixen, per exemple, endolls per als qui vulguin treballar amb ordinador o algun altre aparell electrònic.

Al vagó "de l'Artur Mas" "Anem al vagó on anava l'Artur Mas", deia una senyora quan el guia va procedir a la fase final del tour, que era la visita al primer vagó, el de classe preferent. Mentre alguns s'asseien en el que ja es podria qualificar de butaca, el guia els explicava com dins del bitllet de primera classe hi anava inclosa una copa de benvinguda, l'àpat segons l'hora del dia i la premsa del dia. "És una meravella", destacava una de les visitants. Poc més d'un quart d'hora després d'haver-hi pujat, el grup baixava del tren satisfet, fent les darreres preguntes sobre com s'havien de comprar els bitllets. En total, han passat més de 2.500 persones per aquestes visites guiades que ofereix Renfe i que duraran fins avui. Aquesta és una més de les estratègies que ha posat en marxa la companyia per donar a conèixer el nou servei i convèncer els clients dels seus avantatges respecte als altres mitjans.

11-01-2013

L'Ajuntament de Girona i Renfe oferiran paquets turístics i bitllets econòmics per a congressistes que usin el TAV

Nous organitzadors de congressos s'interessen per la ciutat arran de la posada en marxa de l'alta velocitat

TANIA TAPIA/ACN GIRONA L'Ajuntament de Girona i la companyia Renfe estan negociant diferents promocions per tal d'oferir paquets turístics -que combinin tren, allotjament i gastronomia- i també bitllets econòmics per als congressistes que vinguin a la ciutat amb TAV. Arran de la posada en marxa de l'alta velocitat, l'ajuntament confia que augmentarà el turisme de negocis. Prova d'això és que, només tres dies després de la posada en marxa del servei, l'ajuntament ja ha rebut diverses trucades d'organitzadors de congressos que demanen informació sobre els equipaments i la ciutat. Per a aquest any, ja hi ha reservats 14 congressos mentre que el 2012 s'ha tancat amb 12.

L'Ajuntament de Girona i la companyia Renfe han posat fil a l'agulla per treballar conjuntament en una estratègia turística que permeti portar més gent a la ciutat amb el nou servei d'alta velocitat. Segons ha explicat la regidora de Turisme i Comerç de Girona, Coralí Cunyat, ja han fet reunions de treball amb l'operadora amb l'objectiu d'oferir, per una banda, paquets turístics que incloguin -a banda del bitllet- allotjament i gastronomia i, per altra banda, fixar tarifes econòmiques per als congressistes que usin el TAV per arribar a Girona.

Pel que fa als paquets turístics, Cunyat ha detallat que s'oferirien de manera puntual quan la ciutat viu algun esdeveniment destacat com pot ser Girona temps de flors, el festival Temporada Alta o les Fires de Sant Narcís. Les dues parts estan ultimant un conveni amb les tarifes i les condicions de l'acord que es podria presentar en el marc de Futur, a finals de mes. La regidora també ha avançat que l'estratègia turística de l'ajuntament per a aquest 2013 serà apostar per connectar Girona amb la resta de ciutats amb alta velocitat i apostar pel turisme de congressos.

Una altra de les vies de col·laboració entre el consistori i Renfe passa per organitzar la setmana que ve un 'Fam trip' amb operadors turístics madrilenys que vindrien a conèixer la ciutat, el servei de TAV i els principals hotels per tal d'oferir Girona als seus clients.

Aposta pel turisme de negocis

A banda d'aquesta oferta conjunta amb la companyia, el consistori està especialment interessat en el turisme de negocis. "Està demostrat que un turista que ve per negocis gasta de tres a cinc vegades més que un turista habitual", ha remarcat. El 2012 es va tancar amb dotze congressos, per aquest 2013 s'han tancat catorze cites congressuals i ja n'hi ha previstos cinc més per al 2014.

Des de la posada en marxa de l'alta velocitat aquesta setmana, l'ajuntament ha rebut noves consultes i peticions d'informació per part d'empreses encarregades d'organitzar congressos que mai abans havien contactat amb Girona i que ara la volen incloure dins els seus catàlegs. Segons ha justificat Cunyat, fins ara totes les empreses han valorat molt positivament tant les instal·lacions de l'Auditori-Palau de Congressos com l'oferta comercial i d'allotjament de la ciutat. "Girona es ven sola però ens faltava tenir una bona connexió", ha assegurat Cunyat.

Per això, el consistori confia que amb la posada en marxa del TAV es podrà millorar la xifra de congressos que acull la ciutat. Per a l'ajuntament, l'organització de congressos és una font directa d'ingressos. Llogar durant tot un dia al complet l'Auditori-Palau de Congressos costa uns 11.000 euros.

11-01-2013

Renfe i Girona duran turoperadors madrilenys per promocionar el TAV

L'Ajuntament treballarà amb la companyia i els hotelers per buscar estratègies comunes

Viatgers en el primer tren d'alta velocitat entre Figueres i Madrid, dimecres passat. aniol resclosa

GIRONA | LAURA FANALS L'Ajuntament de Girona i Renfe convidaran la setmana que ve turoperadors madrilenys a visitar la ciutat de Girona, en el marc dels primers actes de promoció del nou tren d'alta velocitat (TAV). El consistori, a més, té previst coordinar-se amb Renfe i els hotelers gironins per tal de col·laborar i optimitzar la promoció al màxim. A banda de donar a conèixer Girona a les altres ciutats amb TAV de l'Estat espanyol, també s'està treballant en la possibilitat que es puguin oferir "paquets" als visitants que incloguin el bitllet de tren, allotjament i entrades a museus o àpats en restaurants. Segons ha explicat la regidora de Turisme, Coralí Cunyat (CiU), l'Ajuntament de Girona té previst treballar amb Renfe i els hotelers de la ciutat per tal de promocionar conjuntament el TAV. De moment, el que ja està concretat és que la setmana que ve (probablement dijous) es farà a Girona un "Fam Trip", un viatge de familiarització perquè els principals operadors turístics amb seu a Madrid coneguin la ciutat. Els representants de les companyies arribaran a la ciutat amb TAV i aquí seran rebuts per representants de l'Ajuntament de Girona, amb qui es trobaran i faran una visita guiada. El consistori també té previst reunir-se properament amb els representants del món hotelier i amb Renfe per intentar sumar esforços a l'hora de promocionar la ciutat a través del TAV. Segons Cunyat, les accions no s'han pogut planificar abans perquè no sabien la data exacta d'arribada. Ara, posaran fil a l'agulla per establir una estratègia comuna. De moment, el consistori ja ha començat a parlar amb Renfe sobre com promocionar Girona a altres ciutats amb TAV, mentre que també vol potenciar el turisme de congressos. Malgrat que el pressupost final dependrà de com quedi el pressupost municipal d'enguany, Cunyat ja ha avançat que bona part del que pertoqui a la regidoria de Turisme es destinarà a aquestes dues finalitats. Un cop se sàpiga el pressupost definitiu, s'haurà de decidir quines ciutats es prioritzen. A més, l'Ajuntament també treballa amb Renfe sobre la possibilitat que es pugui fer una estratègia de promoció del tren que inclogui el bitllet de tren, l'allotjament i entrades a museus o àpats o restaurants. A finals de la setmana que ve hi ha prevista una reunió entre l'Ajuntament i els hotelers per anar perfilant les accions a emprendre.

13-01-2013

DESPRÉS DEL TAV, EL CORREDOR MEDITERRANI

Quasi completada la línia del TAV per al transport de passatgers, ara és l'hora de posar el fil a l'agulla en les mercaderies; o sigui en el Corredor Mediterrani.

Girona i Barcelona compten des de dimecres passat amb enllaç directe mitjançant el TAV amb la frontera francesa, pas previ per a la connexió amb la xarxa ferroviària d'alta velocitat del país veí, que es culminarà el mes d'abril vinent, quan ja serà possible viatjar directament en aquest mitjà de transport fins a París. Espanya es converteix així en el segon país del món, després de la Xina, amb més quilòmetres de xarxa d'alta velocitat, per sobre de França i quasi el doble que Alemanya, encara que alguns experts ja han donat la veu d'alarma sobre la falta de rendibilitat de la major part d'aquesta xarxa i fins i tot suggereixen suspendre les obres actualment en marxa a Galícia, per apostar pels trams rendibles, com és el cas de l'eix mediterrani. I precisament a l'acte d'inauguració de dimarts passat, el príncep Felip i el president de la Generalitat, Artur Mas, van reclamar l'extensió de la xarxa amb el denominat corredor mediterrani per ser un projecte fonamental per al desenvolupament del país. Artur Mas va recordar que "ara encara queden molts temes pendents, i un dels més importants és completar aquesta línia amb el Corredor Mediterrani. Aquí és on es concentra una gran part de l'exportació del conjunt d'Espanya amb el lideratge de Catalunya, i per això és fonamental". Una crida a la qual el president del Govern, Mariano Rajoy, va respondre sense variar la coneguda resposta de considerar-lo "estratègic i prioritari", però sense més concrecions. La demanda, en aquest cas, no és exclusivament catalana. També la Comunitat Valenciana, hi està tan o més interessada que Catalunya. Aquesta via és transcendent per articular les zones on es concentra gran part de l'exportació espanyola i, per tant, generaria un major rendiment econòmic i

social. Circumstància aquesta en què Catalunya i València haurien d'anar agafades de la mà per aconseguir els màxims suports possibles enfront de la inquietant ambigüïtat que manté el Govern central sobre això.

60.000 places a preus econòmics. Durant aquesta primera setmana, els trens han obtingut una puntualitat del 98%.

13-01-2013

Ja ha arribat el TAV... i ara què?

No està previst que Rodalies de Girona es posi en marxa aquest any per manca d'assignació pressupostària de l'Estat

Els trens de Rodalies des de Portbou no arribaran a Blanes aquest any.

GIRONA | ROBERT VAN EECKHOUT En la setmana de la inauguració de la línia d'Alta Velocitat entre Barcelona i Figueres, amb la posada en marxa dels primers trens que fan el recorregut entre la ciutat comtal i Girona en 37 minuts, han estat diverses les reivindicacions ciutadanes a favor del transport més econòmic i de més inversió per als trens regionals i de Rodalies. També l'alcalde de Girona, Carles Puigdemont, va recordar que el projecte ferroviari no s'ha completat, ja que no s'han soterrat les vies del tren convencional. I és que amb l'arribada del TAV tan sols ha quedat resolt un dels assumptes pendents que patien les comarques gironines a nivell ferroviari, deixant encara molts fronts oberts.

Un d'ells és la posada en marxa de la xarxa de Rodalies a Girona. Després que es complís l'any passat una de les condicions que posava la Generalitat, que és la liberalització ferroviària per la qual es pot optar per canviar l'operador de la línia, encara queden més entrebancs per superar. Les vies ja són a punt, Renfe ja té la maquinària necessària per oferir el servei, però aquest no tira endavant per dues raons. Una, la manca d'assignació pressupostària per aquest servei en els pressupostos de l'Estat. L'altra, que va estretament lligada al primer factor, que la Generalitat i Renfe encara no han signat el contracte programa, tot i que ja fa gairebé un any que està redactat. De fet, el Govern català, que inicialment havia previst tenir-ho tot funcionant l'abril de ?l'any passat, no preveu ara que el servei es posi en marxa durant aquest any. El cost anual estimat per tenir la xarxa de Rodalies de Girona (que faria el recorregut entre Portbou i Blanes utilitzant les vies del tren convencional) operativa és de cinc milions d'euros. Aquest import se sumaria als 140 milions que genera anualment de dèficit la xarxa de Rodalies de Catalunya. Aquest import l'ha d'assumir l'Estat i l'ha de pagar a Renfe, l'operadora dels serveis. Tot i això, l'administració central encara no ha fet a dia d'avui cap pagament corresponent al 2012 i encara en té de pendents del 2011. En els pressupostos per al 2013, l'Estat no ha destinat cap partida específica per a les Rodalies de Girona, fet pel qual la Generalitat no està disposada a firmar el contracte amb Renfe. Entre d'altres coses, perquè si ho fes, hauria de passar a assumir el dèficit que genera anualment el servei.

Així, la línia Portbou-Blanes, que hauria de tenir trens circulant cada 30 minuts en les hores punta, amb combois d'entre 200 i 250 places, no estarà operativa aquest any, i es manté a l'espera del que determini l'Estat amb els pressupostos del 2014.

Reducció de temps dels MDHavent posat en funcionament el TAV, ara també queda per complir un dels compromisos amb els usuaris dels trens de Mitja Distància, com és la reducció del temps de viatge dels trens de la línia R-11, entre Portbou i Barcelona. De moment, ja s'ha retallat la duració del trajecte entre dos i tres minuts, i no es preveu que la diferència es redueixi gaire més. Les obres de la

Sagrera duraran tres o quatre anys més i com a molt permetran retallar tres minuts més, però el principal problema que no se solventarà és la congestió a l'entrada de Barcelona pel fet que els Rodalies i els Regionals utilitzen les mateixes vies.

Nous descomptes del TAV, però no a la línia de Girona

Amb el nou sistema, Renfe ofereix bitllets amb un descompte d'entre un 30 i un 70%

13-01-2013

«El TAV és car, i no em ve de 25 minuts »

Mentre que la nova flamant línia d'alta velocitat entre Figueres i Madrid ja ha entrat en funcionament, encara hi ha molts gironins que pugen cada matí als trens de mitja distància per anar a treballar. El cost i els horaris del TAV són els principals motius esgrimits per no utilitzar el nou servei.

Viatgers que agafen un mitja distància divendres, a primera hora del matí.

GIRONA | LAURA FANALS Són les sis del matí a l'estació de Girona. Quan encara falta una hora perquè surti el primer tren d'alta velocitat (TAV) en direcció a Barcelona, els viatgers més matiners es preparen per agafar els combois de mitja distància de les 6.14 i les 6.29 cap a la capital catalana. En el cas d'aquest darrer, els seus viatgers arribaran a Barcelona pràcticament al mateix temps que el TAV, que sortirà mitja hora més tard, a les 7.11. Què els porta, doncs, a continuar agafant el mitja distància?

En alguns casos, els diners. Tot i que els preus promocionals del TAV són força competitius, alguns usuaris es queixen del fet que l'abonament de 10 viatges s'hagi de gastar en vuit dies consecutius (o 10, en el cas dels estudiants). Segons expliquen, això no surt a compte a aquells que només van a Barcelona dos o tres cops per setmana. Aquest és, per exemple, el cas de Felip Cuesta, que viatja des de Girona cap a la capital per anar al metge. "Els preus són abusius. Si l'has de fer servir cada dia pots utilitzar l'abonament, però jo no el puc gastar en vuit dies ni deu. Per 25 minuts més, ja no em ve d'aquí", explica. I afegeix: "Ja agafaria el TAV, si no fos per això".

El mateix li passa a la Marina Trias, una jove que estudia a Barcelona. També prefereix el mitja distància per sobre del TAV perquè és més barat, i diu que, durant aquesta setmana, l'arribada de l'alta velocitat no s'ha notat en els trens convencionals, ja que hi ha vist més o menys la mateixa quantitat de gent que sempre. Malgrat que està bastant satisfeta amb el servei de mitja distància, espera que hi hagi una millora general del tren convencional. En altres casos, el problema no són els diners, sinó els horaris. Això és el que li passa a Jaume Viladecans, que treballa a Barcelona: "El TAV arriba a les vuit menys deu a Barcelona, i jo entro a treballar a les vuit en punt", indica. Per això, creu que s'haurien d'ajustar els horaris: "Si el TAV avancés una mica l'hora de sortida, encara que fossin deu o quinze minuts, a mi m'aniria perfecte, i crec que el podria agafar molta més gent", assenyala. Per a Viladecans, ara s'obren dos interrogants. En primer lloc, diu, "caldrà veure si mantenen els preus competitius del TAV", mentre que també creu que s'haurà de veure quin futur depara Renfe als mitja distància. "Estan força bé i caldria que es mantinguessin", assenyala.

I és que un altre grup de viatgers matiners no agafa el TAV perquè no vulgui, sinó perquè no pot, ja que no va a Barcelona sinó que baixa en parades intermitges. Aquest és el cas, per exemple, de la Isabel Sala, professora d'un institut a Blanes. Malgrat que està satisfeta del funcionament dels mitja distància, creu que haver de parar a l'estació de Maçanet per fer transbord cap a Blanes és un endarreriment. "Ens havien dit que farien un tren directe a Blanes, però això ja s'ha parlat moltes vegades sense que s'hagi concretat res", lamenta. Sala se sol combinar amb altres companys de

feina per poder anar amb cotxe fins a Blanes, per tal d'estalviar temps i diners. El tren -transbord inclòs- triga 35 minuts fins a la localitat selvatana, mentre que el TAV en triga 37 fins a la capital catalana. A més, el bitllet fins a Blanes li costa 5,1 euros, mentre que amb l'abonament de 50 viatges, el trajecte fins a Barcelona ciutat en costa 6,15.

També es veu obligada a agafar el mitja distància la Disla Valle, que va de Girona a Sils per treballar. Diu que el tren no és sempre puntual, però espera que la situació millori ara que el TAV ja està en funcionament. A més, no descarta agafar l'alta velocitat algun dia, encara que no sigui per anar a la feina.

14-01-2013

El TAV porta nous visitants barcelonins a Figueres durant la campanya de rebaixes

Els comerços gironins no noten un increment de visitants de fora la província i destaquen una disminució de vendes

L'arribada del TAV a Girona no ha suposat un increment en les vendes dels comerços gironins. Aniol Resclosa

GIRONA | ROSER ALBERTÍ A menys d'una setmana de la posada en funcionament del tren d'alta velocitat que uneix Barcelona amb Girona i Figueres, inaugurat el passat 8 de gener, el municipi altempordanès ja ha notat un increment de clients i turistes a la localitat, procedents principalment de la capital catalana.

Els carrers de la localitat presentaven ahir una aspecte molt més animat de l'habitual. Coincidint amb el primer cap de setmana de la campanya de rebaixes d'hivern i la novetat de poder viatjar amb el TAV, molts turistes, sobretot procedents de Barcelona, van aprofitar la jornada per acostar-se a Figueres a conèixer la ciutat i a realitzar algunes compres aprofitant els descomptes econòmics.

explicar a Diari de Girona el regidor de comerç i turisme de Figueres, Manel Toro. "Esperem que a partir d'ara, aquesta curiositat per visitar l'Alt Empordà es converteixi en una constant" afegia el regidor, valorant positivament l'arribada del tren d'alta velocitat al municipi tant pel sector del comerç com pel sector turístic.

D'altra banda, el d'ahir va ser l'últim diumenge en el qual els comerços figuerencs van poder obrir fins a Setmana Santa, emparats per l'excepcionalitat turística aprovada el mes de juny passat, que els permet mantenir els comerços oberts els diumenges i els dies festius. Una iniciativa a la qual es van adherir només un 10% dels comerços -una trentena d'establiments dels més de 300 que té la localitat- la majoria franquícies i grans cadenes.

Més visitants que clients. L'arribada del TAV a Girona, aquest passat cap de setmana, amb prou feines es va notar en els comerços de la ciutat. Les principals franquícies del sector tèxtil, que ofereixen descomptes d'entre el 20 i el 50%, van destacar que, no només no s'ha notat un increment de compradors, sinó que a més, el nivell de vendes ha estat inferior a les anteriors campanyes de rebaixes. "No hem notat més gent que vinguis de Barcelona o altres llocs d'Espanya. En canvi hem tingut molts clients francesos" va destacar una dependenta d'una coneguda cadena de roba. "Els nostres compradors són gent de Girona i dels voltants i ho sabem perquè tenim targetes de socis i ho poden comprovar" va explicar l'encarregada d'un altre establiment ubicat a la zona comercial de la ciutat. Només un dels comerços va poder confirmar la presència de visitants de Barcelona arribats amb l'alta velocitat. "Un grup de jubilats ens va comentar que, aprofitant el 40% de descompte, van voler estrenar el TAV i visitar la ciutat" va remarcar una de les joves encarregades de la botiga.

Tampoc els viatgers procedents de Barcelona amb el Tren d'Alta Velocitat del migdia van manifestar cap intenció de consumir en els comerços de la capital gironina. La majoria eren originaris de la província de Girona, però la resta van acudir ahir a la ciutat per visitar la parella, la família o per visitar la ciutat, però no per consumir en les rebaixes.

"He vingut per visitar la meua família que viu aquí i en principi no aniré de rebaixes" va explicar la Rosario. Com la Roser, que va remarcar que l'objectiu del viatge era únicament estrenar el TAV. Tampoc en Josep de Granollers arribava amb la intenció de comprar en els establiments gironins. "Hem vingut a dinar i a conèixer la ciutat, però no tenim cap intenció d'anar de botigues ni de rebaixes" va remarcar acompanyat dels seus fills, il·lusionats per haver pogut estrenar el tren.

14-01-2013

INAUGURACIÓ AGREDOLÇA DEL TAV A GIRONA

LLUÍS BUSQUETS I GRABULOSA La inauguració el passat dia 8 de gener del tren d'alta velocitat (a Espanya, AVE: alta velocidad española), a banda del morbo de la retrobada Mas-Rajoy (el primer dient que es tractava d'una infraestructura de justícia i l'altre parlant de "voluntats d'avançar junts per poder obrir grans camins", i "d'unir territoris" i "d'abolir distàncies"), amb els més de 3.700 milions d'euros de cost de l'obra faraònica, sembla que no va lluir prou per als cappares madrilenys i que va deixar un gust agredolç. Els catalans sempre ens queixem. Ara que a l'abril tindrem connexió amb França amb trens que poden circular a 310 km/h per ferrovies d'amplada internacional (1.435mm) electrificades a 25kV 50Hz, també. Mai no estem contents. És igual que els trens de rodalies i els convencionals estiguin desgavellats i es manifestin per proclamar-ho els mateixos sindicalistes de RENFE; és igual que s'hagin incomplert les promeses de les obres a fer a Girona i la ciutat segueixi sense estació i panxa enlaire, com se'n queixava l'alcalde, no menys panxa enlaire que l'estació barcelonina de la Sagrera; és igual que els pagesos expropiats encara no hagin cobrat part de la indemnització. I s'estranyen que algun grupet es manifesti al crit d'in-de-pen-dèn-cia? Quan les coses no comencen bé, no hi poden acabar. L'AVE l'inaugurà Felipe González el 1992, no pas cap a França, seguint el corredor mediterrani, on circulen més mercaderies, sinó cap a Andalusia. Va ser la contraprestació dels Jocs Olímpics a Barcelona: Exposició i AVE a Sevilla. Aznar va reblar el clau: com en el s. XIX, calia recosir Espanya radialment des de Madrid; se li va escapar de dir-ho a l'exímia Magdalena Álvarez. Totes les capitals de província tindrien AVE! Vam haver d'esperar fins al 2003 per connectar Madrid amb Saragossa i Lleida. L'1-I-05 RENFE es va dividir en dues: Renfe Operadora (que es quedà amb l'operació de trens i amb la marca AVE) i Adif (que es va quedar amb les infraestructures i, per tant, amb les línies d'alta velocitat). Veurem mai circular per les vies d'Adif serveis d'alta velocitat diferents dels oferts per RENFE? Abans d'arribar a Barcelona (2008) el tren arribà a Còrdova, Màlaga i Valladolid (2007). Abans d'arribar a Girona, Figueres i frontera francesa, arribà a Conca i València (2010) i anà d'Ourense a la Corunya (2011)... Ara que el tenim, li fem fàstics? No, certament, perquè ens cal mirar vers Europa. Però els temps han canviat i tenim dades. Per exemple, que els vols low cost resulten molt econòmics. Que s'han fet les estacions a la quinta força (per què la de Barcelona planificada al Passeig de Gràcia se'n va anar en orris?) i que els horaris s'han pensat amb els peus. I, a més, hi ha tot un argumentari. No gaire després d'haver anunciat la suspensió del projecte de línia d'AVE de Madrid a Santander per Palència, el juny del 2010, el ministre de Foment afirmava: "Per estalviar 15 minuts, no podem gastar 2.000 milions d'euros més, ho demani qui ho demani". Dos mesos i mig després, el mateix ministre signava un conveni per a l'execució de l'AVE de Madrid a Santander per Palència, que preveu la seva entrada en servei al voltant del 2015. La raó va ser l'amenaça del president càntabre, del Partit Regionalista de Cantàbria, tercera força regional, d'expulsar del govern càntabre al PSOE, segona força política a Cantàbria, on la primera és el PP. Aquest fet mostra una de les característiques essencials de la política espanyola

d'infraestructures: la manca de racionalitat econòmica i els tripijocs polítics que la impulsen. Espanya és el país amb la xarxa ferroviària d'alta velocitat més extensa d'Europa. Voldria arribar als 7.000 km, com si els TAV fossin metros, oblidant que haurien d'unir distàncies entre 500 i 1.000 km. (De fet s'estan construint línies cap a Vitòria-Bilbao-Sant Sebastià, Badajoz-Càceres-Navalmoral, Almeria-Múrcia-Alacant, Pamplona-Castejón...). En aquest moment supera els 2.000 km, situant-se per sobre dels 1.900 km de França (que mou 80 milions de passatgers anuals) o els 1.300 km d'Alemanya (que en mou 70), per no parlar del Japó, que mou 300 milions de passatgers/any. Espanya no en mou ni 20! La Comissió Europea, l'any 2008 va establir que "només sota circumstàncies excepcionals (és a dir, una combinació basada en baixos costos de construcció i un gran estalvi de temps) pot justificar-se una nova línia d'alta velocitat amb un volum de passatgers inferior a sis milions d'usuaris anuals l'any inicial", bé que es demana una mitjana de 9 milions perquè la línia sigui rendible. Girona, doncs, no serà econòmicament rendible, com no ho és la línia Barcelona-Madrid (6 milions passatgers/any, la de més rendibilitat de l'Estat); ho serà socialment? Fins al passat mes de desembre, Tardienta (Osca), Guadalajara-Yebes -80.000 usuaris el 2010-, Puente Genil-Herrera (Còrdova) -120.000-, Antequera-Santa Ana (Màlaga), Osca i Calataiud (Saragossa) eren, per aquest ordre, estacions fantasmes de tan poc utilitzades, de les vint-i-tantes que componen la xarxa. A. Carrillo, director general d'Alta Velocitat, va reconèixer el 2009 que de les 231 places que s'oferien en el trajecte Saragossa-Osca sols se n'ocupaven 15, un 6%! Res d'estrany que l'abril de l'any passat un informe del RACC a partir de diferents estudis sol·licités una aturada de reflexió en la inversió de l'AVE per "plantejar-se si convé continuar amb un projecte que a dia d'avui mostra la seva falta de sostenibilitat, sobretot a l'actual context econòmic". Donada la situació econòmica del país, "s'ha arribat al límit de sostenibilitat de les finances públiques", indica la institució, per la qual cosa "no es poden seguir malgastant els recursos públics". "No es tracta de posar en qüestió un fet ja irreversible, sinó de fer un alto en el camí per veure el que s'ha deixat enrere i el que queda per davant", afegeix. I encara: "Després d'un esforç inversor sense precedents en la història econòmica contemporània del país" (4.263 milions d'euros sense tenir en compte l'AVE a Sevilla), Espanya serà el país de l'OCDE amb la xarxa AVE més extensa, i el segon del món després de la Xina, una vegada es completin les connexions amb Galícia i el País Basc. No obstant això, el nombre de viatgers per quilòmetre de les principals rutes de l'AVE "deixa en evidència" els dos principals corredors, els que uneixen Madrid amb Sevilla i Barcelona. Amb 14.000 i 9.000 viatgers per quilòmetre, respectivament, "queden a distàncies insalvables respecte a altres com el París-Lió, el Colònia-Frankfurt i el Tòquio-Osaka". En definitiva, es tracta d'una obra necessària, que ens podem permetre, o la seva mateixa insostenibilitat la convertirà en obsoleta d'aquí a poc? Podia fer S.A.R el Príncep d'Espanya un discurs tan triomfalista com el que li van preparar, amb les estacions de Girona i la Verneda com estan i sense que els pagesos expropiats haguessin cobrat? La Fundació Príncep de Girona no podia haver intervingut assessorant una mica millor el Príncep? D'això, n'hauré de parlar un altre dia.

14-01-2013

Els API gironins creuen que l'arribada del TAV no farà pujar el preu dels habitatges propers a l'estació de Girona

Només preveuen un augment del cost dels immobles situats al Barri Vell o l'Eixample a causa de la manca d'estoc

GIRONA / NEREA GUIASOLA/ACN El Col·legi Oficial d'Agents de la Propietat Immobiliària de Girona està convençut que l'arribada del tren d'alta velocitat no afectarà el preu dels habitatges propers a l'estació del TAV gironina. En principi, el mercat immobiliari no variarà ni tampoc augmentarà el nombre de ciutadans que marxen de les seves poblacions per instal·lar-se a Girona. "El TAV arriba tard i no suposarà una pujada del cost dels habitatges de la zona", assegura el president del col·legi,

Ramon Corominas. Els API gironins només preveuen un augment del preu dels immobles ubicats al Barri Vell, l'Eixample o a la zona de la Devesa dintre de tres anys a causa de l'esgotament de l'estoc actual i la manca de noves construccions. Els agents de la propietat immobiliària gironins són molt clars respecte el futur del sector després de l'arribada del tren d'alta velocitat. No hi haurà cap canvi. "El TAV hauria d'haver arribat el 2004 i en aquells moments si que es va notar que la població s'interessava però ara, el tren d'alta velocitat, no canviarà la tendència a la baixa del mercat", apunta Corominas.

Des del col·legi asseguren que aquest nou mitjà de transport no farà pujar el preu dels pisos de lloguer o en venda ubicats al voltant de l'estació del TAV gironina i només podrà tenir algun efecte en l'àmbit del comerç i el turisme. "Únicament hi haurà un repunt positiu si es fan accions locals de promoció, es facilita la comunicació i s'atreuen a consumidors d'altres poblacions" remarca el president de l'API de Girona.

"Cal donar a conèixer Girona i revalorar la ciutat perquè sinó, la porta que obra el TAV és en doble sentit i és possible que els gironins anem a consumir a Barcelona o a Perpinyà", assegura Corominas. Aquesta mobilitat en el sector del comerç no té una relació directa pel que fa a trasllats i canvis de residència. "Els nous mitjans de comunicació i transport fan que les persones no es deslocalitzin. Els ciutadans es traslladen si el canvi aporta un benefici clar per a la qualitat de vida d'un mateix i, de moment, el viatge no amortitza el diferencial d'habitatge", comenta el president del col·legi d'agents de la propietat immobiliària de Girona. A la pràctica això significa que les agències immobiliàries no reben multitud de ciutadans que volen canviar de ciutat i traslladar-se des de Barcelona fins a Girona. Segons el president, fins a dia d'avui, només s'han registrat tres casos i, en cap cas, es tracta d'una tendència de mercat majoritària.

D'altra banda, els API gironins alerten sobre el possible augment (dintre de tres anys) del preu dels lloguers i habitatges de les zones del Barri Vell, l'Eixample i la Devesa. "No hi ha oferta, no es construeix i pot ser que a mitjà termini arribem a un esgotament de l'estoc que faci pujar el cost d'aquests immobles perquè ni hauran pocs", comenta Corominas. El president fa aquestes valoracions basant-se en uns estudis que realitzen cada sis mesos conjuntament amb el Gremi de Promotors i Constructores d'Edificis de Girona. "Sabem que aquestes zones són les que més interessen als ciutadans i dintre de tres o quatre anys pot ser que remuntin i vagin a l'alça", afirma Corominas.

14-01-2013

Un tap més que un TAV

No s'ha construït per obtenir una rendibilitat social, sinó exclusivament política: reforçar l'articulació d'Espanya

Finalment, el TAV ha arribat des de Barcelona a Girona i a Figueres. Només ha trigat quasi 48 anys des que a Catalunya començaren a parlar d'igualar l'ample de les vies de tren amb el d'Europa. I només ha costat 4.700 milions d'euros. Pels rails ha deixat innombrables damnificats, sia gent que no ha cobrat encara, gent que ha perdut el seu negoci o la seva feina, el desastre ciutadà que han representat les obres, etc. I no parlem de la decepció dels gironins, que possiblement no veuran mai la desaparició de l'inefable viaducte, no veuran mai la seva ciutat normalitzada. Això sí: des d'ara, si ve, el TAV anirà bé; i potser fins i tot vindran els participants d'algun congrés que es faci a Barcelona o, amb sort, a terres gironines. I, per descomptat, alguns barcelonins podran gaudir del luxe d'anar còmodament a París. I para de comptar! Perquè beneficis, el que se'n diu beneficis reals, pocs en portarà l'embafador TAV. Per una senzilla raó: no s'ha construït per obtenir una rendibilitat social i/o

econòmica, sinó exclusivament política: reforçar l'articulació d'Espanya i la cohesió territorial, de tal manera que, com va dir l'Aznar l'any 2000, el TAV "en diez años situará a todas las capitales de provincia a menos de 4 horas del centro de la Península". És a dir, de Madrid. Ni que sigui a costa d'allò imprescindible, com ara el corredor mediterrani -amb tot el que mou i remou- o la millora de la xarxa de rodalies o el medi ambient, o les empreses i mà d'obra que no vindran al territori, o tantes altres coses prioritàries en relació amb el TAV. Que més aviat s'ha convertit en un tap. PS.- TAV: Tren d'Alta Velocitat; AVE: "Alta Velocidad Española".

16-01-2013

El TAV i els cargols

"El cargol és un dels aliments més antics de la humanitat si hem de jutjar pels munts de closques trobades en més d'una cova prehistòrica"

AGUSTÍ CASANOVA I MASFERRER Que tenen en comú els trens d'alta velocitat i els cargols? Res. Els primers són veloces màquines de ferro, els segons, fets de carn, són gansos. El peresós cargol ganduleja, ronseja, mandreja abans de decidir-se a arrossegar-se o a enfilar-se i després de rumiar-s'ho si no ho veu xop, tal com li agrada, no treu el caparró de la closca, per contrast, el TAV, és una serpentina metàl·lica de gran precisió, sap on va i com anar-hi de forma ràpida i confortable pels passatgers. Enric Sierra ha comprovat en un brillant article que la lentitud del cargol és inferior a la que ha necessitat el cançoner i tardaner Estat espanyol per fer la connexió del TAV entre Barcelona i Figueres. El cargol necessita una hora per recórrer cinc metres i mig, ara bé com que l'esperança de vida del cargol és de tres anys, hauria mort pel camí. Ha calculat que si un pausat cargol hagués sortit de Madrid en direcció a la frontera francesa hauria arribat cinc anys abans. Així com la justícia lenta i tardana no és justa, així també un projecte faraònic, que s'havia de materialitzar fa més de 20 anys, no ha congregat l'alegria multitudinària i l'acte inaugural, pretès com la posada en marxa d'un pantà franquista, no motivà al públic gironí ni figuerenc, inclús, la gent que s'hi atansà ho feren per protestar. Innegablement l'arribada del tren a Girona i Figueres és una notícia positiva i ben merescuda, però no sé què cal agrair a Rajoy perquè el retard empal·lideix qualsevol celebració. Com que la gasiveria de Madrid a portar el TAV a Girona em posa de mal humor prefereixo parlar dels cargols que a més de comestibles, no fan soroll ni esbudellen les ciutats molestant el veïnatge durant quatre eixordadors anys insuportables. El cargol no fa remor, parsimoniosament procura omplir la panxa tot deixant una estela de baba i l'únic inconvenient pel pagès és que mossega les verdures de l'hort i molts depredant ho arrasen tot. A casa aprofitàvem el dia que el pare anava a Barcelona per menjar d'amagatotis cargols a la vinagreta. Li feien literalment fàstic. Afirmava que no podien ser ni bons de gust ni saludables perquè s'estiren pel terra en llocs bruts, àdhuc cementiris. Encara que algun amic li parlés de l'excel·lència d'aquests gastròpodes tot assegurant que va ser una menja exquisida entre la classe adinerada francesa a finals del segle XIX, ell, tossut, no li feia cas. Bromejava afirmant que el cargol covard amaga el cap dins la closca, que les ba?nyes de cap animal són comestibles. La mare, tanmateix, explicava que el pare de petit en va menjar poc dejunats i li fan ver mal de ventre i aquesta i no altre era la justificació de la seva repugnància. El cargol és un dels aliments més antics de la humanitat si hem de jutjar pels munts de closques trobades en més d'una cova prehistòrica sense indicis d'haver estat cuinats. No obstant el gust per menjar cargols ha patit d'alts i baixos en el transcurs de la història de l'alimentació humana. Els primers criadors es creu que van aparèixer aproximadament abans de Crist; el seu mètode per engreixar-los consistia en tancar-los en recintes ombrejats i humidificats, per pinso plantes crues, preparats vegetals bullits, vi i fulles de llorer. Grecs i romans es delectaven cruspint-se'ls contrariant el consell de la Bíblia que considera que la carn de l'animal que s'arrossega és impura i ha de ser prohibida. França, actualment, és el primer país del món consumidor de cargol. Aquests animals van començar a ser apreciats el segle III,

quan les legions romanes van conquerir la Gàl·lia. Com millor es valorava aleshores la seva carn era feta a la brasa i es servien per postres, però aquest costum desaparegué amb l'expulsió dels romans i per la prohibició catòlica. No serà fins ben entrat el segle XIX quan el cargol retrobarà de nou el seu lloc de prestigi a la taula, gràcies a un grup de gastrònoms que el posà de moda en oferir-los preparats a la "borgonyesa" a comensals pertanyents a la reialesa i a la classe burgesa, més endavant la gent humil començà a caçar-los i consumir-los. De forma progressiva aquests mol·luscs acabaren sent apreciats per molta gent, en part gràcies a l'empeny de cuiners de restaurants tradicionals de França, d'Itàlia com de Catalunya, que desenvoluparen noves receptes per fer-los mengívols. Com que la seva figura és simpàtica i atreu l'atenció dels infants el cargol surt en moltes cançons populars, refranys i també el trobem representat en molts quadres. Josep Pla en el Quadern Gris parla amb sornegueria d'un company que classifica la qualitat humana dels homes pel nombre de cargols que són capaços de menjar i si no superen els cent en un àpat no són fiables, igual que resulten menyspreables aquells que els desdenyen. M'he adonat que algunes persones quan mengen cargols els tallen la cua, la part excremental, malgrat assegurar-los que si estan purgats no porten res a les tripes, ells no m'han fet cas. He conegut individus que no els poden ni veure, menys ensumar, però no els hi fa res endrapar anques de granota, menuts de pollastre, fetge, o cap, pota i tripa. Una cosa és ben certa: sobre gustos s'ha escrit molt, però cadascú pensa que els seus són els modèlics, igualment actuen les cultures, curulles de prejudicis, decidint què és comestible i què no.

17-01-2013

50.000 euros per un estudi sobre l'impacte del TAV

Els diners procedeixen d'una subvenció del Govern i està previst que els resultats es coneguin a finals de febrer

ACN L'Ajuntament de Girona destinarà 50.000 euros a l'elaboració d'un estudi que permeti conèixer quin és l'impacte de l'arribada de l'alta velocitat a la ciutat i proposi mesures per aprofitar al màxim totes les oportunitats que genera. El consistori convocarà un concurs públic i pagarà l'estudi amb una subvenció del Govern. La voluntat del consistori és que una empresa externa i experta proposi al consistori quin és el full de ruta a seguir a partir d'ara, tant des del punt de vista urbanístic com de promoció econòmica de la ciutat. Aquestes propostes hauran de ser debatudes després per ciutadans, entitats i partits polítics. Els primers resultats es coneixeran a finals de febrer.

L'Ajuntament de Girona està enllestit les bases del concurs públic per encarregar la redacció d'un estudi que analitzi de manera global l'impacte del TAV i les oportunitats que pot generar a la ciutat. L'import de l'estudi s'enfila als 50.000 euros, que aporta el Govern a través d'una subvenció del Servei d'Ocupació de Catalunya (SOC). La regidora de Promoció Econòmica de la ciutat, Marta Madrenas, reconeix que és una quantia important però justifica que l'equip que guanyi el concurs "tindrà molta feina".

La voluntat de l'equip de govern és disposar d'un detallat estudi que permeti a la ciutat i a l'ajuntament saber quines són les oportunitats del TAV "per tal d'aprofitar-les al màxim". L'equip que guanyi el concurs no rebrà un encàrrec amb idees preconcebudes ja que, segons Madrenas, volen que comencin a "guixar en un full en blanc". D'aquesta manera, el consistori confia que disposarà d'una anàlisi "externa, objectiva i professional" que serveixi de full de ruta.

Madrenas ha explicat que no han pogut adjudicar abans l'estudi perquè no tenien informació detallada sobre l'arribada del TAV. Per això, han hagut d'esperar a la posada en marxa del servei (els primers trens amb passatgers van començar a circular el 9 de gener) perquè és quan s'ha sabut el detall de les freqüències, horaris i preus dels trens d'alta velocitat.

Un estudi que aporta propostes

A banda d'analitzar els reptes i oportunitats, l'estudi també aportarà propostes d'actuació des del punt de vista de la mobilitat, l'urbanisme i la promoció econòmica i turística. Segons ha avançat Madrenas, els primers resultats es començaran a conèixer a finals de febrer i, a partir d'aquí, caldrà iniciar un "debat de ciutat" en què hi participin entitats, empresaris, ajuntament i ciutadans. "De cap manera es tracta d'assumir totes les propostes de l'estudi sinó que volem que serveixin de punt de partida per iniciar el debat entre tots", ha remarcat Madrenas.

18-01-2013

Uns 17.000 viatgers han agafat el TAV a Girona i Figueres

Renfe ja ha venut 16.470 places per als propers dies

ACN Durant la primera setmana de servei de l'alta velocitat, un total de 17.636 persones han usat el TAV des de les estacions de Girona i Figueres. Del total, 14.303 corresponen a les trajectes de trens de mitja distància, coneguts com Avant, que enllacen Figueres i Girona amb Barcelona. Pel que fa als serveis AVE -de la línia des de la frontera francesa fins a Madrid-, l'han usat 3.333 viatgers. Entre aquests, la destinació predilecta dels usuaris és Madrid, amb més de 2.000 passatgers. En aquest període aquests trens han obtingut una puntualitat del 98%. Renfe ha informat que, fins al moment, ja s'han venut 16.470 places pels propers dies: 9.510 de llarga distància (AVE) i 6.960 d'Avant.

Una setmana després de la posada en marxa dels trens TAV entre Barcelona i Figueres, la companyia operadora, Renfe, ha facilitat les dades d'usuaris. En aquests set primers dies, un total de 17.636 viatgers han agafat un tren TAV. D'aquests, 14.303 han fet trajectes en trens de mitja distància (Avant) entre Figueres i Barcelona i la resta, 3.333, han usat trens que enllacen fins a Madrid (AVE).

Pel que fa als serveis Avant, principalment s'han venut bitllets per anar de Girona a Barcelona, amb 8.844 viatgers, el que significa un 62% del total. A continuació, la connexió més usada ha estat Figueres-Barcelona amb 4.797 viatgers i Girona-Figueres amb 662 viatgers.

Del total de viatgers, un 56,8% ha utilitzat la tarifa d'anada i tornada que permet obtenir un descompte del 20%. Pel que fa a la resta de bitllets comprats, un 12% han estat abonaments: un 8% per a la targeta de deu viatges, un 3% d'abonaments fins a 50 viatges i un 1% de targetes 10 plus per a estudiants.

Més de 2.000 passatgers han anat a Madrid

En aquesta primera setmana de servei, 3.333 persones s'han desplaçat en els serveis AVE, els de llarga distància. Del total, 1.485 ciutadans s'han desplaçat entre Girona i Madrid, i 469 viatgers entre Figueres i Madrid.

Durant aquest primers set dies, un 67% dels viatgers d'aquesta línia han aprofitat les tarifes promocionals ja que Renfe, aprofitant la posada en marxa del servei, ha posat a la venda 60.000 places a preus econòmics.

L'operadora del servei ha calculat que l'estalvi en costos socials i mediambientals dels viatgers transportats aquesta setmana equival a la reducció de la circulació de 7.950 cotxes o 286 autobusos en el cas dels viatgers del servei Avant i 22 avions o 66 autobusos en el cas de l'AVE.

Durant aquesta primera setmana, els trens han obtingut una puntualitat del 98%.

22-01-2013

L'aeroport gironí no tindrà un pla com el Prat per captar viatgers francesos del TAV

L'aeroport de Girona ha mostrat els darrers mesos signes de recuperació i s'espera que el TAV la potenciï. diari de girona

AEROPORT DE GIRONA | L'aeroport del Prat no vol desapropiar l'oportunitat que suposa la nova línia d'Alta Velocitat entre Barcelona i la frontera francesa, i ja està dissenyant un pla per a captar clients del país veí, cosa que no li serà difícil tenint en compte que té connexions freqüents per tren entre la ciutat i l'aeroport. No les té Girona, ni tindrà tampoc un pla especial similar, perquè no es considera necessari

BARCELONA/GIRONA | EFE/ A.S. Aena posarà en marxa un pla per captar usuaris francesos per a l'aeroport del Prat, aprofitant la connexió en TAV entre Barcelona i la frontera. Un pla que no tindrà una "versió gironina", en considerar Aena que l'aeroport de Girona, per la seva proximitat a la frontera, ja té bona part del seu mercat al sud de França. En aquest sentit, fonts d'Aena van destacar ahir que sempre s'ha tingut en compte el mercat francès a l'hora de promocionar l'aeroport de Girona, i que "prova d'això és que va ser un dels primers aeroports de l'estat, si no el primer, de tenir la versió en llengua francesa de la seva web". Tanmateix, des d'Aena van ressaltar que la nova línia d'alta velocitat segurament potenciarà l'ús de l'aeroport de Girona entre els ciutadans francesos. Aena va indicar ahir que vol aprofitar la posada en marxa del TAV entre Barcelona i França, que estarà operatiu l'abril, per captar nous passatgers del sud del país veí, per la qual cosa, juntament amb el Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries, explorarà les oportunitats de la nova connexió. La directora del Prat, Sonia Corrochano, va explicar ahir que la connexió en TAV entre Barcelona i França és una "oportunitat" per captar més passatgers del sud del país perquè vinguin a Barcelona a agafar l'avió en lloc d'anar-se'n a París o a un altre aeroport francès. Aena forma part del Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries (CDRA), en el qual també participen la Generalitat, l'Ajuntament de Barcelona i la Cambra de Comerç de la ciutat, que té entre els seus principals objectius augmentar la connectivitat del Prat i aconseguir nous enllaços intercontinentals. Entre els aspectes que es podran estudiar hi ha facilitar la facturació de les maletes a les estacions, una cosa similar al que es fa en el Port de Barcelona, on molts creueristes facturen la seva maleta per als seus vols al Prat, o posar a la venda bitllets combinats d'AVE i autocar que connectin amb l'aeroport. Aquesta idea s'emmarca a la feina per millorar la connectivitat del Prat i fer-lo més atractiu per als passatgers que vénen a connectar amb altres vols. En principi no hi ha res de tot això previst a Girona, pel fet que Aena ja el considera un aeroport que es nodreix àmpliament de clients francesos. A banda d'aquest fet, Girona no té Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries, que és qui ha impulsat el pla Barcelona. Un altre dels projectes que l'esmentat Comitè impulsa pel Prat és el camp de golf que tindrà l'aeroport, dirigit als qui facin escala a Barcelona. Pròximament, Aena traurà a concurs la gestió d'aquest camp de golf de nou forats perquè comenci a funcionar el 2014. Barcelona serà així l'únic aeroport del món a disposar d'aquest tipus d'instal·lació, juntament amb l'aeroport de Dubai, que té un camp de golf de sorra. El Prat és un aeroport que continua creixent i que, malgrat la crisi i a la caiguda del trànsit estatal (9,6 %), el 2012, va transportar a 35,1 milions de passatgers, un 2,2 % més que l'any anterior. L'aeroport de Girona, en canvi, va acabar l'any 2012 amb xifres pitjors a 2011, tot i que els darrers mesos està mostrant signes de recuperació.

22-01-2013

Els administradors de finques veuen bé el TAV

GIRONA | DDG El Col·legi d'Administradors de Finques de Girona s'ha felicitat, en un comunicat, per l'arribada del tren d'alta velocitat a la ciutat. Al seu parer "el TAV a la ciutat arriba en un bon moment

per al Col·legi, ja que convida i fa encara més atractiva la trobada estatal d'administradors de finques que es farà el 24 i 25 de maig a la ciutat i que aplegarà a professionals col·legiats de l'Estat".

24-01-2013

Veïns i comerciants de Sant Narcís protesten per les obres d'Adif

Denuncien que els treballs a la plaça d'Europa estan parats i ahir van esbotzar dues tanques

GIRONA | TAPI CARRERAS Jornada agitada al barri de Sant Narcís de Girona que va acabar amb una manifestació improvisada de veïns i comerciants, amb el tall al trànsit de dos carrers i que va incloure una acció simbòlica: l'esbotzament de dues tanques de les obres que Adif està executant a la plaça d'Europa. Una manera de fer pal·lès el cansament dels residents i dels botiguers per unes tanques que fa més de quatre anys que hi són i que els ha deixat pràcticament aïllats perquè estan a dos metres dels locals. Les darreres tanques es van posar fa dos mesos per fer les rampes dels aparcaments soterrats del Parc Central. Els treballs encara no han començat i han acabat la paciència dels afectats.

La crispació s'havia accelerat al matí quan van tenir coneixement que un grup de treballadors de les obres va comentar en una cafeteria que aquest divendres se'ls hi acabava el contracte i que unes 600 persones marxaven. Arran d'aquests comentaris, l'Associació de comerciants de Sant Narcís-Dominiques, encapçalats per la seva vicepresidenta, Esther Arnau, va convocar dues protestes. La primera a les dues del migdia. Hi van assistir una vintena d'afectats. La indignació era majúscula entre els assistents. Arnau va recordar que molts establiments han hagut de reduir personal per poder subsistir i que han perdut un 40% de caixa. El propietari del Gimnàs Girona, Valentín Parra, va explicar que fa quatre anys i mig tenien uns 1.400 clients i que ara, entre la crisi i les obres, s'han quedat amb uns 800.

El mal estar es va accentuar al vespre. Més d'un centenar de persones van irrompre amb pancartes i crits al mig de la carretera. Es podia llegir "Això no és Berlín" en referència a l'antic mur, i es podia escoltar "Semblem Sarajevo", "Ja n'hi ha prou, volem el Parc", entre altres. Ràpidament, la policia municipal i els mossos d'Esquadra van desviar els cotxes del Passeig d'Olot i de l'Avinguda Sant Narcís. Hi havia representants de la CUP i d'ICV-EUiA.

L'amenaça era clara: "O comencen les obres ja o tirem les tanques terra. Ens han demanat paciència però ja se'ns ha acabat", deia Esther Arnau. Altres veïns no volen més obres ni rampes, que creuen un niu de contaminació. El president de l'Associació de Veïns, Martí Carreras, incidia en les crítiques: "Per fer les rampes no tenen pressa. I en canvi, han anat molts ràpids per acabar les obres de l'estació del TAV. I han anat portant les runes cap a la zona plaça d'Europa. Els veïns i comerciants som els últims micos". Mentrestant, alguns joves van fer cedir dues tanques a cops de peu.

Vist el conflicte, Adif va enviar un comunicat on assegurava que no marxaran del parc sense acabar la reposició i que els treballs al carrer Josep Maria Gironella i les rampes començaran dilluns. També s'indicava que l'adjudicatària dels treballs està fent una reorganització de personal, en número i en perfil. Des d'Adif es va indicar que actualment s'estan centrant en els estudis per assegurar que les obres no afectaran els edificis de la plaça d'Europa.

Tres regidors de l'equip de govern, Jordi Fàbrega, Joan Alcalà i Carles Ribas, van anar a la concentració per apaivagar els ànims i van rebre un ruixat de crítiques. Ribas, regidor del projecte ferroviari, va explicar-los que Adif s'ha compromès a començar les obres dilluns i que si no era així, ells mateixos ajudarien els veïns a retirar les tanques. A més, va explicar que Adif els havia explicat

que els operaris que marxaven eren els que havien treballat a l'estació. El govern va reclamar a Adif que acabi els treballs a la zona tan ràpid com l'estació.

25-01-2013

La reposició del carrer Gironella inclourà 45 arbres, 24 bancs i un parc infantil

GIRONA | DDG Les obres de reposició del carrer Josep Maria Gironella de Girona, que Adif començarà el proper dilluns, inclouran la plantació de 45 arbres, la senyalització de quatre passos de vianants, vuit guals a les voreres per facilitar el pas de persones amb mobilitat reduïda, la instal·lació de senyalització vertical (inclosos quatre semàfors) i la col·locació de mobiliari urbà, que consistirà en 24 bancs, 17 fanals, vuit papereres, una font i un parc infantil. També es pintarà senyalització horitzontal.

Els treballs, que es fan de forma consensuada amb l'Ajuntament, consistiran en el condicionament d'un tram de 200 metres de longitud, comprès entre el carrer Cassià Costal i la plaça Europa. En total, Adif pavimentarà 2.800 metres quadrats de voreres, 1.500 de calçada i 700 de carril bici. Segons el projecte que l'Ajuntament de Girona va entregar el passat estiu a Adif, els treballs estaven inicialment valorats en 1,1 milió d'euros.

Després que els veïns protestessin el passat dimecres per por que els treballadors d'Adif abandonessin la zona, Adif ha reiterat que no té previst marxar i que manté el seu compromís de començar dilluns les obres al carrer Gironella.

Reposició de serveis. En aquest sentit, Adif ha explicat que les obres es faran d'acord amb la programació presentada a l'Ajuntament, incloent-hi la reposició dels serveis afectats, entre els quals es troben la xarxa de fibra òptica de diferents companyies, xarxes de sanejament i abastiment, telefonia i enllumenat públic.

Adif reitera que no ha paralitzat "en cap moment" l'execució de les actuacions englobades en els projectes de la línia d'alta velocitat, i es compromet a "no abandonar la seva realització".

26-01-2013

El TAV a Girona i les coses provisionals

JOSEP ANTONI TRIVIÑO o fa pas gaire que es va inaugurar a bombo i plateret la línia ferroviària del tren d'alta velocitat (TAV) entre Barcelona, Girona i Figueres. Les més altes autoritats de l'Estat espanyol i de la Generalitat de Catalunya escenificaren de manera solemne un gran triomf assolit per les respectives administracions públiques actuants. Allò que van dir sembla ser que és allò que quedava bé de dir al bell mig del triomf de la velocitat i la modernitat. Ara bé, tot observant la crua realitat al seu voltant, em voleteja pel cap la idea que, ans al contrari, estaven escenificant -tal vegada sense adonar-se'n- un gran fracàs. La premsa del Govern d'en Rajoy per tal d'inaugurar un servei ferroviari endarrerit des de fa molt de temps no fa res més que demostrar que, d'una manera tàcita, reconeixen la seva impotència per portar a bon terme tot el projecte inicial del TAV. Penso que el TAV no hem de jutjar-lo com si es tractés d'un tren de mitja distància o rodalies; a causa precisament de la seva alta velocitat, és un tren de llarga distància. I precisament aquí rau, segons el meu parer, el gran fracàs d'aquesta solemne inauguració. Després d'una pila d'anys i un munt de diners esmerçats, els governants de torn no han estat capaços de fer arribar, d'una volada, i en el temps previst, el TAV des de Barcelona fins a París. I, a més a més, al bell mig del trajecte han deixat un paisatge desolador d'obres a mig fer. On està l'estació de la Sagrera que devia estar enllestida fa anys i panys? On està la magnífica estació nova de Girona? On està aquella promesa millora urbanística a la ciutat gironina a causa de la supressió de les vies elevades del tren convencional? És

una infraestructura ferroviària que està condemnada a la provisionalitat. L'enllaç de l'estació de tren convencional per tal d'anar a pujar al TAV s'ha solucionat amb un passadís tapat amb unes parets opaques, no fos cas que els viatgers s'adonin amb els seus propis ulls que gairebé tot està per fer. D'una manera alegre s'havia posat data de caducitat a les molèsties causades per les obres als veïns de la zona; eren unes molèsties provisionals. Tot i així s'està demostrant que la política d'austeritat que el Govern d'en Rajoy, sota les recomanacions de Brussel·les dictades pel Govern alemany, està convertint la provisionalitat en quelcom permanent. Ens prometeren que les retallades en serveis socials serien provisionals, que les pujades d'impostos serien provisionals (després d'afirmar en campanya electoral que mai els pujarien), que el gran sacrifici que exigien a la ciutadania seria tanmateix provisional; però la realitat fa palès que la inicial provisionalitat poc a poc s'ha transformat en permanent. Els nostres governants -els d'ara i els d'abans- han omplert el país d'obres a mig fer, perquè pensaven que uns creixents ingressos conjunturals provinents del boom immobiliari esdevindrien estructurals, és a dir, inacabables en el temps; i ara tots plegats estem patint les conseqüències d'aquell greu error i d'aquella bogeria originada per una avarícia col·lectiva. No van saber aturar-ho tot a temps, ni tan sols van saber aturar a temps les corrupteles polítiques al voltant d'allò que es va anomenar com el "gran pelotazo". Massa sobres i sobresous! Ara el país s'empobreix a tota brida, a tanta velocitat com la que assoleix aquest TAV. Tal vegada s'ha inaugurat precisament ara perquè no ens doni temps a veure-ho. Qui sap!

30-01-2013

Girona reclama compensacions per les obres del TAV

Puigdemont i Pastor treballen per fixar els compromisos en un conveni

ACN L'alcalde de Girona, Carles Puigdemont, es va reunir dimarts a Madrid amb la ministra de Foment, Ana Pastor, per parlar sobre l'afectació de les obres del TAV a la ciutat. Aquesta és la primera vegada que l'alcalde i la ministra s'asseuen per parlar sobre aquesta qüestió.

Puigdemont ha demanat a l'Estat que sigui sensible amb Girona i que, més enllà de les reposicions de les zones afectades, inclogui partides econòmiques per a projectes de reactivació dels barris afectats per les obres. L'alcalde reconeix que aquesta no és una pràctica habitual de Foment però recorda que a Girona les obres del projecte ferroviari han quedat a mitges. Les dues parts treballen per fixar aquests compromisos en un conveni.

El dia de la inauguració de l'alta velocitat, l'alcalde de Girona va aprofitar la presència de la ministra de Foment, Ana Pastor, per exposar públicament les queixes que la ciutat té amb el ministeri pel fet de no haver completat el projecte ferroviari -que incloïa el soterrament del tren convencional i l'enderroc del viaducte- i per haver donat per definitiva una estació que havia de ser provisional.

Aquella mateixa tarda, la ministra va telefonar l'alcalde i li va dir que volia que tractessin tots aquests assumptes. La reunió es va celebrar dimarts a Madrid i l'ajuntament no ho ha comunicat fins avui. "Volíem ser discrets", reconeix l'alcalde, Carles Puigdemont, que és la primera vegada que s'ha assegut formalment amb Pastor a parlar de les obres del TAV.

L'alcalde ha explicat que una de les principals reclamacions de l'ajuntament ha estat que, a banda de les reposicions que Adif ha de fer a les zones afectades per les obres, el ministeri compensi la ciutat econòmicament. La voluntat del consistori és que Foment doni diners a l'ajuntament per poder-los destinar a projectes de reactivació i impuls dels sectors que durant quatre anys i mig han patit directa o indirectament les obres del TAV.

Girona, un cas especial

Puigdemont reconeix que aquesta no és una pràctica habitual de Foment que, allà on ha fet obres d'alta velocitat, considera que la compensació per a la ciutat és disposar de la infraestructura en sí. L'alcalde ha intentat traslladar a la ministra que el cas de Girona és excepcional perquè el ministeri no ha completat les obres compromeses i ha deixat infraestructures que havien de ser provisionals com a definitives, com és el cas de la nova estació del TAV. De fet, durant la reunió la ministra no ha avançat cap novetat respecte a la possibilitat de reprendre el projecte de soterrament del tren convencional que el govern del PP ha decidit posposar sense data.

Segons Puigdemont, la ministra no ha tancat la porta a les propostes que li ha fet però ha demanat al consistori que li faci arribar documentació detallada sobre les mateixes. L'alcalde no ha avançat ni quins diners reclamen a Foment ni quins són els projectes a què es destinarien. "No volem crear falses expectatives i això és una decisió que s'ha de prendre amb els barris afectats", ha declarat.

Les dues parts treballen per poder arribar a un acord amb la voluntat de fixar aquests compromisos en un conveni. "Un conveni faria que posem blanc sobre negre i que els compromisos quedin clars, cosa que lamentablement fins ara no s'havia fet", ha valorat l'alcalde.

Compromís per accelerar les reposicions

A banda d'aquest assumpte, durant la trobada Puigdemont també va exposar a Pastor la proposta de l'ajuntament de soterrar el passadís que connecta l'estació de Renfe i la del TAV i així alliberar espai al parc Central. "Aquesta proposta la veuen lògica", ha reconegut l'alcalde. Un altre dels compromisos que compta amb el vist-i-plau de Foment és el d'accelerar el calendari de reposicions per aconseguir que la ciutat recuperi la normalitat "al més aviat possible".

Ministeri i Ajuntament han acordat també tenir una relació fluïda per tal que el calendari de reposicions es compleixi "sense interrupcions".

08.02.2013

Els empresaris reclamen que l'estació del TAV porti el nom de Girona-Costa Brava

Entre les reclamacions també hi ha la millora de carreteres com la N-141, la variant d'Olot i l'anella de les Gavarres

GIRONA | ROBERT VAN EECKHOUT Entendre l'arribada del TAV com una nova eina que fagi de Girona i les seves rodalies una zona més atractiva, com un valor afegit que pot portar més turisme i negocis a les comarques gironines. Això és el que demanen des del Grup Impuls per Girona (GiG), format per les Cambres de Comerç de Girona, Palamós i Sant Feliu; la FOEG, PIMEC Girona i Fòrum Carlemany, que consideren que l'alta velocitat ferroviària ha de ser un incentiu més per al desenvolupament econòmic del territori. És per això que entre les mesures que proposen aquest col·lectiu d'entitats empresarials hi ha la proposta de fer que l'estació del TAV a la ciutat gironina porti el nom de Girona-Costa Brava. Des del GiG van mostrar ahir el seu convenciment que amb mesures com aquesta es podria potenciar la marca Costa Brava, ja amb un ampli prestigi i reconeixement internacional. "Apostem per incloure-la al nom de la parada del TAV a la ciutat de Girona, de manera que el nom oficial que constés a tota la nomenclatura oficial fos el d'Estació Girona-Costa Brava", afirmava l'agrupació en un comunicat. A més, van afirmar que cal emprendre accions de promoció que permetin revitalitzar el teixit econòmic de les comarques gironines, aprofitant el TAV entre altres coses. "És essencial que les administracions busquin fórmules imaginatives i innovadores per atraure turistes i inversions al nostre territori", assenyalaven. Pel que fa els trens d'alta velocitat, en la vessant

més internacional, el GiG també inclou dins les seves reclamacions que el tren de llarg recorregut que ha d'unir París, Barcelona i Madrid tingui parada a Girona. D'aquesta manera, consideren, es podria aprofitar l'atractiu turístic que suposa la costa gironina per als viatgers provinents tant de la capital francesa com de l'espanyola. "Es tracta d'un indret estratègic a poca distància de la frontera i de la Costa Brava, amb unes enormes potencialitats turístiques i econòmiques", defensava l'agrupació empresarial.

Millores a les carreteres També en l'àmbit de les infraestructures, el GiG va informar ahir que farà arribar al nou conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat, Santi Vila, les prioritats viàries dels sectors empresarials gironins, amb la sol·licitud de tenir-les en compte malgrat la situació econòmica i la retallada en les inversions que està aplicant l'administració catalana. En el llistat de prioritats pel que fa a carreteres de la demarcació de Girona hi figuren, per exemple, la construcció de les variants d'Olot i de les Preses. A dia d'avui, el projecte constructiu de la part que ha d'executar la Generalitat de l'obra a Olot està en procés, però sobre la part que ha de fer el Ministeri de Foment hi plana un gran dubte. Tot i això, les dues obres estan sempre subjecte a una disponibilitat pressupostària que, avui per avui, no es pot garantir. Entre les altres infraestructures que reclamen també hi ha la de l'anella viària de les Gavarres per la Bisbal, incloent-hi la variant de la capital del Baix Empordà. El GiG també posa l'accent sobre la necessitat de continuar treballant per la millora i increment de la capacitat dels accessos viaris a la Costa Brava, sobretot a voltant de les poblacions de Lloret i Blanes. La carretera de la Vergonya entre Salt i Amer també forma part de les reclamacions amb la consideració que a més de la intervenció a mitjà termini anunciada per la Generalitat, cal implantar solucions d'urgència, com un control més estricte de la velocitat dels vehicles o un reforçament de la senyalització.

08.02.2013

BARCELONA / ACN Els preus del TAV seran més econòmics a partir d'aquest divendres després de l'entrada en vigor del nou sistema de preus que Renfe ha llençat amb l'objectiu de potenciar l'ús d'aquest tipus de tren. Així, pels bitllets del TGV, Renfe rebaixa la tarifa general un 11% a la classe Turista i Turista+. A més, la companyia ferroviària posa a disposició dels clients bitllets amb descomptes d'entre un 30 i un 70% que permetran viatjar en qualsevol data i horari però subjectes a limitacions de canvis, anul·lacions i reserves de plaça. Així, es podrà viatjar amb TAV des de Madrid a Barcelona des de 32 euros, de Sevilla a València per menys de 28 i de València a Madrid des de 21'7 euros.

Els usuaris que optin pels preus Promo, és a dir, aquells bitllets més barats que estan subjectes a limitacions de canvis, anul·lacions i reserves de plaça, podran flexibilitzar aquestes condicions i escollir seient, pagant un petit extra, un sistema que es denomina Promo+.

A més, Renfe també posa en marxa el Bono AVE, un abonament per viatgers de l'alta velocitat amb caràcter nominatiu i vàlid per quatre mesos, que permetrà realitzar 10 viatges a una ruta i classe seleccionada pel client, i amb un descompte del 35% a cada trajecte.

Més descomptes per potenciar el TAV entre els joves Renfe vol augmentar l'ús del TAV entre els joves i per això crearà una targeta "virtual" per a menors de 26 anys que els permetrà viatjar amb un descompte del 30% en tots els bitllets, després d'abonar una quota anual de 20 euros més IVA. És una quota inferior a la que existeix en altres països europeus i que s'amortitza amb només un viatge. La targeta entrarà en vigor l'1 de març vinent.

L'1 de juny entrarà en vigor el Viatge Múltiple, és a dir un descompte del 20% en trajectes d'anada i tornada, orientada a professionals que es desplacin a diverses ciutats consecutivament.

Es mantenen els descomptes de la Targeta Daurada i pels nens menors de 13 anys, es mantenen també el descompte del 40% de tots els trens.

Un TAV Figueres-Barcelona fa mitja hora tard per problemes en la senyalització

Els 74 passatgers afectats poden reclamarla devolució de l'import del bitllet per demora

09.02.2013

GIRONA | E.P.R. Un TAV Figueres-Barcelona va fer tard 31 minuts respecte a l'horari d'arribada a destí dijous passat a causa d'un problema en la senyalització de les vies, segons van explicar Renfe i Adif. El tren va sortir de Figueres quan faltaven cinc minuts per les tres de la tarda i en arribar a Girona ja acumulava 30 minuts d'endarreriment: va arribar a les 15:40. A Barcelona, va arribar amb 31 minuts de demora. Els 74 viatgers que feien ús del comboi podran reclamar la devolució del preu del bitllet, doncs el compromís de puntualitat de Renfe així ho estipula en cas que els trens facin tard més de 15 minuts. Els usuaris que s'esperaven a Girona no van ser informats de què passava, van afirmar alguns dels afectats. El problema es va esdevenir per una incidència en el sistema de senyalització lluminosa del tren. Aquesta funciona automàticament, segons va explicar Adif, però es posa automàticament en vermell quan el sistema detecta qualsevol mena d'incidència -ahir encara no es coneixia què havia causat el problema, tot i que aquest està resolt des del mateix dijous a les cinc de la tarda i només va afectar aquest tren en concret, van assegurar des de l'empresa d'infraestructures. El tren va trigar dos quarts més del compte entre Figueres i Girona perquè s'anava aturant a cada semàfor de la via i el seu pas s'havia d'autoritzar després de comprovar que no comportava cap risc.

20.02.2013

TAV PER a GIRONA I FIGUERES, CARBÓ PER a BLANES I LLORET de Mar

JOSEP ALUM Finalment, després d'anys de cartes i cartes demanant-ho, els reis van portar el TAV a Girona i Figueres. En canvi, a Lloret de Mar i a Blanes, un any més ens van portar carbó. El carbó de seguir sense una comunicació ferroviària amb la capital i la resta de la província a l'alçada del segle XXI. No té cap mena de lògica que dos municipis com Blanes i Lloret amb més de 80.000 habitants - que dupliquen o tripliquen a l'estiu- estiguin tan mal comunicats per tren amb Girona: nou serveis diaris d'anada i nou de tornada amb transbordament obligatori a Maçanet-Massanes. Un transbord que en el millor dels casos obliga a esperar 20 minuts els trens que circulen per la línia interior. Una espera que fins i tot pot arribar a ser d'una hora! Amb la complicada i lenta alternativa que ofereix Renfe, com volen vostès que els centenars d'estudiants, treballadors, comercials, pacients, etc. que cada dia es desplacen a Girona, es plantegin deixar el cotxe al garatge? I a l'estiu, com els expliques als turistes que no disposen de cotxe, que en el cas d'optar pel tren, des de la sortida de l'hotel fins arribar al Barri Vell, poden malbaratar gairebé un parell d'hores? Més arguments a favor de canviar la dissuasiva, antiga i lenta dinàmica de transbords a Maçanet de la Selva, els proporcionen la suma dels habitants de tres viles de l'alt Maresme: Pineda de Mar, Malgrat i Tordera. Uns pobles que, tot i tenir Girona més a prop que Barcelona, ara per ara, havent de fer el desplaçament en tren en les condicions actuals, és molt difícil que escullin la nostra capital com a objectiu comercial, turístic, lúdic o cultural. Les infraestructures hi són. El potencial d'usuaris també. Un potencial que, vull creure, no generaria dèficit econòmic. Caldrà veure, però, quants anys més, la gent de la Selva Marítima seguirem amb una connexió ferroviària amb Girona -també amb Barcelona!- que recorda més els temps de les locomotores propulsades amb carbó que no pas el segle del TAV per a tothom.

Renfe vol estrenar la connexió sense transbord del TAV a París el 28 d'abril

Es mantindran dues freqüències diàries d'anada i tornada des de Barcelona, i als caps de setmana se n'hi afegirà una de reforç

27.02.2013

L'entrada en servei de la línia d'alta velocitat fa baixar entre un 11 i un 14% els viatgers dels Mitja Distància

Fins a 2.000 usuaris han canviat el cotxe pel TAV Figueres-Barcelona

ACN L'entrada en servei de l'alta velocitat entre Figueres i Barcelona ha fet que, diàriament, unes 2.000 persones que fins ara feien el trajecte en cotxe hagin optat pel tren. El Departament de Territori i Sostenibilitat, amb les dades a la mà, sosté que el TAV, sobretot, "ha permès captar usuaris nous que fins ara es desplaçaven en cotxe fins a Barcelona". La contrapartida és, però, que el tren convencional -la línia R11- ha perdut usuaris, sobretot els caps de setmana. En concret, el descens de passatgers als Mitja Distància es troba entre un 11% i un 14,5% . De mitjana, uns 1.100 viatgers que abans agafaven el tren convencional ara fan servir els combois Avant i els TAV per anar i tornar de Barcelona.

La posada en servei de la línia d'alta velocitat Figueres-Girona-Barcelona ja ha tingut, d'entrada, dues conseqüències directes. La primera és que ha permès treure cotxes de la carretera; la segona, que passatgers que abans feien el trajecte diari en un tren convencional ara aposten per algun dels serveis Avant o TAV de la nova línia.

En certa manera, aquest transvasament de passatgers ja s'esperava. El que calia, però, era quantificar-lo. I això s'ha fet agafant l'estadística d'ocupació dels trens de Mitja Distància. Les dades, recollides pel Departament de Territori i Sostenibilitat, conclouen que la línia del convencional entre Portbou (Alt Empordà) i Barcelona ha perdut de mitjana uns 1.100 usuaris cada dia, que ara es desplacen en TAV.

Segons recull l'estadística, el descens d'ocupació als trens de mitja distància se situa entre un 11,2 i un 14,5%, depenent de quin sigui el dia de la setmana. Els divendres és quants més passatgers s'han perdut (en concret, de mitjana, uns 1.366).

Al costat d'aquest descens d'usuaris a la línia R11 hi ha però, una altra dada que crida l'atenció. I és que, de mitjana, els trens que passen per la línia d'alta velocitat (els Avant i els TAV) han captat prop de 3.000 usuaris diaris. Si es descompten aquells que abans feien servir els trens Mitja Distància hi ha, doncs, gairebé 2.000 viatgers nous que han començat a fer servir el tren per als seus trajectes habituals.

Aquests passatgers són els que han optat per deixar el cotxe aparcats i fer servir els trens d'alta velocitat a l'hora d'anar i tornar de Barcelona. "Hi ha hagut un transvasament d'usuaris dels Mitja Distància al TAV, però sobretot, el que ha fet l'alta velocitat és captar usuaris nous que fins ara es desplaçaven en cotxe", assegura el Departament de Territori i Sostenibilitat.

360.000 passatgers en tot el corredor

Durant el darrer mes, els serveis Mitja Distància de la R11 han tingut uns 270.000 usuaris, mentre que la línia de l'alta velocitat n'ha sumat gairebé 90.000. D'aquesta manera, el corredor ferroviari entre Figueres i Barcelona -tant el convencional com el del TAV- ha transportat 360.000 passatgers. Abans d'entrar en servei la nova línia, l'R11 en transportava uns 300.000.

Per tant, durant aquest temps "s'ha incrementat un 20% el nombre d'usuaris en aquest corredor", indiquen des de Territori i Sostenibilitat. I hi afegeixen: "Les xifres, doncs, confirmen que els serveis de l'alta velocitat i els del convencional són complementaris, que junts sumen usuaris i que, per tant, contribueixen a un major ús del transport públic perquè cadascun té el seu perfil de passatger".

La conselleria, però, també adverteix que aquesta anàlisi es fa "molt a curt termini". I que, per extreure'n conclusions més profundes -de tendència i evolució real- caldrà esperar-se, com a mínim, a tenir damunt la taula les dades del primer mig any de funcionament dels serveis d'alta velocitat.

"D'entrada però, no es farà cap canvi a la R11, ni de freqüències ni de parades, ja que de moment l'impacte del TAV en aquesta línia és limitat", conclouen des de Territori i Sostenibilitat.

06.03.2013

El TAV de Barcelona a París sense canvi de tren a Figueres serà una realitat a partir del 28 d'abril.

GIRONA | R. VAN EECKHOUT Renfe està treballant perquè la connexió d'Alta Velocitat entre Barcelona i París sense necessitat d'efectuar un transbordament a Figueres sigui una realitat a partir del 28 d'abril. Així ho va avançar ahir Catalunya Ràdio en una informació que la companyia ferroviària no va voler ni confirmar ni desmentir.

Des de Renfe es van limitar a dir ahir que "els tècnics estan treballant perquè a la primavera, tal com es va anunciar, sigui una realitat i es puguin posar a la venda els bitllets". Segons van afirmar des de la companyia, la data concreta depèn de criteris que són exclusivament tècnics, que quan es compleixin permetran anunciar la data d'inauguració.

Des del passat mes de gener és possible fer el viatge amb el TAV des de la capital catalana fins a París, tot i que de moment la connexió requereix fer un canvi de tren a Figueres, passant dels combois de Renfe als de la companyia francesa SNCF.

La intenció de Renfe és mantenir les dues freqüències d'anada i tornada diàries que existeixen actualment, a més d'un viatge més en cada sentit als caps de setmana com a reforç. Amb els horaris actuals, els viatgers poden sortir de Barcelona a les 8.55 i a les 16.06, per arribar a la capital francesa a les 15.53 i a les 22.45 respectivament. En el sentit contrari, els usuaris poden pujar al tren a París a les 7.15 i les 14.07 i arribar a Barcelona a les 13.48 i les 20.48. És a dir, el temps actual de viatge està entre les sis hores i mitja i les set hores, segons el temps que es dona per fer el transbordament a Figueres, que oscil·la entre els 15 i els 25 minuts.

La modificació a ample internacional permetrà fer el trajecte entre la capital catalana i la francesa en sis hores i vint minuts. Aquest viatge inclourà parades a Girona, Figueres, Perpinyà, Narbona, Nimes i Valence.

El mes de febrer passat va arribar el primer TGV de la companyia estatal SNCF a l'estació de Sants, a Barcelona, per dur a terme les proves d'homologació que fa el tren d'alta velocitat francès en el traçat entre Figueres i Barcelona. Pel mateix motiu, també el mes passat, els TAV de Renfe van arribar als voltants de París per efectuar les primeres proves.

13.03.2013

Continua creixent el nombre de passatgers del TAV

Creix un 16% els viatgers que diàriament usa el tren d'alta velocitat a Girona i Figueres durant el segon mes del servei

GIRONA | ACN Durant els dos primers mesos de funcionament dels trens d'alta velocitat un total de 179.208 persones han utilitzat el servei des de les estacions de Girona i Figueres. De mitjana, suposa que l'alta velocitat registra 3.000 passatgers diaris. En concret, aquesta mitjana és un 16% més elevada que els passatgers que diàriament feien ús del TAV durant el primer mes de servei. Del total de viatgers, 134.928 han viatjat en trens Avant que enllacen Figueres i Girona amb Barcelona. Pel que fa als serveis AVE (alta velocitat de llarga distància) han estat utilitzats per 44.280 viatgers. Per tant, la gran majoria d'usuaris agafa el TAV per fer trajectes interns, sobretot amb Barcelona.

En el servei Avant (tren d'alta velocitat de mitja distància), la principal relació ha estat la que enllaça Girona i Barcelona amb 81.960 viatgers, el que significa un 61% del total. A continuació se situa l'enllaç Figueres-Barcelona amb 47.521 viatgers i Girona-Figueres amb 5.447 viatgers. Del total de viatgers, un 29% ha utilitzat la tarifa d'anada i tornada que permet obtenir un descompte del 20%. Pel que fa als abonaments, representen un total d'un 20% respecte a tots els bitllets venuts.

Des de l'inici del servei el passat 9 de gener, 44.280 persones s'han desplaçat en els serveis AVE. Del total, 20.547 clients han fet la connexió entre Girona i Madrid, i 7.491 viatgers la de Figueres i Madrid.

Segons ha comunicat Renfe, l'estalvi en costos socials i medi ambientals equival a la reducció de la circulació de 74.960 cotxes o 2.699 autobusos en el cas dels viatgers del servei Avant i 291 avions o 885 autobusos en el cas de l'AVE.

14.03.2013

El Museu de l'Empordà exposa les valuoses troballes arqueològiques de Vilafant

La mostra exhibeix les restes que van sortir a la llum arran de les obres del TAV a la zona de la Serra del Mas Bonet

Treballs d'excavació de les troballes a la Serra Mas Bonet. BENOIT TESSIER/REUTERS FIGUERES | DDG El Museu de l'Empordà inaugurarà divendres l'exposició Vida i Culte en el Neolític Empordanès. L'assentament prehistòric de la Serra del Mas Bonet-Vilafant, Alt Empordà. Des del Museu de l'Empordà asseguren "hem trobat interessant poder mostra-ho atès que són restes de troballes arqueològiques a partir dels treballs del traçat del TAV a un punt concret de la nostra comarca: la Serra del Mas Bonet". Mas Bonet és un extens assentament prehistòric ocupat durant gairebé 3.500 anys, des de les primeres etapes del neolític fins a l'edat del bronze (entre el 5.000 i el 1.500 aC). L'any 2008, mentre l'equip d'arqueòlegs s'hi trobava excavant, "es van trobar sis esteles i un menhir, una troballa molt singular", segons els organitzadors.

Una època de canvis "Sabem que aquestes comunitats prehistòriques van viure una època de canvis de gran transcendència: l'extensió del fenomen megalític, l'aparició dels primers metalls i, molt possiblement, la consolidació de les diferències socials entre els membres de les comunitats". Les representacions figuratives més o menys abstractes de pedra tenen una gran força i desprenen una "autèntica bellesa pètria". Però, més enllà, construeixen, "sense cap mena de dubte", una novetat en el panorama de la prehistòria catalana i una "oportunitat per analitzar el món de les idees en les darreres etapes de la prehistòria". De la mateixa manera, aporten "informació inèdita" sobre el món de les creences i els mites, amb un "possible culte al toro", ja que aquestes comunitats prehistòriques "poblaren en el nostre territori entre finals del IV mil·lenni i l'inici del III mil·lenni abans de la nostra era". Es tracta d'una exposició produïda pel Museu d'Arqueologia de Catalunya i que ha estat a la seu d'aquest Museu Nacional a Barcelona i també a la subseu de Sant Pere de Galligants de Girona, durant el 2012 i el Museu de l'Empordà acull ara en itinerància.

14.03.2013

Uns 180.000 usuaris ja han fet servir el TAV des de la seva entrada en servei a Girona i Figueres.

GIRONA | ROBERT VAN EECKHOUT Ja fa dos mesos que el TAV va entrar en servei a Girona després d'anys d'espera, i els resultats obtinguts des de la seva posada en marxa semblen indicar que els usuaris l'esperaven amb candeletes. El nombre de viatgers de l'Alta Velocitat continua creixent i, segons informava ahir Renfe, durant el segon mes de funcionament la línia del TAV entre Madrid, Barcelona, Girona i Figueres hi va haver un creixement del 16% d'usuaris. En total, de moment són 179.208 persones les que han utilitzat aquest servei des que el 9 de gener es va inaugurar a Girona i Figueres. De mitjana, són uns 3.000 els usuaris que cada dia fan servir el TAV a Figueres i Girona. Aquesta xifra suposa un augment d'un 16% respecte als 2.866 viatgers diaris que es van registrar durant el primer mes. De les 179.208 persones que han utilitzat l'Alta Velocitat des de la seva posada en marxa fa dos mesos, 134.928 corresponen a les relacions Avant que enllacen Figueres i Girona amb Barcelona. Pel que fa als serveis TAV (que enllacen amb Saragossa i Madrid), han estat utilitzats per 44.280 viatgers.

Girona-Barcelona, el més usat En el servei Avant, el trajecte que més utilitzen els viatgers és el que enllaça Girona i Barcelona, que en dos mesos ha transportat 81.960 viatgers, o el que és el mateix, un 61% del total. La segona que més usuaris registra és la ruta Figueres-Barcelona, amb 47.521 viatgers, seguida de la Girona-Figueres amb 5.447 viatgers. Segons les dades que va facilitar ahir Renfe, del total d'usuaris, un 29% ha utilitzat els bitllets d'anada i tornada que permeten obtenir un descompte del 20%. De moment, el que més s'utilitzen són els bitllets senzills i aquests tiquets d'anada i tornada, mentre que els abonaments representen un total d'un 20% de les vendes. Des de l'inici del servei el passat 9 de gener, 44.280 persones s'han desplaçat en els serveis TAV, de llarg recorregut. D'aquest total, són 20.547 clients els que s'han desplaçat entre Girona i Madrid, mentre que l'enllaç des de Figueres ha estat utilitzat per 7.491 viatgers. Segons Renfe, l'estalvi en costos socials i mediambientals que suposa la posada en funcionament del TAV equival a la reducció de la circulació de 74.960 cotxes o 2.699 autobusos en el cas dels viatgers del servei Avant i 291 avions o 885 autobusos en el cas del TAV de llarg recorregut.

22.03.2013

La nova estació del TAV de Girona té problemes de filtracions d'aigua

GIRONA | ACN La nova estació del TAV de Girona té goteres. Aquest edifici és de nova construcció i es va inaugurar encara no fa tres mesos. Amb les pluges dels darrers dies, l'aigua ha començat a escolar-se pel sostre i galledes i senyals alertant del perill de relliscades poblant el vestíbul de l'estació. L'aigua regalima de les bigues de fusta del sostre de la infraestructura. Fonts d'Adif han confirmat que hi ha "problemes de filtracions" a la nova estació. Segons aquestes fonts, ja s'han enviat tècnics perquè esbrinin on es troba l'origen de les filtracions per tal de poder-lo solucionar. Mentrestant, els viatgers que accedeixen a l'estació hauran d'esquivar les galledes que recullen l'aigua del sostre.

04.04.2013

Vila confirma que hi ha tres túnels del TAV que no compleixen les normes de seguretat

El conseller recorda que estaven exempts d'ajustar-se al mandat europeu que es va aprovar quan ja s'estaven fent

Tres túnels del tram gironí del TAV no compleixen la normativa europea. Acn GIRONA | ACN/DDG El Govern de la Generalitat admet que tres túnels del TAV entre Girona i Figueres no compleixen la normativa europea actual de seguretat. Segons apuntava el conseller de Territori i Sostenibilitat en una pregunta parlamentària, els túnels de Llogaia, Feixes d'en Vidal i Cavorques no s'adeqüen a les

"Especificacions tècniques d'interoperabilitat sobre seguretat als túnels ferroviaris transeuropeus", una directriu que va entrar en vigor l'any 2008. Adif no està obligat a complir amb els requisits perquè les obres dels túnels van començar abans que la norma existís. "Aquests túnels estaven exempts de l'obligat compliment d'aquesta normativa en tractar-se de projectes en fase avançada de desenvolupament", responia Santi Vila. El conseller de Territori i Sostenibilitat va respondre per a escrit a una pregunta del diputat d'ICV-EUiA, Marc Vidal, sobre el possible incompliment de les mesures de seguretat als túnels del tren d'alta velocitat entre Girona i Figueres. Vila assegurava que el Govern "té coneixement" que els túnels de Llogaia, Feixes d'en Vidal i Cavorques (tots ells de més d'un quilòmetre de longitud) "no compleixen els requeriments actualment exigibles" per part de la normativa europea. Segons detallava Vila, aquests túnels "estaven exempts de l'obligat compliment" d'aquesta directriu aprovada per la Unió Europea perquè, quan la norma va entrar en vigor, "els projectes ja estaven en fase avançada de desenvolupament o amb contractes ja adjudicats". "Malgrat aquest fet, el Govern de la Generalitat ha instat Adif a escometre les actuacions que siguin adients per a la millora de la seguretat, tant en aquests túnels com a la resta de la xarxa ferroviària soterrada de Catalunya", conclouia Santi Vila.

Adif diu que es compleixen les condicions de l'Adif van assegurar que els tres túnels compleixen amb totes les normatives, estipulacions i reglamentacions vigents en el moment tant d'aprovació dels projectes constructius com d'inici de les obres. Adif va recordar que els túnels estaven inclosos en els projectes de dos trams, el de Cornellà del Terri-Vilademuls i el tram Vilademuls-Pontós, que van seguir tots els tràmits administratius i van ser aprovats el 23 d'agost del 2006, dos anys abans de l'entrada en vigor de la normativa europea. A més, Adif va apuntar que inclús les obres van començar abans que la norma de la UE entrés en vigor. Concretament, les obres dels trams van començar el juliol del 2007, gairebé un any abans que la normativa europea fos una realitat. Adif va ressaltar que en el moment d'aprovació dels projectes constructius no hi havia cap legislació específica sobre existència i distància de sortides d'emergències i que aquesta normativa comunitària només és d'aplicació a nova construcció. Tot i això, Adif va recordar que els tres túnels estan inclosos al "Pla d'autoprotecció dels túnels no urbans de la província de Girona", que Adif va presentar a finals del 2012 davant la Direcció General de Protecció Civil de la Generalitat de Catalunya per a la seva homologació. Segons l'administrador d'infraestructures, aquest pla recull tots els criteris de seguretat, rutes d'evacuació, enllumenat i les funcions dels serveis interns i externs en cas d'emergència. Això vol dir, segons Adif, que estan fixats els protocols d'actuació de tots els cossos d'emergència en cas de qualsevol incidència.

11.04.2013

La MAT, imprescindible per la velocitat màxima del TAV

El conseller de Territori assegura que els 400 kV són necessaris per ampliar el servei fins a París i Tolosa

ACN Els TAV que cobreixen el trajecte Barcelona-Girona-Figueres no circularan a velocitat màxima fins que no entri en servei la línia de 400 kV. El conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, ha assegurat al Parlament que l'entrada en servei de la MAT és "necessària" per garantir les velocitats comercials dels combois i per poder ampliar el servei amb garanties fins a París i Tolosa de Llenguadoc. En resposta a una pregunta del diputat de la CUP Quim Arrufat, el conseller ha recordat que, a Girona, l'energia per abastir el TAV arriba a través de dues subestacions propietat de la concessionària TP Ferro. I que això suposa limitacions pel què fa al trànsit de combois i a les velocitats.

Santi Vila ha estat clar en resposta a la pregunta que li ha adreçat el diputat de la CUP al Parlament. Quim Arrufat ha interpel·lat el conseller demanant-li quina era la necessitat real de la MAT, després que s'insistís que els 400 kV eren necessaris per alimentar el TAV i que, des de fa ja tres mesos, els combois d'alta velocitat circulin sense que la línia encara no hagi entrat en servei.

Santi Vila ha assegurat que, tot i que els combois entre Barcelona i la frontera francesa ja circulin, encara hi ha mancances que s'han de resoldre. En concret, el titular de Territori i Sostenibilitat ha fet referència a dues assignatures pendents: la velocitat dels trens i la necessitat d'ampliar el servei, un cop es rebí el vistiplau per cobrir el trajecte sencer fins a París.

El conseller ha explicat que, a dia d'avui, la línia del TAV s'alimenta a través de dues subestacions propietat de la concessionària TP Ferro, que en un futur s'hauran de "reforçar". D'entrada, per permetre que els trens vagin a velocitat màxima, però també davant la previsió d'incloure nous serveis a la línia, que arribin fins a París i Tolosa de Llenguadoc.

"Les dues subestacions actuals només garanteixen la possibilitat de passar dos trens simultàniament i que, a més, mai poden coincidir en el mateix punt intermig", ha dit Santi Vila. I hi ha afegit: "A més, també hi ha limitacions de velocitat que s'han de poder revisar si volem optimitzar aquesta infraestructura".

El conseller ja ha avançat que, un cop entri en servei la MAT -i s'engeguin les subestacions de Santa Llogaia i la futura de Riudarenes- aquesta barrera es podrà superar.

"A més, en un futur, l'operadora francesa SNCF ha previst dos combois Barcelona-París, i Renfe n'ha previst dos més entre Barcelona i Tolosa de Llenguadoc", ha avançat el Santi Vila. I ha subratllat, en referència a la necessitat de completar l'estesa dels 400 kV: "Fer possible aquesta ampliació del servei ens obliga a completar l'esquema d'alimentació, per garantir la millora de prestació dels serveis ferroviaris".

Xarxa elèctrica mallada i amb garanties

Més enllà del punt de vista estricte dels beneficis que suposarà per als TAV, el conseller de Territori ha tornat a insistir en la necessitat de construir la MAT i completar la interconnexió elèctrica. "Serà impossible que les comarques gironines tinguin una xarxa elèctrica mallada, que garanteixi la distribució a tota la Costa Brava, si aquesta infraestructura de transport no està completada", ha dit Santi Vila.

Per últim, el titular de Territori també ha recordat que, amb els 400 kV, la capacitat d'interconnexió elèctrica de l'Estat augmentarà del 3 al 6% (tot i que, com ha precisat, allò desitjable seria situar-se en el 10%) . "La MAT és un objectiu estratègic per superar l'isolament del sistema elèctric peninsular", ha conclòs Santi Vila.

27.04.2013

Renfe afirma que uns 3.400 viatgers diaris utilitzen el TAV

Afirma que són els tècnics els que donaran el vistiplau quan resolguin la integració tecnològica

El nombre d'usuaris del TAV a Girona ha anat creixent mes rere mes. diari de girona GIRONA | R.V.E./ACN Intentar fer una reserva per Internet a través de la pàgina web de Renfe i trobar-se amb l'avís que no queden places per al tren desitjat és una mostra que la línia Avant entre Girona i Barcelona funciona. La companyia Renfe fa una valoració positiva d'aquests primers mesos de

posada en marxa d'aquest servei i confirma que en moltes franges horaries, els trens van plens o gairebé al 100%. Per a l'usuari que fa la reserva, la probabilitat més alta de trobar-se l'advertència de "tren complet" és en els Avant que arriben a la Ciutat Comtal poc abans de les vuit i les nou del matí, els que s'ajusten més als horaris d'inici de la jornada laboral.

La línia d'alta velocitat que uneix Girona i Figueres amb Barcelona i Madrid registra diàriament més de 3.400 passatgers. Des de l'operadora Renfe valoren molt positivament l'ocupació dels trens i destaquen la tendència positiva que experimenta aquesta línia inaugurada el passat mes de gener, que cada mes guanya passatgers. Del total actual, 2.700 són clients que usen el tren per anar fins a Barcelona, especialment per motius de feina, i la resta -uns 750- són clients de la línia de llarga distància (AVE).

L'alta velocitat es va posar en servei a principis de gener i, segons els responsables de Renfe, està obtenint bons resultats tant des de Girona com des de Figueres. El gerent del mercat Nord-Est-Mediterrani dels TAV, Fèlix Martín, va explicar ahir que la mitjana diària de passatgers ha augmentat fins a superar els 3.400 i que els resultats milloren mes a mes.

Segons va manifestar Martín, la majoria dels clients usen trens Avant -que uneixen Figueres i Girona amb Barcelona- i ho fan per motius de feina. Són uns 2.700 del total de passatgers. La resta, uns 750, són usuaris de la línia TAV que s'estén fins a Madrid.

Martín també va remarcar també que, gràcies a les enquestes que fan, saben que entre setmana els passatgers usen l'alta velocitat generalment per anar a treballar. En canvi, els caps de setmana han detectat que més de 2.000 persones per dia agafen el TAV per venir a conèixer Girona o Figueres i fer turisme. "Aquesta és una dada molt rellevant i que esperem que vagi a més", va manifestar.

Uns 3.000 al primer mes Les xifres que va oferir ahir la companyia ferroviària suposen, tal com va remarcar Fèlix Martín, una millora substancial respecte a les dades que es van recollir després del primer mes de posada en marxa. Llavors, es calculava que una mitjana d'unes 3.000 persones al dia utilitzaven el TAV en la línia que uneix Figueres, Girona, Barcelona i Madrid, dels quals una majoria (un 62%) utilitzaven aquest servei per fer el trajecte que uneix Girona amb la Ciutat Comtal.

ADIF comença a arranjar les filtracions de l'estació del TAV

La companyia ha demanat permís per treballar-hi fins a les 22 hores indicant que tindrà poca afectació acústica

29-04-2013

Renfe farà promocions als TAV per acostar visitants per Temps de Flors

Un acord amb l'Ajuntament de Girona servirà per impulsar un paquet d'accions com ara preus rebaixats i trens amb horaris especials

GIRONA | ACN/DDG L'Ajuntament de Girona busca que visitants de diferents punts de l'Estat coneguin "Temps de Flors" i el puguin visitar gràcies al tren. Ahir es va presentar un paquet d'accions promocionals que portaran a terme de forma conjunta l'Ajuntament i la companyia ferroviària Renfe que persegueix aquest objectiu. D'entre les accions que es faran, hi haurà una circulació especial de trens entre Girona i Barcelona els dos caps de setmana de "Girona, Temps de Flors". El gerent del mercat Nord-Est-Mediterrani d'AVE, Fèlix Martín, va explicar que "es posaran vuit trens els dos caps de setmana perquè la gent que vingui des de Barcelona pugui gaudir, des d'un punt de vista d'oci i lúdic, de la ciutat". Aquests trens sortiran a les 09.30 hores del matí des de Barcelona i la tornada

està prevista a les 20.30 del vespre. "És un horari pensat per a les famílies i perquè tothom que es vulgui desplaçar amb alta velocitat tingui opcions per fer-ho", va remarcar Martín. A més, s'oferiran 16.000 places promocionals de tren des de les diferents estacions que es connecten amb Girona a través de l'alta velocitat (per exemple, Madrid-Girona a partir de 33,70 euros per trajecte). Una altra acció promocional que es durà a terme, en el marc d'uns paquets turístics fets d'acord amb tretze hotels de la ciutat, serà un descompte del 50% en els bitllets de tren d'alta velocitat per als visitants que pernactin a Girona entre setmana, una acció que és "una innovació dins de la promoció del nostre servei", segons va assenyalar el gerent. "Volem que la gent trobi una nova idea per venir a Girona. El nostre objectiu és posar les coses fàcils a la gent i que vegin l'alta velocitat com la millor manera d'arribar a Girona", va afegir. Altres accions promocionals similars -a través de publicitat en autobusos- també es duran a terme a Barcelona i Madrid durant tres setmanes. Per altra banda, s'inclourà el cartell, un banner, i publicitat de l'esdeveniment tant al web de Renfe (que té 8 milions de visites al mes) com també a les estacions de ciutats amb TAV, com Madrid, Saragossa o Barcelona, a més de posar-ne al interior dels trens. Una acció que pot arribar a impactar 135.000 passatgers. "Hem d'agrair que Renfe hagi volgut ser un aliat estratègic en aquest salt qualitatiu i quantitatiu de Girona, Temps de Flors, que és un dels motors econòmics de la ciutat, i que hagi creat aquesta aliança amb nosaltres en la nostra ambició de posar Girona de moda", va subratllar l'alcalde, Carles Puigdemont. La regidora de Turisme i Comerç, Coralí Cunyat, va destacar que el 2013 "és l'any del tren, és l'any del TAV, i ens hem dedicat a promoure el Girona, Temps de Flors i la ciutat amb accions a "ciutats TAV"". També s'han fet accions promocionals a Tarragona i Lleida, així com a Perpinyà, a la Catalunya Nord i a Salisbury. Altres accions són les decoracions florals de les estacions del TAV de Girona, Barcelona, Saragossa i Madrid.

08.05.2013

La nova estació del TAV de Girona té problemes de filtracions d'aigua

GIRONA | ACN Els treballs per reparar les goteres que han aparegut a la nova estació del Tren d'Alta Velocitat (TAV) de Girona ja han començat. Tècnics d'Adif han començat a reparar la coberta de l'estació i el passadís que enllaça amb l'antiga estació, on van aparèixer filtracions d'aigua. Segons informa l'Ajuntament de Girona, Adif ha demanat permís per treballar cada dia fins a les 10 del vespre per resoldre els problemes tan aviat com sigui possible. Els treballs, que s'allargaran tota la setmana, consisteixen en reforçar la impermeabilització i millorar els acabats de l'obra. L'estació va entrar en funcionament el 8 de gener i va suposar una inversió de 25 milions d'euros.

L'estació provisional de l'alta velocitat a Girona va entrar en servei a principis d'any, coincidint amb l'arribada dels primers TAV. Quan encara no feia tres mesos que l'obra estava acabada, van aparèixer filtracions d'aigua i goteres a l'edifici (que corre el risc de convertir-se en definitiu).

Les humitats es van detectar a la zona del vestíbul. Aquí, parts de la llosa de formigó del sostre per on l'aigua s'escolava i regalimava per les bigues de fusta. Durant dies, la imatge habitual era de galledes repartides per terra i senyals alertant del perill de relliscades. Fins i tot, es feien petites basses dins l'edifici.

Adif va concloure que hi havia problemes de filtracions d'aigua a la infraestructura i va enviar tècnics per esbrinar-ne la causa i trobar-hi solució.

Segons informa l'Ajuntament de Girona, Adif ha començat les obres de reparació aquest dilluns i els treballs s'allargaran tota la setmana. Adif se centra en impermeabilitzar les parts afectades per les infiltracions d'aigua. El consistori detalla que l'administrador d'infraestructures ha demanat autorització per treballar fins a les 10 de la nit per solucionar el problema tan aviat com sigui possible.

L'Ajuntament assegura que les obres no suposaran problemes de sorolls al voltant de l'estació ni tampoc afectaran el trànsit de trens.

09.05.2013

Compensacions sobre l'IBI als afectats per les obres del TAV

L'Ajuntament subvencionarà els immobles que han patit més directament els treballs de la nova estació

L'Ajuntament de Girona compensarà els veïns afectats per les obres de llarga durada. En concret, el consistori compensarà amb una subvenció sobre l'impost de béns immobles (IBI) els propietaris d'immobles de les zones afectades per obres municipals amb una durada superior a sis mesos i que suposin un benefici general (per a la tota la ciutat) superior al benefici que les obres reportin als immobles de la zona afectada. La subvenció consistirà en l'atorgament a les persones propietàries, usufructuàries, superficiàries, o concessionàries dels immobles de la zona, d'una quantitat equivalent a un percentatge de l'IBI corresponent a l'any anterior a la publicació de la convocatòria, que orientativament suposarà un màxim del 90% i un mínim del 25% en funció de la durada de les obres i el grau d'afectació de l'immoble.

"Des de l'equip de govern posem en pràctica aquesta mesura per tal de compensar les molèsties que puguin patir els veïns i les veïnes de Girona en obres que sigui de llarga durada i de ciutat. D'aquí pocs dies s'obrirà la convocatòria per presentar les sol·licituds per a les subvencions dels veïns i comerços afectats per les obres del TAV, que han patit una gran incomoditat i un perjudici", ha explicat la regidora M. Àngels Planas.

Concretament, la convocatòria que s'obrirà en els propers dies té per objecte atorgar una subvenció per compensar els veïns de la zona afectada de Sant Narcís per les molèsties ocasionades durant un període perllongat en el temps de les obres del TAV. La subvenció consistirà en l'atorgament a les persones propietàries dels immobles de la zona d'una quantitat equivalent a un percentatge de l'IBI corresponent a l'any 2012. El procediment de la subvenció serà a través de concessió directa. Per a l'atorgament de la subvenció s'estableixen dues categories d'afectació: els immobles situats a la zona 1 (l'import de la subvenció en aquest cas serà del 90% del percentatge de l'IBI) i els immobles situats a la zona 2 (l'import de la subvenció en aquest cas serà del 50% del percentatge de l'IBI). [Podeu consultar les dues zones en el plànol adjunt] El termini límit per a la presentació de les sol·licituds serà de 30 dies naturals comptats a partir del dia següent a la publicació de les bases de la convocatòria al Butlletí Oficial de la Província de Girona.

10.05.2013

Girona busca turisme francès aprofitant el TAV

El Patronat i 26 empreses i entitats turístiques gironines participen en la fira de Narbona per primer cop

NARBONA | A.S. Vint-i-sis entitats i empreses turístiques gironines participen per primera vegada a la Fira de la Primavera de Narbona amb la voluntat de promocionar els productes turístics gironins a la regió del Llenguadoc-Rosselló, connectada ara amb el TAV amb les ciutats de Figueres i Girona. La Fira de la Primavera de la ciutat francesa de Narbona es va inaugurar dimecres, amb la presència del president de la Diputació de Girona i del Patronat de Turisme Costa Brava Girona, Joan Giraut, i el president de Le Grand Narbonne - Communauté d'agglomération, Jacques Bascou. Prèviament s'havia inaugurat l'exposició fotogràfica "Riquesa i diversitat de la Costa Brava i el Pirineu de Girona" organitzada per la Diputació de Girona, que es podrà veure a Le Grand Narbonne, centre cultural i

biblioteca regional, fins al 25 de maig. A banda de la presència de les esmentades entitats, es realitzarà difusió i degustació gastronòmica. Productes com anxoves de l'Escala, galetes de Figueres, productes dolços del Gironès, embotits i cerveses de la Garrotxa, productes de Puigcerdà i la Cerdanya, i degustacions de cava i vins de la DO Empordà s'ofereixen gratuïtament als visitants de la fira. L'any passat la fira va registrar prop de 20.000 visitants del departament de l'Aude i la regió Llenguadoc-Rosselló, amb una població de 120.000 persones. El Patronat de Turisme Costa Brava Girona hi participa per primera vegada i té la voluntat de promocionar els productes turístics gironins en una ciutat del sud de França connectada actualment amb el TAV amb les ciutats de Figueres i Girona. A més, el mercat francès és el més important per al sector turístic gironí.

11.05.2013

Manifestació de veïns afectats per les obres del TAV, a principis d'any.

GIRONA | T.CARRERAS L'Ajuntament de Girona va anunciar ahir que compensarà econòmicament els veïns afectats per les obres de llarga durada que hi hagi a la ciutat. Hi haurà convocatòries per obtenir subvencions que es regularan per dues bases: unes bases específiques per les obres municipals que tinguin una durada més llarga de sis mesos i unes altres per obres públiques no municipals superiors a un any de durada. Els primers treballs que seran objecte de subvenció seran les obres del TAV que s'estan executant a Sant Narcís. En concret, el consistori compensarà amb una subvenció sobre l'impost de béns immobles (IBI) els propietaris d'immobles de les zones afectades.

Dues zones diferenciades Concretament, la convocatòria, que s'obrirà en els propers dies, té per objecte atorgar una subvenció per compensar els veïns de la zona entorn al Parc Central i a la Plaça d'Europa "per les molèsties ocasionades durant un període perllongat en el temps de les obres del TAV". La subvenció consistirà en l'atorgament a les persones propietàries dels immobles de la zona d'una quantitat equivalent a un percentatge de l'IBI corresponent a l'any 2012. El procediment de la subvenció serà a través de concessió directa. L'Ajuntament ha reservat uns 352.000 euros en total. Per a l'atorgament de la subvenció s'estableixen dues categories d'afectació. A la zona 1 l'import de la subvenció serà del 90% del percentatge de l'IBI. En aquesta àrea s'inclouen habitatges del carrer Bisbe Sivilla, Avinguda Sant Narcís, Plaça d'Europa i un tram del carrer Gironella (el més proper a la plaça d'Europa). A la zona 2, l'import de la subvenció en aquest cas serà del 50% del percentatge de l'IBI, és per on hi van passar els camions, hi ha el carrer Manel Bonmatí, un tram del carrer Mare de Déu del Remei, un tram de l'Avinguda Sant Narcís, el carrer Oviedo i un tram de la Carrera Santa Coloma.

Obres municipals Pel que fa a obres municipals amb una durada superior a sis mesos i que suposin un benefici general (per a la tota la ciutat) superior al benefici que les obres reportin als immobles de la zona afectada, la subvenció consistirà en l'atorgament a les persones propietàries, usufructuàries, superficiàries, o concessionàries dels immobles de la zona, d'una quantitat equivalent a un percentatge de l'IBI corresponent a l'any anterior a la publicació de la convocatòria, que orientativament suposarà un màxim del 90% i un mínim del 25 per cent en funció de la durada de les obres i el grau d'afectació de l'immoble. "Des de l'equip de govern posem en pràctica aquestes mesures per tal de compensar les molèsties que puguin patir els veïns i les veïnes de Girona en obres que siguin de llarga durada i de ciutat". En aquest sentit, va recordar que d'aquí pocs dies s'obrirà la convocatòria per presentar les sol·licituds per a les "subvencions dels veïns i comerços afectats per les obres del TAV, que han patit una gran incomoditat i un perjudici", ha explicat la regidora Maria Àngels Planas.

14.05.2013

CiU demana el canvi de nom de l'estació del TAV

La senadora Coralí Cunyat reivindica que en dos mesos afegeixi "Costa Brava" al nom oficial de "Girona"

GIRONA | DDG La senadora autonòmica per CiU, Coralí Cunyat, defensarà davant la Comissió de Foment del Senat una moció que insta el Govern espanyol a canviar, en el termini de dos mesos, la denominació oficial de l'estació de "Girona" del tren d'alta velocitat per la de "Girona - Costa Brava". La senadora va subratllar que amb aquesta iniciativa es recull la petició de diverses entitats representatives de la societat econòmica i civil gironina -el Grup Impuls per Girona, integrat per les Cambres de Comerç de Girona, Palamós i Sant Feliu; la Federació d'Organitzacions Empresarials de Girona; PIMEC Girona i el Fòrum Carlemany-, que han manifestat l'oportunitat del canvi perquè "pot aportar valor afegit i representar un impacte econòmic significatiu per al sector turístic". El canvi de denominació, tal i com va explicar Cunyat, constituïria "un element d'atracció de nous visitants a tota la Costa Brava al fer evident el seu accés al turisme". I va afegir que "el principal guany és la potenciació de la marca Costa Brava, una forma de donar visibilitat a aquesta destinació turística, tant pels usuaris del tren d'alta velocitat com per a la ciutadania en general". Aquesta mesura aniria en concordança amb la denominació de l'Aeroport, el qual rep la denominació oficial d'Aeroport de Girona - Costa Brava. La senadora va incidir en que una iniciativa d'aquestes característiques ja s'ha portat a terme en altres estacions, com la de Lleida- Pirineus. Cunyat va deixar molt clar que "adoptar aquesta mesura té un cost econòmic reduït i una important previsió d'impacte, que no es pot desapropiar en una conjuntura econòmica complicada com l'actual".

Reclamació empresarial. El Grup Impuls per Girona (GiG), integrat per les Cambres de Comerç de Girona, Palamós i Sant Feliu; la FOEG, PIMEC Girona i Fòrum Carlemany, reclama que l'estació del TAV porti el nom de Girona-Costa Brava, com una de les accions de promoció que cal emprendre per revitalitzar el teixit econòmic de les comarques aprofitant l'arribada de l'alta velocitat a la demarcació. És essencial que les administracions busquin fórmules imaginatives i innovadores per atraure turistes i inversions al nostre territori, va considerar el GiG en un comunicat. El GiG també reclama que tots els trens de llarg recorregut entre París, Barcelona i Madrid tinguin parada a Girona. "Estem convençuts que la nostra destinació es podria potenciar amb la marca Costa Brava, amb molt prestigi i reconeixement internacional". Els empresaris aposten per incloure-la al nom de la parada de l'AVE a la ciutat de Girona, de manera que el nom oficial que consti a tota la nomenclatura oficial sigui el d'Estació Girona-Costa Brava. El GiG també va reclamar que tots els trens de llarg recorregut entre París, Barcelona i Madrid tinguin parada a Girona. Es tracta d'un indret estratègic a poca distància de la frontera i de la Costa Brava i hi veuen potencialitats turístiques i econòmiques.

15.05.2013

El Senat rebutja afegir Costa Brava a l'estació del TAV

Cunyat (CiU) qualifica "d'indignant" la "manca de sensibilitat" del PP i retreu l'abstenció del PSC

GIRONA | DDG La senadora de CiU Coralí Cunyat va lamentar la decisió del PP a la Comissió de Foment del Senat per rebutjar amb 16 vots en contra la moció que instava el Govern espanyol a canviar la denominació oficial de l'estació de Girona per la de Girona-Costa Brava. La representant gironina va titllar "d'indignant" la "manca de sensibilitat" del PP davant d'una iniciativa que "tenia un baixíssim cost" i un "enorme impacte en generació de riquesa al territori". Cunyat va retreure al PSC - adscrit al Grup de l'Entesa- la decisió d'optar per l'abstenció perquè "és una trista sorpresa" quan la iniciativa "beneficiava a tota la demarcació". Concretament, la senadora i regidora de turisme de

l'Ajuntament va assenyalar que "han argumentat el sentit del seu vot basant-se en la petició del grup municipal del PSC a la ciutat de Girona. Sempre critiquen la política turística de la ciutat i és molt trist que en un moment com avui que es celebra el festival Temps de Flors amb més èxit que mai posin pals a les rodes a una iniciativa que hagués posat en valor la ciutat de Girona i la marca Costa Brava". La senadora va recordar "l'ampli suport de la societat civil" i que en tot moment la iniciativa recull la petició de diverses entitats representatives de la societat econòmica i civil gironina (Grup Impuls per Girona, integrat per les Cambres de Comerç de Girona, Palamós i Sant Feliu; la Federació d'Organitzacions Empresarials de Girona; PIMEC Girona i el Fòrum Carlemany). A més, el canvi de denominació, com va explicar Cunyat, constituïria "un element d'atracció de nous visitants a tota la Costa Brava al fer evident el seu accés al turisme". I va afegir que "el principal guany és la potenciació de la marca Costa Brava, una forma de donar visibilitat a aquesta destinació turística, tant pels usuaris del tren d'alta velocitat com per a la ciutadania en general". En aquest sentit, va indicar que la marca Costa Brava "és un marca consolidada, de tradició centenària i amb un posicionament excel·lent mercat espanyol i internacional". Cunyat va incidir en les dades d'un estudi sobre coneixement de la marca realitzat l'any 2007 que destacava que els turistes potencials la situaven com la segona marca més coneguda per darrera de la de Barcelona. La senadora va subratllar que el canvi s'hauria fet en concordança amb l'Aeroport. I va explicar que ja s'ha portat a terme a l'estació de Lleida-Pirineus.

França confirma el retard del TAV París-Barcelona fins passat l'agost

La companyia ferroviària francesa assegura que es deu a raons tècniques i no a discrepàncies amb Renfe

Girona inicia els tràmits per fer les obres d'urbanització de zones afectades pel TAV

15.05.2013

El consistori reclamarà per la via judicial els diners que hagi d'avançar perquè considera que els treballs els ha de pagar l'Estat

GIRONA | ACN L'Ajuntament de Girona ha donat ordre als tècnics perquè comencin els tràmits per fer les obres d'urbanització de zones afectades pel TAV. El regidor delegat del projecte ferroviari, Carles Ribas, ha explicat que Adif no ha respost a cap dels requeriments que li ha fet en els darrers quatre mesos per conèixer el calendari i el pressupost que té per a les reposicions. Davant d'aquest silenci, Ribas assegura que no es poden quedar "de braços creuats" perquè ja tenen acabats els projectes de reposició de les zones afectades. Ribas tem que l'Estat no vulgui fer les obres situades fora de les tanques -com el parc Central- i, per això, ha anunciat que reclamaran per la via judicial els diners que avancin.

En els darrers quatre mesos, el regidor delegat del projecte ferroviari, Carles Ribas, ha enviat fins a cinc correus electrònics als responsables d'Adif per conèixer quin és l'àmbit on pensen assumir les obres de reurbanització i de quin pressupost disposen. En el darrer correu, Ribas els fixava com a termini màxim per a contestar-los el 15 de maig, precisament aquest dimecres.

El regidor delegat ha reconegut que no han obtingut cap resposta i que, per tant, han donat ordre als tècnics municipals per iniciar els tràmits necessaris per començar obres. "Fins ara no hem vist per part de l'Estat cap dotació concreta ni per fer les obres dins les tanques ni les de fora les tanques i no podem deixar la ciutat empantanegada", ha declarat Ribas. Segons recorda, Adif els va comunicar durant una trobada a Madrid que preveia tenir acabades totes les obres de reposició al desembre. Uns terminis que el consistori no ha aconseguit que es posin per escrit.

Temor que Adif no faci el parc Central

A més, segons alerta Ribas, els tècnics d'Adif que treballen a l'obra de Girona diuen "cada vegada més obertament" que l'administrador d'infraestructures es limitarà a fer les obres a la zona de dins les tanques. És a dir, que només retornarà a l'aspecte anterior a les obres les zones que ocupa actualment la llosa (on s'ha construït l'estació subterrània), el carrer Josep Maria Gironella i Joan Brossa i la zona de l'antiga plaça d'Europa.

Més enllà d'això, però, el consistori reclama que les obres de l'alta velocitat han afectat també altres zones a tocar del nucli neuràlgic de les obres. Aquestes obres, que quedarien fora de les tanques, afecten bona part del parc Central i el carrer Bisbe Sivilla, l'espai que ocupava antigament el bar la Boireta, la connexió de la plaça Montserrat amb passeig d'Olot o la cruïlla entre Emili Grahit i el mateix passeig d'Olot. És aquí on el consistori creu que Adif no actuarà i on ha anunciat que agafa les regnes i començarà a fer ell mateix les obres.

El regidor delegat ha explicat que l'ajuntament ja té redactats tots els projectes de reposició de les zones afectades pel TAV i que s'han anat consensuant amb els tècnics d'Adif durant les reunions setmanals que mantenen. Segons ha detallat, aquests projectes ja estan en mans d'Adif i ara només falta que els executi. Ribas reconeix que són "projectes de màxims" i s'ha mostrat obert a negociar, per exemple, canvis de materials o variacions que n'abaixin el cost. "Per poder negociar primer hem de saber què volen fer i quins diners tenen per pagar-ho", ha demanat el regidor, que considera que sense aquesta informació és impossible començar una negociació.

El regidor calcula que les obres que, en principi, assumirà el consistori davant el silenci d'Adif poden costar entre 2,5 i 3 MEUR. Aquestes obres són de les zones afectades per les obres que estan fora de les tanques. En canvi, només el projecte del parc Central -que inclou Bisbe Sivilla- que es va aprovar al ple de dilluns ascendia a 5,6 MEUR. "Podem negociar reduir el cost, però no renunciarem a què sigui un projecte de qualitat", ha dit.

Reclamació per la via judicial

El regidor ha reconegut que el consistori pren la iniciativa perquè no vol "fer patir més els veïns". "L'Estat no ha completat el projecte ferroviari i, a sobre, unes obres que havien de durar 33 mesos s'han allargat cinc anys", ha lamentat. Per això, considera que l'ajuntament ha de prendre les regnes de la situació per tal de garantir als veïns que totes les obres de reposició a l'entorn del parc Central i la zona de la llosa estaran acabades el primer trimestre del 2014.

Tot i això, Ribas ha estat clar i ha dit que demanaran responsabilitats a Adif. Fins i tot, ha reconegut que es plantegen anar als tribunals per demandar l'Estat per danys i perjudicis a la ciutat i, així, reclamar els diners que hagin hagut d'avançar. "Girona es mereix el mateix tracte que qualsevol altra ciutat, si Adif no té diners que no haguessin començat obres a d'altres punts de l'Estat com a Galícia i que acabin primer allò que està a mig fer", ha manifestat.

28.05.2013

El viatge inaugural del TAV, el gener a l'estació de Figueres-Vilafant.

PARÍS | EFE/DDG La companyia ferroviària francesa va confirmar ahir que els trens d'alta velocitat (TAV) directes que havien de connectar París amb Barcelona abans de l'estiu no funcionaran almenys fins "després d'agost", un retard que l'empresa va atribuir a "raons tècniques". Un portaveu de la Societat Nacional de Ferrocarrils de França (SNCF) va remarcar que "són raons tècniques" les que expliquen el retard i va negar els rumors sobre distanciaments amb la seva homòloga espanyola

Renfe. El portaveu va insistir a refutar problemes en la cooperació entre la SNCF i Renfe per la liberalització del trànsit a l'Estat espanyol i les suposades ambicions de la companyia francesa per entrar a competir en aquest mercat. En els últims mesos s'ha pogut veure algun tren TAV de Renfe a les instal·lacions tècniques que té la SNCF als afores de París, dins del procés d'homologació del material rodant espanyol perquè pugui circular a França. El mateix procés -que està tardant més d'allò inicialment previst- s'ha de dur a terme amb els combois francesos d'alta velocitat TGV a Espanya. El portaveu de la SNCF va recordar que en un principi s'havia programat la posada en marxa escalonada en dues o més fases de la línia directa París-Barcelona amb trens d'alta velocitat: amb un increment progressiu del nombre d'enllaços i de ciutats connectades. Aquesta planificació progressiva podria veure's modificada amb els ajornaments de l'arrencada, va precisar el mateix representant de l'empresa. En qualsevol cas, es manté la intenció que Barcelona tingui connexió ferroviària directa amb altres ciutats del sud de França com Montpeller, Tolosa, Lió i potser Marsella. En la cimera franco-espanyola celebrada a París el 10 d'octubre s'havia anunciat l'entrada en servei de la línia d'alta velocitat de Barcelona a França abans d'aquest estiu, per posar la capital catalana a dues hores de Perpinyà. Per ara, i des de fa dos anys i mig, els TGV francesos de París arriben a Figueres, on cal canviar a un tren espanyol per poder continuar fins a Barcelona.

28.05.2013

Els TAV Barcelona-París seguiran fent transbord a Figueres

Problemes tècnics expliquen el retard de la línia directa que estava prevista per abans de l'agost, com es programa ara

EFE Els trens d'alta velocitat (TAV) directes que havien de connectar París amb Barcelona abans de l'estiu no funcionaran almenys fins "després d'agost", ha assenyalat avui la companyia ferroviària francesa SNCF, que ho ha atribuït a "raons tècniques".

"Són raons tècniques" les que expliquen el retard, ha subratllat a Efe un portaveu de la Societat Nacional de Ferrocarrils de França (SNCF), que ha negat els rumors sobre distanciaments amb la seva homòloga espanyola Renfe. El portaveu ha insistit a refutar problemes en la cooperació entre la SNCF i Renfe per la liberalització del trànsit a Espanya i les suposades ambicions de la companyia francesa per entrar a competir en aquest mercat. En els últims mesos s'ha pogut veure algun tren AVE de Renfe a les instal·lacions tècniques que té la SNCF als afores de París, dins del procés d'homologació del material rodant espanyol perquè pugui circular a França. El mateix procés -que està tardant més d'allò inicialment previst- s'ha de dur a terme amb els combois francesos d'alta velocitat TGV a Espanya. El portaveu de la SNCF ha recordat que en un principi s'havia programat la posada en marxa escalonada en dues o més fases de la línia directa París-Barcelona amb trens d'alta velocitat: amb un increment progressiu del nombre d'enllaços i de ciutats connectades.

Aquesta planificació progressiva podria veure's modificada amb els ajornaments de l'arrencada, ha precisat. En qualsevol cas, es manté la intenció que Barcelona tingui connexió ferroviària directa amb altres ciutats del sud de França com Montpeller, Tolosa, Lió i potser Marsella. En la cimera franco-espanyola celebrada a París el passat 10 d'octubre s'havia anunciat l'entrada en servei de la línia d'alta velocitat de Barcelona a França abans d'aquest estiu, per posar la capital catalana a dues hores de Perpinyà. Per ara, i des de fa dos anys i mig, els TGV francesos de París arriben a Figueres, on cal canviar a un tren espanyol per poder continuar fins a Barcelona. En el recorregut per França hi ha un tram (entre Nimes i Perpinyà) pel qual els trens circulen per una línia convencional, l'única existent. En aquest segment està prevista la construcció de circumval·lacions ferroviàries d'aquí a

2017 per evitar l'entrada a les ciutats de Nimes i Montpeller, que constitueixen colls d'ampolla a la xarxa.

El Girona munta viatges en TAV i autocar per dur l'afició a Alcorcón

Per només 10 euros (entrada inclosa) es pot anar en Alta Velocitat i si s'opta per fer el desplaçament per carretera l'opció surt de franc

21.06.2013

El sindicat agrari denuncia que una cinquantena d'expropiats ja han rebut una carta trencant l'acord de preu pactat

Unió de Pagesos insta Adif a pagar als propietaris gironins afectats pel TAV

GIRONA | ACN Unió de Pagesos (UP) insta Adif a pagar els gairebé 7 MEUR (milions d'euros) que, segons els seus càlculs, deu a propietaris de terrenys afectats pel Tren d'Alta Velocitat (TAV) a les comarques gironines. El sindicat critica que després d'arribar a acords de compensació, ara Adif hagi enviat cartes a una cinquantena de propietaris desfent aquests pactes. El coordinador territorial d'UP, Xavier Frigola, recorda que alguns dels acords d'expropiació o d'ocupació de terrenys es van rubricar fa més de quatre anys i assegura que se senten "enganyats" per Adif. Per això, el sindicat assegura que està disposat a "endurir" les reivindicacions per aconseguir que es paguin les compensacions "immediatament".

Girona ha pagat 59.710 euros als afectats pel TAV

Els pagesos reclamen set milions pels afectats per obres del TAV

UP critica que després d'arribar a acords de compensació, ara Adif hagi enviat cartes desfent aquests pactes

22.06.2013

GIRONA | ACN/DDG Unió de Pagesos (UP) insta Adif a pagar els gairebé set milions d'euros que, segons els seus càlculs, deu a propietaris de terrenys afectats pel Tren d'Alta Velocitat (TAV) a les comarques gironines. El sindicat critica que després d'arribar a acords de compensació, ara Adif hagi enviat cartes a una cinquantena de propietaris desfent aquests pactes. El coordinador territorial d'UP, Xavier Frigola, va recordar ahir que alguns dels acords d'expropiació o d'ocupació de terrenys es van rubricar fa més de quatre anys i va assegurar que se senten "enganyats" per Adif. Per això, el sindicat assegura que està disposat a "endurir" les reivindicacions per aconseguir que es paguin les compensacions "immediatament". Membres d'Unió de Pagesos es van concentrar ahir davant la subdelegació del Govern espanyol, on van entrar al registre un escrit exposant la situació dels propietaris i exigint cobrar els diners pactats "de forma immediata".

El coordinador territorial, Xavier Frigola, va explicar que estan disposats a "endurir" les mobilitzacions per reclamar que els propietaris de terrenys expropiats o ocupats durant les obres del TAV rebin la compensació econòmica que van acordar amb l'administrador d'infraestructures. Frigola va recordar que alguns d'aquests acords es van pactar fa quatre anys i critica que ara Adif hagi comunicat a alguns dels propietaris que tira enrere l'acord. "A pagès encara creiem que la paraula és sagrada i no entenem per què no compleixen el que van acordar", va explicar. Segons el sindicat agrari, hi ha uns 120 propietaris afectats que encara no han cobrat i, d'aquests, una cinquantena ja han rebut una carta d'Adif explicant que no hi hauria pagament de les indemnitzacions acordades.

Segons càlculs d'UP, Adif deu uns 5 milions d'euros a propietaris, però a aquests diners cal sumar-hi 1,8 milions en concepte d'interessos de demora, pel temps que han trigat a pagar les quantitats inicials als afectats.

"El sindicat considera un disbarat aquest rebuig d'Adif als mutus acords signats per a les indemnitzacions, ja que suposarà un greu perjudici per als afectats, que tardaran encara més temps en cobrar, com per a l'administració, que haurà de pagar uns interessos de demora molt elevats", va afirmar ahir el coordinador territorial del sindicat agrari, que demana també al govern de l'Estat que mogui fitxa i insti Adif a pagar el que deu.

26.06.2013

Instal·len nova senyalització de l'estació del TAV a Figueres

Un operari treballant en la col·locació del panell informatiu. diari de girona

FIGUERES | DDG Després de múltiples reclamacions dels ajuntaments de Vilafant i Figueres, ahir uns operaris van instal·lar una nova senyalització a l'avinguda Salvador Dalí de Figueres indicant l'estació del TAV Figueres-Vilafant.

Els equips de governs d'ambdós municipis han criticat en múltiples ocasions la manca de panells informatius a les principals vies de comunicació per carretera d'aquesta important infraestructura. Ara, Foment ha atès la demanda en aquest punt.

28.06.2013

França reitera la seva intenció d'aparcar fins al 2030 la connexió del TAV amb París

El Govern gal renuncia a construir la nova línia entre Perpinyà i Montpeller perquè opina que el cost "no és assumible"

França reitera la seva intenció d'aparcar fins al 2030 la connexió del TAV amb París diari de girona
GIRONA | DDG França ha tornat a deixar caure que la connexió íntegra amb tren d'alta velocitat entre Barcelona i París encara tardarà força anys. El primer ministre francès, Jean-Marc Ayrault, va defensar el criteri d'ajornar fins després del 2030 la construcció de la major part de noves línies ferroviàries del TAV en el país gal, incloent-hi el tram Perpinyà-Montpeller que havia d'unir amb alta velocitat París amb Girona, Barcelona i Madrid.

En una entrevista publicada per la revista L'Usine Nouvelle, Ayrault va declarar que comparteix el diagnòstic de l'informe sobre les infraestructures de transport que va elaborar el diputat socialista Philippe Duron, en què fins i tot es deixa per a després de 2050 el projecte d'una nova connexió ferroviària entre Espanya i França per als Pirineus centrals. De fet, els mitjans de comunicació francesos ja es van fer ressò la setmana passada de la voluntat del Govern francès d'endarrerir aquestes obres per motius pressupostaris, tal i com va recollir Diari de Girona.

En el seu informe Duron estima que les 70 grans infraestructures projectades per un termini d'una vintena d'anys costarien 245.000 milions d'euros, un xifra que segons l'actual executiu francès no és assumible. Això es tradueix en una renúncia per adaptar la línia Perpinyà-Montpeller. Actualment per aquest tram ja hi passen els trens del TAV que van de Girona a París, però no ho fan amb la velocitat màxima perquè les infraestructures no estan dotades de les mesures de seguretat per permetre que els trens passin a 300 quilòmetres per hora. Segons l'agència EFE, Ayrault va assenyalar que l'anterior govern conservador "va cometre un error" en "concentrar-se en les infraestructures i oblidar-se dels serveis" i va mentir a l'"haver donat a entendre que es podrien fer inversions de més de

250.000 milions en els propers 20 anys. És irreal tècnicament i financerament". Sobretot, perquè l'agència encarregada de finançar només disposa actualment d'uns 2.000 milions d'euros anuals.

Duron, que va treballar vuit mesos en la revisió dels projectes de transport, es decanta per millorar les infraestructures existents, sobretot les de proximitat, i deixar aparcats les de noves línies de TAV per a després de 2030.

Poques excepcions

Les úniques excepcions serien les que ja estan sent construïdes, la Tours-Bordeus (que completa la que ja existeix entre París i Tours) i Le Mans-Rennes (continuació de la París-Le Mans en servei). A aquestes dues podria afegir-se també abans de 2030 la prolongació de la línia a Bordeus fins a Tolosa.

No obstant això, quedaria despenjada l'alta velocitat entre Bordeus i la frontera espanyola pel País Basc, un corredor que hauria de conformar-se amb la línia convencional actual.

Altres línies de TAV que es retardarien més de 20 anys serien la París-Orleans-Clermont Ferrand-Lió. El primer ministre va explicar que França és un país "àmpliament articulat amb vies fèrries i autopistes que cal renovar. Sé que aquesta gran xarxa és imperfecta i la corregirem", i va avançar que les decisions es prendran amb consens.

"La qüestió és quin tipus d'inversions necessiten més els nostres territoris a curt i mitjà termini", va assenyalar. A Catalunya la conselleria de Territori va lamentar aquesta decisió del govern francès, que va qualificar de "pas enrere", i va manifestar la voluntat que des de la Catalunya Nord es pressioni per recuperar el tram.

09.07.2013

L'Ajuntament farà front properament a 171 pagaments pendents que sumen 50.246 euros més

Imatge recent de les obres del TAV al Parc Central de Girona, encara amb les eternes tanques. marc martí GIRONA | TAPI CARRERAS L'Ajuntament de Girona ha pagat ja 59.710 euros als afectats per les obres del TAV a l'entorn del Parc Central. Aquest pagament correspon a la petició que van fer 144 persones en el període que havia marcat l'equip de govern gironí.

A més a més, està previst pagar properament a 171 persones més que també van sol·licitar els diners i que l'Ajuntament ha admès a tramit. Aquesta segona tanda de pagaments sumarà 50.246 euros més. En total, seran 109.956 euros segons ha indicat la regidora d'Hisenda, Maria Àngels Planas.

L'equip de govern havia reservat uns 352.000 euros per fer front a aquests ajuts. El govern local fins i tot va convocar una roda de premsa i va allargar el termini de temps per demanar els ajuts en constatar que no hi havia massa demanda. Segons el mapa d'immobles afectats, hi havia fins a 1.492 possibles afectats.

De fet, literalment no es poden considerar pagaments, sinó retorn de diners. En concret, és una subvenció consistent en l'atorgament a les persones propietàries dels immobles de la zona d'una quantitat equivalent a un percentatge de l'IBI (Impost de Béns Immobles) corresponent a l'any 2012.

Per a l'atorgament de la subvenció s'estableixen dues categories d'afectació. Hi havia la zona més propera a les obres, on l'import de la subvenció era del 90% de l'IBI. En aquesta àrea s'hi incloïen habitatges del carrer Bisbe Sivilla, Avinguda Sant Narcís, Plaça d'Europa i un tram del carrer Gironella.

A l'àrea una mica més allunyada del Parc Central, però també amb dret a subvenció, la subvenció era 50% de l'IBI. Es tracta de la zonaper on hi van passar els camions, com ara el carrer Manel Bonmatí, un tram del carrer Mare de Déu del Remei, un tram de l'Avinguda Sant Narcís, el carrer Oviedo i un tram de la Carrera Santa Coloma.

12.07.2013

L'Estat desencalla les subestacions de la MAT que alimentaran d'energia el TAV

Autoritzen les obres a Santa Llogaia i Riudarenes, on Red Eléctrica ara podrà negociar els acords d'expropiació

RIUDARENES | ROBERT VAN EECKHOUT L'Estat va desencallar ahir els projectes de la subestació i el ramal de la MAT que ha de servir per alimentar el TAV a Riudarenes, tancant així un període d'incertesa que s'ha allargat més de dos anys, i el de la subestació de Santa Llogaia, que també ha de servir per subministrar energia a la línia d'Alta Velocitat. Mentre la resta d'obres als trams tant aeri com soterrat de la línia d'alta tensió ja s'han iniciat, aquestes subestacions havien quedat en l'oblit. Mentrestant, el TAV entre Barcelona i la frontera francesa fa sis mesos que funciona per sota de les seves possibilitats, assolint màximes de tan sols 200 km/h, quan l'objectiu és que arribi als 300. La posada en marxa de les subestacions de Riudarenes i Santa Llogaia, en principi, han de garantir un abastiment d'energia suficient perquè el tren pugui circular al màxim de les seves possibilitats.

La Direcció General d'Energia i Mines va publicar al Butlletí Oficial de l'Estat (BOE) l'autorització administrativa a Red Eléctrica per poder desenvolupar el projecte de la subestació de 400 kw de Riudarenes i el ramal que la connectarà amb el tram Vic-Bescanó de la MAT; i també la declaració d'utilitat pública de la subestació de Santa Llogaia.

En el primer cas, l'obra constarà d'una subestació que connectarà amb la línia d'alta tensió a través d'un traçat aeri format per 41 torres que portaran el cable de 400 kw en un recorregut de 17,5 quilòmetres. Tal com especifica el document d'autorització administrativa, aquesta infraestructura ha de servir per "permetre el subministrament al Tren d'Alta Velocitat en el seu tram Barcelona-França i assegurar els sistemes elèctrics 110 kw i 132 kw de la zona sud de les comarques de Girona. Addicionalment, permetre un augment del mallat de la xarxa de transport, fet que es tradueix en una reducció de les pèrdues de la xarxa en el conjunt del sistema peninsular".

L'Estat ha donat la llum verda administrativa al projecte tot i que aquest compta amb l'oposició tant de l'Ajuntament de Riudarenes com de la Diputació de Girona. Segons van informar ahir des de la companyia, haver superat aquest tràmit permetrà que ara es puguin començar a negociar les expropiacions amb els propietaris i municipis afectats, una feina que ja s'havia començat a fer, però que ja ha quedat obsoleta després de tants mesos amb el procés aturat. Paral·lelament, Red Eléctrica posarà el projecte constructiu a exposició pública.

Pel que fa la subestació de Santa Llogaia, l'obra permetrà "reforçar la xarxa a la zona a causa de l'augment de la demanda, la fiabilitat de la interconnexió amb França i permetre l'alimentació del TAV en el tram Barcelona-frontera francesa". En aquest sentit, la subestació, de la qual Red Eléctrica ja té l'estructura construïda, connectarà amb les infraestructures que Adif i Endesa tindran també a Santa Llogaia.

19.07.2013

El TAV ha portat gairebé 600.000 viatgers en els sis primers mesos de funcionament a Girona i Figueres.

GIRONA | ROBERT VAN EECKHOUT Des que el passat mes de gener es va inaugurar amb la presència de totes les autoritats estatals i autonòmiques, el TAV a Girona i Figueres s'ha anat afiançant com una opció viable de transport i de connexió amb ciutats com Barcelona i Madrid. Segons les dades que va facilitar ahir Renfe, una mitjana de 3.300 viatgers han utilitzat tant els serveis Avant (Figueres-Barcelona) com els TAV (viatges més enllà de la ciutat comtal). Aquest promig millora les dades que es van registrar durant el primer mes de funcionament de l'Alta Velocitat a Girona i Figueres, quan uns 2.886 viatgers diaris en van fer ús.

En total, han estat unes 595.000 persones les que ha fet servir els serveis d'Alta Velocitat a Girona i Figueres. D'aquestes, 447.200 (un 75%) corresponen a les connexions Avant que enllacen amb Barcelona. El 25% restant, 147.200 viatgers, han utilitzat els serveis TAV, que connecten amb Lleida, Saragossa o Madrid.

Dels serveis Avant, la principal connexió que utilitzen els viatgers és la Girona-Barcelona. En concret, han estat 249.700 persones les que han fet aquest trajecte durant aquest primer semestre de l'any, una xifra que suposa el 56% del total dels viatges que s'han fet des de i fins a Girona i Figueres.

A continuació, també ha portat un nombre alt de passatgers el Figueres-Barcelona, amb 178.300 (un 40% del total), mentre que el Girona-Figueres ha portat 19.200 persones (4%).

Del total de viatgers que han fet servir els trajectes Avant, un 34% ha utilitzat la tarifa d'anada i tornada que permet obtenir un descompte del 20% del bitllet. Pel que fa als abonaments, representen un total d'un 19%.

Pel que fa els serveis TAV, des del passat 9 de gener són 147.200 les persones que s'han desplaçat. D'aquest total, 59.100 clients s'han desplaçat en aquests primers sis mesos de l'any entre Girona i Madrid, mentre que 26.000 passatgers ho han fet entre Figueres i Madrid. Segons informaven ahir des de Renfe, l'estalvi en costos socials i medi ambientals equival a la reducció de la circulació de 248.500 cotxes o 8.950 autobusos en el cas dels viatgers del servei Avant i 990 avions o 2.950 autobusos en el cas del TAV.

Tot i que ahir Renfe no va poder facilitar dades, l'opció més escollida per realitzar els trajectes entre Girona i Barcelona és el tren de Mitja Distància (MD). Segons les dades que va facilitar la companyia al mes de febrer, un mes després que s'inaugurés el TAV, la quantitat de viatgers que feien el trajecte amb l'MD de tren era d'uns 9.000 diaris.

No a la MAT demana portar el ramal del TAV als jutjats

Reclama als ajuntaments de Santa Coloma i Riudarenes, al Consell Comarcal i a la Diputació de Girona que actuïn jurídicament

El Jurat d'Expropiacions decidirà el preu dels terrenys expropiats pel TAV a Girona

Unió de Pagesos denuncia que ja s'havia pactat un import amb ADIF i que ara es pretén pagar la meitat

20.07.2013

Propietaris afectats, esperant per entrar documentació al registre de la Subdelegació del Govern a Girona.

GIRONA | TÀNIA TÀPIA (ACN) El Jurat d'Expropiacions acabarà decidint el preu que cobraran els pagesos gironins als quals Adif va expropiar terrenys el 2007 per fer les obres del tren d'alta velocitat

(TAV). Després d'anys d'espera, el sindicat Unió de Pagesos (UP) denuncia que Adif s'ha saltat el preu que inicialment havien pactat propietaris i administració, ja que ara els ofereix la meitat.

Els propietaris s'han negat a acceptar aquests preus i, per això, els cal recórrer al Jurat d'Expropiacions perquè determini el valor de les terres. Segons el sindicat, hi ha més de 370 finques afectades des de Borrassà a Girona i l'Estat deu 5 milions d'euros per aquests terrenys. UP assegura que, amb els interessos de demora, el deute amb els propietaris podria arribar als 7 milions.

Adif va començar a expropiar terres a propietaris del tram del TAV entre Borrassà i Girona el 2007 i encara no n'ha pagat ni un euro. Des del sindicat d'UP recorden que, llavors, es van establir acords entre propietaris i Adif, en els quals es fixava un preu. Segons va explicar un dels membres de la permanent del sindicat al Pla de l'Estany, Jordi Ginabreda, fa poques setmanes han començat a rebre per carta avisos d'Adif on els comuniquen un nou preu, en alguns casos la meitat del que havien pactat inicialment.

Davant d'aquesta situació, membres del sindicat es van reunir dimecres a Madrid amb responsables d'Adif i, segons va explicar Ginabreda, els han dit que el preu definitiu és el darrer que se'ls ha facilitat; és a dir, el més baix. Per això, alguns dels propietaris afectats han decidit entrar al registre de la subdelegació els documents on s'acredita que hi havia un pacte entre les parts per pagar uns preus més alts dels que ara els vol abonar l'Estat. Aquesta serà una documentació que volen que conegui el Jurat d'Expropiació a l'hora de fixar un preu.

Segons Ginabreda, hi ha 370 finques expropiades en aquest tram i el pagament que té pendent l'Estat amb els propietaris arriba als 5 milions i, fins i tot, podria pujar als 7 si es tenen en compte els interessos de demora.

El sindicat Unió de Pagesos ha aprofitat l'acte, que es va fer pocs minuts abans de la presa de possessió del nou subdelegat del govern espanyol a Girona, per demanar-li que "es posi a treballar per territori" i desbloquegi temes pendents com aquest de les expropiacions que no s'han pagat.

07.08.2013

Causa i efecte al ferrocarril

JORDI VILAMITJANA Si no ho sabia, s'ho vagi apuntant: de la mateixa manera que tota acció comporta una reacció; tota causa porta a un efecte. En matèria política més que en cap altra. Cada decisió presa comporta immediatament o a mitjà termini una conseqüència.

Quan fa 10 anys amb cara de llondros els polítics gironins locals més oficials i oficialistes (PP; PSOE/PSC; CiU), confiats i cofois, s'anaven felicitant de l'arribada de l'AVE i dels extraordinaris avantatges que havia de reportar a la ciutat, a la ciutadania i al món mundial, ja hi havia ICV i altres partits i col·lectius que avisaven de com l'AVE precaritzaria RENFE-ADIF fins a nivells d'indigència; i de com aquest fet repercutiria directament en les classes populars que no tindrien a l'abast els bitllets de l'AVE i haurien de tirar dels trens de rodalies precaritzats per anar a Barcelona, i naturalment, en tots els altres ciutadans i ciutadanes, que necessiten de les rodalies perquè l'AVE no els serveix de res.

Abans d'ahir diumenge a la tarda, probablement en un dels moments amb més trànsit de passatgers amunt i avall de l'estiu un tren va quedar parat a la sortida de l'estació de Sant Jordi Desvalls. Per què? Doncs perquè va caure la catenària. Per enèsima vegada. Un clàssic en el món de RENFE, que ha aconseguit que tots els usuaris s'aprenguin de memòria paraules negades a la resta de mortals: catenària, pantògraf, pal i mènsula... Fa tants anys que cauen catenàries que en l'arxiu de la memòria

em veig amb pantalons curts acompanyant el pare, per l'andana de l'estació a la recerca d'un autobús camí de Barcelona en un lloc perdut a prop de Granollers... Fa vergonya que al 2013 estiguem allà mateix.

Però no són només les catenàries caigudes la conseqüència nefasta de destinar tots els diners a l'AVE i les escorries a Rodalies. En són efecte directe: els retards, els trens atapeïts, els passatgers viatjant drets, la brutícia... Els qui van dissenyar aquesta gran estafa, amb la complicitat dels ínclits polítics locals més pilotes, ho tenien claríssim. De Girona a Barcelona: Regional Turista, 7,85 (en una hora 33 minuts); Mitja distància turista, 10,50 (en una hora 20 minuts); Avant turista -mena d'AVE encobert-, 15,70 (en 38 minuts); AVE, 37,20 (en 38 minuts a tot luxe). Van pensar: "entre els que es deixaran enlluernar pels 38 minuts, els que ho faran per l'exclusivitat del servei i els pàmfilis que es pensaran que després de l'AVE, la resta de trens són de pacotilla, anirem pescant incauts i diners".

Com que raó i diner, intel·ligència i modernitat, són antagònics, és inútil pensar que ningú reflexioni. Com a mínim que no neguin la principal: l'AVE està arruïnant Rodalies. I a més, de regal, ara ningú no pot negar la MAT i l'electricitat que porta per a l'AVE. Au!

10.08.2013

La segona trobada dels veïns de la Selva contraris a la MAT va demanar la col·laboració de les institucions.

SANTA COLOMA DE FARNERS | R.V.E. La plataforma de veïns de Santa Coloma i Riudarenes contraris a la construcció del ramal de la MAT que ha de servir per alimentar el TAV va celebrar dijous al vespre la seva segona reunió, una trobada en la qual es va acordar instar les administracions a actuar jurídicament per impedir que es dugui a terme aquesta obra. Entre els assistents a la reunió hi havia representants de la Plataforma No a la MAT, que van remarcar la importància d'aconseguir que les institucions prengui un paper actiu en aquesta reivindicació. De la trobada va sorgir l'acord per a l'ajuntament de Santa Coloma de Farners, el de Riudarenes, el Consell Comarcal de la Selva i a la Diputació de Girona a actuar jurídicament de forma contundent contra la MAT. En aquest sentit, des de la plataforma No a la MAT i la seva secció de la comarca de la Selva van lamentar que aquestes administracions no hagin pres un paper protagonista en altres trams de la línia elèctrica d'Alta Tensió. En el cas del ramal de Riudarenes, les associacions van recordar que el termini per presentar recurs d'alçada caduca el proper dia 18 d'agost. La primera part de l'acte, que es va celebrar a la biblioteca Joan Vinyoli de Santa Coloma de Farners, es va dedicar a compartir les darreres notícies en relació al ramal i també sobre el segon tram Bescanó-Santa Llogaia d'Àlguema, que el divendres 2 d'agost va rebre la llum verda definitiva per part del Consell de Ministres, que va aprovar la declaració d'utilitat pública i l'autorització definitiva del projecte. Durant la trobada d'aquesta plataforma de veïns també es van constituir les primeres comissions de treball amb diferents responsables i es va fixar per al dia 21 d'agost a les vuit del vespre la propera trobada a la biblioteca Joan Vinyoli de Santa Coloma. L'Ajuntament de Santa Coloma de Farners ja va reiterar dimarts la seva oposició frontal al projecte del ramal de la MAT que ha de servir per alimentar el TAV. El consistori va anunciar que presentarà al·legacions per intentar que es replantegi el projecte, i que aprofitarà el període d'exposició pública per revisar-lo i per recórrer. L'Estat va donar el passat 10 de juliol llum verda a Red Eléctrica perquè construeixi el ramal i la subestació de la MAT a Riudarenes. De tot el projecte dels 400 kV a les comarques gironines, aquesta és l'obra que estava més endarrerida. Aquesta és una línia que està concebuda, d'una banda, per alimentar el TAV, que a dia d'avui circula per sota de les seves possibilitats i amb menys freqüències, i també per reforçar el subministrament elèctric a la comarca de la Selva. Aquest futur ramal sortirà del tram de la MAT que va de Sentmenat a Bescanó, tindrà 41 torres i una llargada de 17,5 quilòmetres.

17.08.2013

«L'arribada del TAV s'ha notat en les reserves d'hotels i restaurants des del primer cap de setmana»

JORDI NIERGA | GIRONA Els carrers de Girona durant l'època estival reben un formigueig turístic que arriba a la ciutat atret per diversos al·licients. A més del conegut patrimoni històric, existeixen altres atractius més coetanis com la vessant gastronòmica, encapçalada per la figura del Celler de Can Roca, o l'oferta cultural i teatral que brinda el territori gironí. Un ventall d'opcions que ha de permetre teixir un objectiu precís: desestacionalitzar l'aposta turística de la ciutat.

Quines impressions està deixant aquesta temporada turística?

De moment en fem una valoració positiva. El nivell d'ocupació hotelera durant el juliol s'ha mantingut al voltant d'un 70% de mitjana, però aquest any hi ha hagut algun establiment turístic que ha pogut vendre a preus superiors, i això és una bona notícia. D'altra banda, també s'estan notant moltes reserves d'última hora, per la qual cosa no podem preveure com es tancarà l'estiu.

El treball a la nova Oficina de Turisme de la Rambla ha de ser incessant, doncs.

Les dades provinents d'aquest espai indiquen que hi ha més consultes i que, per tant, hi ha més gent que es presenta a les Oficines d'Informació Turística en comparació amb l'any passat. Nosaltres estem molt contents amb la nova Oficina perquè, entre d'altres coses, ofereix un horari més ampli, disposa de més informació a nivell tecnològic i està adaptada per a persones amb discapacitat. L'Oficina de la Rambla era una de les nostres línies estratègiques, volíem reforçar aquest servei.

Més enllà de l'anglès i el francès, quin idioma forà es deixa notar més a l'Oficina?

Aquest any hem detectat molta presència de viatgers russos, persones que generalment no s'allotgen a la ciutat sinó que arriben a Girona procedents de Barcelona o la Costa Brava. És un tipus de turisme important perquè gasta molts diners en els serveis de la ciutat.

Treballeu per convertir aquest turisme de pas en un client estàtic?

El turisme rus demana estar ubicat a la Costa Brava. Juntament amb el Patronat de Turisme s'està fent un esforç per explicar que la nostra demarcació té interès, i tant de bo aconseguíssim que es quedessin aquí. En qualsevol cas, estem treballant per tal de donar a conèixer la nostra ciutat a aquells turistes localitzats a la Costa Brava perquè puguin venir a Girona un o dos dies.

Comptar amb el millor restaurant del món ha de ser un bon esquer per captar el turisme més adinerat.

Amb la promoció gastronòmica, que és un producte de luxe a la nostra ciutat, possiblement podrem arribar a captar aquest tipus de turisme. D'una banda, tenim el Celler de Can Roca, que ara mateix és el millor restaurant del món però que ja fa temps que està situat entre els millors. I, de l'altra, existeix un col·lectiu de restauradors i cuiners que tenen moltes ganes de fer coses i ofereixen una bona gamma de productes gastronòmics.

El primer estiu amb TAV també haurà ajudat a divulgar les nostres excel·lències culinàries. Com s'ha notat l'arribada del nou mitjà de transport?

Des de l'Oficina de Turisme de la Rambla s'ha detectat molta presència de turisme estatal que arriba a través del TAV. Ho hem notat des del primer dia, des del primer cap de setmana, amb reserves a

hotels i també a restaurants de la ciutat. Tot això va lligat amb l'estratègia de promoció turística que hem anat desenvolupant aquest any, una acció duta a terme, sobretot, a ciutats que disposen d'AVE.

Com era aquest treball de difusió a altres poblacions?

Hem estat promocionant la ciutat a indrets on hi ha tren d'alta velocitat amb l'objectiu que les persones d'aquests territoris puguin conèixer Girona i tinguin constància que hi poden viatjar de manera ràpida. La gran arrencada la vam fer durant la passada edició de Temps de Flors, a través d'un treball conjunt amb Renfe i Adif. Vam fer projectes florals a altres estacions de tren i també vam realitzar accions de publicitat exterior a ciutats com Madrid, Saragossa o Espanya. Les actuacions que estem fent a aquestes ciutats, sobretot a Madrid, han projectat moltíssim la imatge de Girona, i això s'ha traduït en un increment important dels articles sobre la ciutat en mitjans especialitzats en turisme.

Amb el turisme de luxe i l'arribada del TAV les expectatives han de ser bones.

Penso que tindrem uns resultats bons. Evidentment, tot això ho sabrem quan s'acabi la temporada i també cal tenir en compte factors com el temps, però si no passa res estrany tot indica que a nivell turístic podríem estar millor que l'any passat. El TAV, per exemple, ens ha de permetre captar el turisme de negocis. Els organitzadors de congressos ens comenten que amb l'arribada del nou mitjà han pogut posar la ciutat al catàleg de possibles llocs on celebrar esdeveniments d'aquest tipus.

Amb l'arribada del turisme de corbata canviarà el prototip de visitant que té la ciutat?

Ens movem amb un turisme de qualitat que principalment busca cultura. Girona és una ciutat que, per la seva història, ofereix molta activitat cultural. I, per poder desestacionalitzar encara més l'oferta turística, ens volem convertir en una ciutat de festivals musicals. Estem intentant que les persones que arribin a la ciutat, a part de gaudir de la història, dels museus i del patrimoni, també puguin assistir a activitats teatrals o musicals. Volem ser una ciutat de festivals.

En aquest context, quina importància pot adquirir el turisme actiu?

Estem treballant molt perquè a Girona s'hi desenvolupin activitats esportives com ara sortides amb bicicleta, viatges amb globus o activitats d'equitació, per exemple. Evidentment que tot això no es pot fer a la ciutat, però a l'entorn del Gironès sí. El que fem, doncs, és donar als visitants moltes opcions i alternatives perquè puguin allargar la seva estada i no només vinguin als estius, sinó també als hiverns.

Ampliar els horitzons implica, entre d'altres factors, facilitar els accessos. Com es pot millorar la mobilitat de Girona?

Quan vaig entrar com a regidora no era un tema prioritari per mi, però Mifas em va saber traslladar una necessitat: calia que ens expliquéssim. El nostre objectiu és saber identificar allò que ja tenim i saber-ho explicar. Hem de tenir en compte que la majoria de persones amb discapacitat quan planifiquen un viatge ho fan des de casa i a través d'Internet. Es fan un viatge a mida. En aquest sentit, Mifas em va dir que la ciutat estava prou preparada, però faltava que ho expliquéssim. Si ho aconseguim, mitjançant Internet com a plataforma, serem capaços de captar més persones. Per això ara, juntament amb Mifas, Once i Elsa Integració, estem recopilant informació per després explicar-la amb fulletons virtuals i amb itineraris que apareixeran al nostre web.

Estudien ampliar l'horari del TAV

CiU reclamava en una pregunta que l'últim tren des de Madrid cap a Figueres no sortís tan aviat (17.30)

Renfe estudia ampliar els horaris del TAV entre Madrid i Figueres

El darrer tren que cobreix aquest trajecte surt de la capital espanyola a dos quarts de sis de la tarda

Vilobí d'Onyar conservarà els guals arreglats per les obres del TAV

L'Agència Catalana de l'Aigua ho ha autoritzat i Adif no els haurà de desmuntar

21.08.2013

Un dels punts en què es va arreglar el gual per l'obra del TAV i que s'ha conservat.

VILOBÍ D'ONYAR | CARLES TORRAMADÉ Els guals que Adif va arreglar quan va construir la línia ferroviària del tren d'alta velocitat al seu pas per Vilobí d'Onyar es conservaran després que l'Ajuntament del municipi hagi fet la sol·licitud a l'Agència Catalana de l'Aigua, que ha accedit a la petició del consistori selvatà. Aquesta mesura ha de garantir el pas per aquest camí (que discorre paral·lel a un tram de la via ferroviària) que condueix al veïnat de Santa Margarida, de manera que quan plogui no quedi intransitable perquè la riera de Bagastrà el cobreix en els guals. En aquestes ocasions, els veïns del citat nucli havien de fer tota la volta per Vilobí per poder accedir als seus domicilis, ha explicat l'alcaldeessa, Olga Guillem (CiU). També té el mateix efecte sobre els camions que es dirigeixen a la central de reciclatge que hi ha en el nucli de Santa Margarida, de manera que ja no hauran de circular de nou pel nucli urbà de Vilobí quan la riera faci impracticable el camí a Santa Margarida.

Per a la construcció de la línia de tren d'alta velocitat, Adif necessitava que els camions de l'obra poguessin transitar pel citat camí contínuament, sense que estiguessin condicionats per si plovia i els guals quedaven coberts de l'aigua de la riera. Així, per arreglar aquesta situació i evitar la inundació dels guals (són tres, segons apareix en la junta de govern local en què es comunica que s'estan fent les gestions per conservar-los), Adif va col·locar-hi uns tubs de plàstic i va recobrir els guals, de manera que el camí quedés anivellat i l'aigua transités. Així mateix, sota la mota per on passa el ferrocarril hi va fer una canalització d'obra (com mostra la imatge, amb el tub sobresortint del camí).

L'Agència Catalana de l'Aigua va autoritzar aquestes canalitzacions amb la condició que un cop finalitzades les obres, Adif les retirés. L'Ajuntament, però, va veure que els guals arreglats eren plenament aprofitables, de manera que va sol·licitar a l'Agència Catalana de l'Aigua que permetés conservar-los tal com estaven. L'ens de la Generalitat va acceptar la petició de l'Ajuntament de Vilobí d'Onyar, al qual va enviar l'autorització per mantenir-los. Llavors, el consistori ho va notificar a Adif perquè no procedís a desmuntar-los. L'alcaldeessa ha valorat molt positivament que l'ACA els permeti conservar els guals tal com estan, cosa que permetrà que el camí sigui transitable i no quedi cobert d'aigua en aquests punts. Com ha comentat, ho gaudiran els veïns de Santa Margarida que no hauran de fer tanta volta, com també ho faran els de Vilobí, ja que els camions pesants de la central de reciclatge no hauran de passar més pels carrers del nucli urbà per dirigir-se al seu destí. En aquest sentit, Guillem ha manifestat que aquest ha estat el motiu que més ha pesat a l'hora de demanar conservar els guals tal com estan ara.

18.09.2013

Un dels primers combois del TAV que van fer la ruta Figueres/Vilafant-Madrid

GIRONA | ACN Renfe estudia ampliar els horaris del TAV entre Madrid i Figueres. En una resposta parlamentària formulada per la diputada de CiU Montserrat Surroca, el govern espanyol admet que estudiarà la demanda de trens i les opinions dels clients i que, en base a les dades, podria ampliar l'horari. Actualment, el darrer tren que surt de Madrid per fer aquest recorregut és el de dos quarts de sis de la tarda. Segons avança CiU en base a la informació que els ha fet arribar el govern, els nous horaris que estudia Renfe podrien començar-se a aplicar el tercer trimestre de l'aquest any. L'alta velocitat es va posar en servei en aquest tram a principis de gener del 2013.

La diputada gironina de CiU a Madrid Montse Surroca va preguntar al govern espanyol si preveia ampliar els horaris de la línia de TAV entre Madrid-Girona-Figueres. La formació nacionalista remarcava que, actualment, el darrer tren que surt de la capital espanyola és el de les 17.30h i que caldria allargar-ne l'horari.

En resposta a la pregunta de la diputada, l'executiu ha assegurat que Renfe podria adaptar l'oferta del darrer trimestre de l'any a la demanda dels usuaris. El govern espanyol ha avançat que la companyia preveu analitzar properament la demanda i les opinions dels clients de la línia en el període comprès entre els mesos de juny i setembre i que, tenint en compte les dades, adaptarà l'oferta de trens en el darrer trimestre d'aquest any.

19.09.2013

El TAV de Madrid a Figueres ja fa més de nou mesos que funciona.

GIRONA | ACN/DDG Renfe estudia ampliar els horaris del TAV entre Madrid i Figueres. En una resposta parlamentària formulada per la diputada de CiU Montserrat Surroca, el Govern espanyol admet que estudiarà la demanda de trens i les opinions dels clients i que, d'acord amb les dades, podria ampliar l'horari. Actualment, el darrer tren que surt de Madrid per fer aquest recorregut és el de dos quarts de sis de la tarda. Segons avança CiU, partint de la informació que els ha fet arribar el govern, els nous horaris que estudia Renfe podrien començar-se a aplicar el tercer trimestre d'aquest any. L'alta velocitat es va posar en servei en aquest tram a principis de gener del 2013.

La diputada gironina de CiU a Madrid, Montse Surroca, va preguntar al govern espanyol si preveia ampliar els horaris de la línia de TAV entre Madrid-Girona-Figueres. La formació nacionalista remarcava que, actualment, el darrer tren que surt de la capital espanyola és el de dos quarts de sis de la tarda i que caldria allargar-ne l'horari.

En resposta a la pregunta escrita de la diputada, l'executiu va assegurar que Renfe podria adaptar l'oferta del darrer trimestre de l'any a la demanda dels usuaris. El govern espanyol va avançar que la companyia preveu analitzar properament la demanda i les opinions dels clients de la línia en el període comprès entre els mesos de juny i setembre i que, tenint en compte les dades, adaptarà l'oferta de trens en el darrer trimestre d'aquest any.

Ja a l'endemà de la inauguració de la línia que connecta terres gironines amb Madrid, el responsable de l'Alta Velocitat a Barcelona de Renfe, Fèlix Martín, va afirmar que la companyia estava oberta a fer modificacions "que tinguin millor benefici per als clients". De moment, però, les freqüències de la línia Madrid-Figueres continuen sent les mateixes que fa nou mesos. De Figueres a Madrid n'hi ha nou que comencen a les 6.55 del matí i acaben a les 19.55, mentre que en el sentit contrari també hi ha nou viatges que s'inicien a les 5.50 del matí i que acaben a les 17.30.

«Haurien de fer una estació del TAV a l'aeroport»

El president de l'Associació de Càmpings defensa la millora de les comunicacions a les comarques gironines

20.09.2013

Impulsen ofertes turístiques lligades al TAV a Girona i Figueres

La Generalitat proposa el producte City Breaks, amb escapades de dos a quatre dies per visitar les ciutats

MADRID | EFE/DDG El director de l'Agència Catalana de Turisme, Xavier Espasa, va presentar ahir l'oferta turística vinculada al producte City Breaks, que són escapades urbanes d'entre dos i quatre dies, amb estades a Lleida, Tarragona, Barcelona, Girona i Figueres, tenint el tren d'alta velocitat com a fil conductor. Acompanyat per responsables turístics d'aquestes cinc ciutats catalanes, Espasa va presentar a Madrid aquestes escapades que permeten conèixer els principals atractius d'aquestes ciutats, especialment en matèria de turisme cultural, gastronòmic i de compres. L'objectiu és aconseguir un òptim posicionament al mercat emissor madrileny, que aporta un 23,4% del turisme d'Estat i un 23,6% de la despesa. Per part de Girona, la regidora delegada de Turisme i Comerç, Coralí Cunyat, va explicar les diferents visites guiades tematitzades, així com la proposta de museus i la programació cultural de tot l'any, destacant Temps de Flors, i el Festival Internacional de Teatre Temporada Alta, que té com a novetats la presentació de paquets turístics que estan organitzant diferents agències de viatges de la ciutat. L'objectiu de posicionar Girona com la capital dels festivals musicals, les novetats sobre el turisme actiu i els circuits d'orientació com a nova proposta de descoberta de la ciutat i el seu entorn, així com el nomenament del Celler de Can Roca com a millor restaurant del món 2013, va captar l'interès dels assistents.

29.09.2013

«Haurien de fer una estació del TAV a l'aeroport» aniol resclosa. President de l'Associació de Càmpings de les Comarques de Girona, elegit en la darrera assemblea, celebrada el passat dia 20. De família vinculada des de fa anys al món del turisme i amb interessos en diversos sectors del mateix, substitueix Josep Maria Pla. L'Associació de Càmpings de les Comarques de Girona compta amb 78 establiments associats i ofereix 120.000 places d'allotjament, i és la més important de l'Estat espanyol

Dirigeix l'Hotel Terrassa, un càmping, dos complexos d'apartaments, presideix l'associació de comerciants de Roses i l'Estació Nàutica... Què porta una persona amb tantes ocupacions com vostè a embolicar-se a presidir l'Associació de Càmpings?

Jo tinc la sort d'haver fet del meu hobby el meu ofici. N'hi ha que treuen hores al dia per jugar a pàdel o per anar a veure un partit de la Champions; jo ni jugo a pàdel ni vaig a veure partits, així que tot el temps que em queda lliure el poso al servei del sector turístic.

Ho podrà fer seguir tot?

Sí, aixecant-me aviat, anant a dormir tard i sobretot amb molta comprensió per part de la meua família. Per sort, saben que el faig m'encanta i m'apassiona i m'ajuden que tot sigui compatible. I és clar, tenint un bon equip a cada lloc. Els càmpings gironins han perdut els darrers cinc anys un 15% d'ocupació. A què ho atribueix?

Al fet que el mercat espanyol està en caiguda lliure, i costa molt recuperar-lo. Per això, des de 2008 les xifres han anat caient cada any. Hem pogut suportar el cop gràcies a la promoció exterior que fa

la pròpia associació. De fet, els càmpings són el sector turístic que més inverteix en promoció a l'estranger. Si no, estaríem ara en caiguda lliure. En canvi, continuen líders a l'Estat espanyol.

Els càmpings gironins tenen uns equips que treballen de valent. Podem dir que som els únics parcs de vacances de les comarques gironines. Un càmping ja no és un terreny on poder aparcar l'autocaravana, avui és un complex on s'organitzen les vacances dels clients. La majoria de càmpings han invertit fortunes en el benestar del seus clients, n'hi ha que tenen 8 o 10 animadors. Ens preocupa molt que qui arriba gaudeixi d'unes bones vacances.

Si tanta feina fan vostès, no serà que l'administració no fa suficient promoció? L'administració ha de fer la seva feina i nosaltres, la nostra. A l'administració li demanem que la part de diners de la taxa turística que ens va recaptar als càmpings, s'inverteixi en promoció, però això no ens ha de fer oblidar que els empresaris també n'hem de fer, de promoció. Hem de ser molt més exigents amb l'administració en els temes que realment són competència seva. Especialment li hem d'exigir que tingui el destí impecable, que és el que motiva la majoria de nous clients a venir. Això i el tracte rebut són el que després els fidelitza.

Creu que aconseguiran que els diners de la taxa es reinverteixin en promoció? Estem pendents d'un estudi que estem realitzant, a partir del qual podrem er propostes concretes. Ja sabem que no serà tot el recaptat amb la taxa, perquè hi ha altres despeses relacionades amb el turisme que també se'n beneficiaran. Però almenys hem de poder decidir com invertir la part que ens correspon.

Torno a la pregunta: està fent prou l'administració? Del que fa l'administració mai no en tenim prou, sempre en volem més. I realment li hem de demanar sempre més, igual que els clients cada cop ens demanen més a nosaltres. Sovint a l'administració, o millor dit, als seus funcionaris, els costa entendre què és un càmping.

En quin sentit? Es pensen que un càmping és un destí low cost. I no ho és. És un parc de vacances, i que per tant, necessita molt terreny: jardins, piscines, zones verdes, zones d'esbarjo... El client del càmping busca unes vacances diferents. Serem molt insistents en què es reconegui els càmpings com a veritables parcs de vacances, no com a destí low cost.

S'han acabat els temps que un càmping era un tal de terra on plantar la tenda? La tendència actual dels càmpings és reduir el nombre de parcel·les i ampliar la superfície. Estem canviant la Q de quantitat per la Q de qualitat.

Tots els càmpings gironins estan suficientment posats al dia? A totes les famílies hi ha de tot. Però en general l'oferta de càmpings de les comarques gironines és de les millors de l'Estat. Reben premis de qualitat un darrere l'altre, cada any. Abans parlava del descens de les pernoctacions. Baixa també la despesa dels clients que vénen?

Ho hem d'acabar de comprovar amb un estudi que estem realitzant. La primera impressió és que el 15% de descens en els darrers cinc anys no és només de pernoctacions, sinó que una part de la xifra correspon a despeses complementàries a l'interior del càmping. Es creuen les xifres de l'INE?

L'INE parla de rècords històrics de turistes, però el que no diu és que les estades són molt més curtes. Per tant, per omplir es necessita molta més gent. Abans teníem estades de 8-10 dies, i ara són de 3 o 4. El que compta són les pernoctacions.

Pot tenir alguna cosa a veure en el descens del turisme espanyol el conflicte Catalunya-Espanya?

No, en absolut. La gent ve de vacances aquí per una raó molt clara: la Costa Brava és un gran destí turístic, dels millors del Mediterrani. Si a tu t'agrada un destí, hi vas sense tenir en compte polèmiques. L'única causa és la situació econòmica. A València augmenta el turisme espanyol, sí, però perquè hi ha ofertes increïbles de viatge amb AVE. El tren d'alta velocitat ha canviat molt el turisme.

Potser s'haurien de fer aquí ofertes semblants? El que s'hauria de fer és gastar 8 0 10 milions i fer una estació del TAV a l'aeroport de Girona. Tota la Costa Brava sud ho notaria. Ara, en canvi, arriben a l'estació de Girona i després han de travessar tota la ciutat.

Com la Costa Brava nord amb l'estació de Figueres? Aquí el problema és que els accessos són nefastos. Ens hem gastat una fortuna en fer dos túnels i encara estem pendents dels accessos. Això no es pot permetre, el TAV està canviant el turisme i es hi hem d'adaptar. Són aquestes les coses que li deia que ha de fer l'administració. Amb el TAV no n'hi ha prou, cal millorar el transport públic. No pot ser que una persona que arriba en TAV a Figueres hagi d'agafar un taxi per anar a Cadaqués.

09.10.2013

Els viatgers han de fer transbord a Vilafant per poder continuar el trajecte entre París i Barcelona

GIRONA | DDG A partir del novembre, els passatgers internacionals no hauran de fer transbords de trens a l'estació de Vilafant. La mitja hora reglamentària que s'aturaven passarà a la història probablement el 27 d'octubre i de manera definitiva l'11 de novembre, segons va informar ahir TV3. La data en què els AVE podran circular per França i els TGV per Espanya s'ha anat ajornant, segons diuen, per problemes en les homologacions dels sistemes de seguretat i comunicació dels trens.

Malgrat que un responsable de la SNCF francesa va donar aquesta data com a factible perquè els trens circul·lin sense fer transbordaments, ni Adif ni la SNCF van confirmar oficial aquesta data. Renfe va informar que estan pendents que els tècnics espanyols donin l'homologació. En la cimera francoespanyola celebrada a París el 10 d'octubre de 2012 s'havia anunciat l'entrada en servei de la línia d'alta velocitat de Barcelona a França abans d'aquest estiu, per posar la capital catalana a dues hores de Perpinyà sense aturades. Abans de l'estiu, un representant de la companyia ferroviària francesa SNCF assegurava que els combois no funcionarien almenys fins "després d'agost", i ho va atribuir a "raons tècniques".

En els últims mesos s'ha pogut veure algun tren AVE de Renfe a les instal·lacions tècniques que té la SNCF als afores de París, dins del procés d'homologació del material rodant espanyol perquè pugui circular a França. El mateix procés -que va tardar més d'allò inicialment previst- es va portar a terme amb els combois francesos d'alta velocitat TGV a Espanya. El portaveu de la SNCF va recordar que en un principi s'havia programat la posada en marxa escalonada en dues o més fases de la línia directa París-Barcelona amb trens d'alta velocitat: amb un increment progressiu del nombre d'enllaços i de ciutats connectades.

La manca d'aquests serveis d'alta velocitat directes entre París i Barcelona havia provocat les queixes tan dels usuaris com de diverses entitats empresarials de Catalunya. La Cambra de Comerç de Barcelona va lamentar que els serveis d'alta velocitat directes entre Barcelona i París segueixin sense data oficial després que el passat 8 de gener s'inaugurés l'AVE entre la capital catalana i Figueres. En un informe de la institució, l'ens va valorar negativament que malgrat que s'anunciés en un primer moment que el 28 d'abril els trens directes entre Barcelona i París podrien ser una realitat i que la nova oferta inclouria altres destinacions com Lió, Tolosa i Marsella, el cert és que no hi havia una previsió oficial sobre quan seran efectives aquestes connexions.

"Tant podria ser aquesta tardor com endarrerir-se fins al 2014", indicava l'ens, i va afegir que els terminis es podrien ampliar encara més pels problemes d'homologació dels combois, ja que ni l'operadora francesa SNCF ni Renfe han homologat les seves unitats perquè puguin circular per la xarxa ferroviària de l'altre país.

La institució que presideix Miquel Valls va considerar que tantes dificultats per certificar la interoperabilitat dels trens és un "mal precedent" que anticipa els problemes que es trobaran altres operadors quan la liberalització del transport ferroviari de viatgers dins de la Unió Europea sigui una realitat.

Prop d'un milió d'usuaris han utilitzat el TAV a Girona i Figueres. En nou mesos, la línia d'Alta Velocitat ha anat guanyant clients, i la mitjanaja és de 3.360 passatgers al dia. El TAV suma un milió de viatgers. Del total, 681.353 passatgers han optat pels serveis Avant que uneixen les dues ciutats amb Barcelona

15.10.2013

El TAV suma un milió de viatgers

ACN Des de la seva posada en servei el passat mes de gener, més de 900.000 viatgers han utilitzat els serveis d'alta velocitat a Girona i Figueres, el que suposa 3.360 persones al dia, un 17% més respecte la mitjana registrada en el primer mes de funcionament de la línia. Del total, 681.353 passatgers han utilitzat els serveis Avant que uneixen les estacions de Girona i Figueres amb Barcelona. D'aquests, el 51,6% van fer el trajecte entre Girona i la capital catalana i la resta es van repartir entre el trajecte Figueres-Barcelona, que van utilitzar prop de 300.000 persones i el que uneix les dues ciutats gironines amb 31.000 viatgers. Els serveis AVE han estat utilitzats per 234.908 passatgers

16.10.2013

Gairebé un milió de viatgers han viatjat amb el TAV de la línia Barcelona-Girona-Figueres.

GIRONA | ROBERT VAN EECKHOUT Prop d'un milió de persones han utilitzat la línia d'Alta Velocitat de Figueres i Girona a Barcelona des que es va inaugurar el passat 9 de gener. Durant aquests nou mesos, el servei ha anat captant clients i la mitjana diària d'usuaris ha anat incrementant mes rere mes. Segons informava ahir Renfe en el seu balanç, el nombre de viatgers que utilitzen aquesta línia al dia ha pujat un 17% respecte al primer mes de funcionament.

La quantitat de passatgers que opta cada dia per agafar el TAV de la línia Barcelona-Girona-Figueres ha anat creixent amb el pas dels mesos, i a dia d'avui la mitjana que té aquest servei és de 3.360 viatgers diaris. Aquesta xifra suposa un increment del 17% respecte el primer mes de funcionament de l'Alta Velocitat, quan la mitjana era de 2.866 passatgers. A mitjans d'any, la companyia ferroviària ja va informar que la xifra havia pujat fins els 3.300 viatgers, i tres mesos després la mitjana s'ha tornar a veure incrementada lleugerament.

Tal com ja s'ha anat confirmant durant aquests nou mesos de funcionament del TAV, la gran majoria d'usuaris viatgen amb el servei Avant, que és el que enllaça Figueres, Girona i Barcelona. En aquest sentit, 681.353 (un 74,2%) han realitzat trajectes de curt recorregut entre aquestes ciutats, mentre que els 234.908 restants (un 25,6%) han usat els serveis AVE, que connecten amb Saragossa i Madrid.

Girona-Barcelona

El trajecte que més passatgers aglomera és el que uneix Girona amb Barcelona. En total, són 351.409 els usuaris que han fet servir el TAV durant aquests nou mesos per fer aquest viatge, fet que suposa un 51,6% del total de clients. La proporció de viatgers que acumula el trajecte Girona-Barcelona ha anat disminuint amb el pas dels mesos. Si durant entre gener i febrer eren el 61% del total d'usuaris els que van fer el viatge que uneix aquestes dues ciutats, al juliol aquest percentatge ja havia baixat fins al 56%, i a dia d'avui ja es troba gairebé en la meitat.

Per contra, la proporció de viatgers que agafa el tren des de Figueres per anar a Barcelona ha augmentat. En el balanç d'aquests nou primers mesos, Renfe informava que han estat 284.494 els qui han fet aquest trajecte, fet que suposa un 32,5% del total. Aquest percentatge ha anat creixent des de la posada en marxa del servei, ja que inicialment era de tan sols el 26%, mentre que quan feia sis mesos que s'havia posat en funcionament el TAV havia pujat fins el 30%.

Segons les dades que va oferir ahir Renfe, són 235.908 persones les que s'han desplaçat en aquests trens amb servei AVE. D'aquest total, 88.832 (un 9,68 del total de passatgers) clients han viatjat entre Girona i Madrid, i 44.765 (un 4,88%) viatgers ho han fet entre Figueres i Madrid.

Del total d'usuaris, la companyia ferroviària va informar que un 31% ha utilitzat la tarifa d'anada i tornada que permet obtenir un descompte del 20%. El percentatge de persones que opten per aquesta opció ha baixat respecte el primer mes, ja que llavors eren un 54%. Pel que fa a la venda de bitllets d'abonament, aquests representen un total d'un 19,8%.

20.10.2013

El carrer Gironella reobre demà després de més de cinc anys

Els treballs a la plaça d'Europa segueixen el calendari previst i podrien quedar enllestits durant el desembre

GIRONA | T.CARRERAS El carrer Josep Maria Gironella de Girona es reobrirà definitivament al trànsit demà després de més de cinc anys d'obres. Les tasques de reurbanització, després dels treballs per fer passar el Tren d'Alta Velocitat (TAV), estan pràcticament acabades i només queden per posar les lluminàries dels fanals. El vial obrirà amb el que es coneix com a "recepció condicionada", segons va explicar ahir el regidor d'Urbanisme de l'Ajuntament de Girona, Carles Ribas.

De fet, l'obra es donarà per finalitzada. No obstant, es farà el repàs habitual de totes les tasques acabades per llimar les darreres possibles imperfeccions i corregir-les. Això però, no significaria tornar a tallar el carrer. Només succeiria si la reparació fos de gran envergadura. Des de l'agost del 2008, el carrer s'ha anat tallant en diferents fases. El primer gran conflicte va ser la tala d'arbres, sobretot d'un exemplar carismàtic que els veïns apuntaven que era centenari. Les restriccions van començar per les obres del Tren d'Alta Velocitat (TAV) ja que el vial era el punt de sortida dels camions que se'n duïen les tarres i la sorra del forat de l'estació del parc Central.

Després ha estat el torn de la reurbanització del carrer. Durant tot aquest període, el trànsit ha estat limitat exclusivament als veïns i, en ocasions, en forma de cul-de-sac o amb un sol carril de circulació.

Treballs pendents

D'altra banda, el representat municipal va explicar que els treballs a l'entorn de la plaça d'Europa continuen al ritme pactat. Ja es poden començar a veure les voreres que delimitaran el perímetre de la cruïlla, que és la nova forma que tindrà la plaça. Si el calendari es continua mantenint sobre el previst, la plaça d'Europa també quedarà enllestida durant el mes de desembre.

Aleshores encara quedaran diferents punts de les zones afectada per les obres del TAV al barri de Sant Narcís. El principal el Parc central i la zona de la llosa. També alguns carrers de fora de les tanques on l'Ajuntament ha decidit intervenir-hi. Es tracta del carrer Bisbe Sivilla i de la plaça Montserrat. Més lluny d'aquesta zona, també hi ha la restitució de tot el forat per on va entrar la tuneladora, al Mas Xirgu.

28.10.2013

CiU denuncia falta de personal al TAV

FIGUERES | DDG El senador per Girona de CiU, Pere Maluquer, ha traslladat a la ministra de Foment, Ana Pastor, el "maltractament" que, diu, ADIF ofereix als usuaris de l'estació del TAV Figueres-Vilafant. Una situació "especialment intensa" durant els mesos de juny a setembre com a conseqüència de l'"escassa dotació" del personal encarregat de donar servei als passatgers d'aquesta infraestructura. Maluquer ha presentat una bateria de 38 preguntes per exigir una explicació dels problemes que, segons diu, ha originat aquesta situació. Entre elles, demana informació sobre "el balanç del Govern espanyol de la gestió dels serveis prestats per ADIF als viatgers en general i a l'estació de Figueres-Vilafant". També qüestiona si l'executiu és "conscient" que s'ha hagut de gestionar el transbordament entre trens que provenien de França. El senador també vol saber aspectes relacionats amb el nombre de combois estacionats provinents de l'altra banda de la frontera així com quants hi han arribat amb retard des de la posada en funcionament de la línia o quants han tingut problemes per fer el transbordament de passatgers. Amb tot, Maluquer reclama informació sobre si l'Executiu considera adequada la plantilla de personal de l'estació o el nombre de reclamacions fetes, entre d'altres.

05.11.2013

Un milió d'usuaris del TAV a Girona i Figueres des de l'estrena

La majoria d'aquests clients corresponen als Avant, que connecten Barcelona amb aquestes dues ciutats gironines

EFE | GIRONA Un milió de passatgers han utilitzat els serveis de tren d'alta velocitat a la província de Girona, tant a la seva capital com a Figueres (Alt Empordà), des de la seva estrena el passat 9 de gener, segons informa Renfe.

La majoria d'aquests clients (742.555) corresponen als ferrocarrils Avant, que connecten Barcelona amb aquestes dues ciutats gironines i que han comptat amb una mitjana diària de 2.517 viatgers. Dins d'aquest servei de connexió amb la capital catalana, el trajecte més utilitzat ha estat el Girona-Barcelona amb 384.957 passatgers. Quant als trens AVE, que enllacen amb Saragossa i Madrid, el total d'usuaris des del 9 de gener és de 258.211, la majoria de la línia entre la capital gironina i l'espanyola (48.521).

06.11.2013

El TAV des de Girona i Figueres arriba al milió de viatgers

La mitjana d'usuaris diaris ha anat creixent i supera els 3.300 passatgers, i els serveis Avant són els que transporten més clients

El TAV a Girona i Figueres ja ha portat un milió d'usuaris des de la seva posada en funcionament. aniol resclosa

GIRONA | ROBERT VAN EECKHOUT Gairebé deu mesos després de la seva posada en funcionament, la línia del TAV que uneix Figueres i Girona amb Barcelona i Madrid ha arribat al milió

d'usuaris. D'ençà que el passat 9 de gener es va inaugurar el servei, la mitjana de viatgers diaris ha anat en augment i s'ha situat de moment en unes 3.360 persones al dia.

Les relacions que més trànsit de viatgers reben són les connexions de Mitjana Distància, entre Barcelona, Girona i Figueres. En aquests gairebé 10 mesos, un total de 742.555 usuaris han utilitzat els serveis Avant que connecten aquestes tres ciutats. El viatge que més passatgers rep és el trajecte Girona-Barcelona, amb 384.957 des de principis de gener. El segueixen la connexió Figueres-Barcelona amb 323.310; i la Figueres-Girona amb 34.288. Aquests serveis Avant reben, de mitjana, 2.517 usuaris al dia.

Des de la posada en servei d'aquesta línia, la connexió que ha portat més viatgers és la Girona-Barcelona, tot i que en l'àmbit percentual el seu pes ha anat a menys, mentre que l'enllaç Figueres-Barcelona ha anat guanyat usuaris. Així, en els dos primers mesos de funcionament, el Girona-Barcelona portava un 61% dels viatgers Avant, i el Figueres-Barcelona un 35%. Als sis mesos, la diferència s'havia reduït a un 56% des de Girona i un 40% a Figueres, i en aquest darrer balanç el repartiment d'usuaris és d'un 52% i un 44% respectivament.

D'altra banda, els serveis AVE, que connecten amb Saragossa i Madrid, han portat en 10 mesos un total de 258.211 clients. La majoria han fet el trajecte entre Girona i Madrid. Concretament han estat 96.327 usuaris. La segona connexió amb més viatgers és la Figueres-Madrid, que ha transportat 48.521 persones.

09.11.2013

Els veïns de Sant Narcís es queixen pel 'caos' del tall de trànsit al passeig d'Olot

Critiquen que no se'ls informés amb prou antelació, mentre que l'Ajuntament afirma que entén el malestar

GIRONA | LAURA FANALS Veïns i comerciants del barri de Sant Narcís es van queixar ahir del "caos" que va provocar el primer dia de tall de trànsit al passeig d'Olot, necessari per poder fer les obres de reposició de la plaça Europa. El president de l'associació de veïns, Martí Carreras, va lamentar les conseqüències que això comportarà per a veïns i comerciants i va criticar que el consistori no els hagués informat amb prou antelació. Per la seva banda, el regidor de Mobilitat, Joan Alcalà, va assegurar que "entén" el malestar dels veïns, perquè ja han estat cinc anys suportant les obres del TAV, però va explicar que sí que se'ls havia informat i els va demanar "comprensió" perquè només seran tres setmanes. "Se'ns va avisar d'un dia per l'altre", va indicar Carreras, tot criticant que des del consistori no s'hagin pres mesures com ara "demanar als pares dels alumnes que no facin servir el cotxe per anar a dur i recollir els seus fills". Carreras va assegurar que el tall de trànsit afecta tant els comerciants -ja que encara es fa més difícil accedir al barri- com els veïns -que s'exposen a més trànsit i han de fer més volta per arribar a casa seva- i la gent que arriba de fora. "Valorem la feina que s'està fent, però lamentem que no se'ns hagi informat abans", va indicar el representant veïnal.

Alcalà, per la seva banda, va assegurar que des de l'Ajuntament s'havia informat els veïns i les associacions del barri per tots els canals possibles. El regidor va admetre que tallar una via per on circulen 5.800 vehicles "s'ha de notar", però va explicar que s'havien posat cartells explicatius i que hi va haver un ampli dispositiu policial per informar la gent. "Entenc el malestar, però no hi havia més remei que tallar el carrer i les obres es faran ràpidament", va indicar.

18.11.2013

La CUP analitza els efectes del TAV a Barcelona, Girona i Vilafranca

La CUP de Girona organitza aquest vespre una conferència sobre l'efecte de les obres del TAV en els grans municipis per on passa. La xerrada, que se celebrarà a partir de dos quarts de vuit del vespre a l'Estació-Espai Jove, servirà per analitzar les experiències de Vilafranca del Penedès, Barcelona i Girona. L'acte comptarà amb les intervencions de Pere Vallejo, membre de la Plataforma AVE pel litoral de Barcelona; Xavier Navarro, regidor de la CUP a Vilafranca del Penedès; i Martí Carreras, president de l'Associació de Veïns de Sant Narcís de Girona.

19.11.2013

Tornen les goteres a l'estació del TAV de Girona, que inutilitzen les escales

Les filtracions d'aigua continuen a l'estació provisional del Trent d'Alta Velocitat (TAV) de Girona quan no fa ni sis mesos que, presumiblement, es van arreglar els problemes de goteres que hi havia al teulat d'aquesta instal·lació. En aquesta ocasió l'aigua de la pluja caiguda durant la nit no va afectar només el vestíbul del nivell superior sinó que també va anar a desembocar a la última planta, al soterrani, on hi ha les andanes. A més, a conseqüència de les filtracions per la pluja, les escales mecàniques que porten a les diverses plantes, van quedar inutilitzades durant algunes hores i per això, es va balisar l'accés a aquestes. Els viatgers que agafen el TAV habitualment es mostraven sorpresos pels fets i els que no ho són tant no acabaven d'entendre que una obra que es va inaugurar encara no fa ni un any, es trobi amb aquests problemes d'hipermeabilització cada vegada que hi ha un episodi de pluges. A banda de l'estació provisional del TAV, les instal·lacions del tren convencional també van patir les conseqüències d'aquest primer temporal de tardor. El vestíbul de l'equipament ferroviari es trobava ahir el matí també amb galledes disposades per a l'ocasió i que recollien l'aigua de les filtracions que venien del sostre de l'estació. Els viatgers mentre esperaven que fos el seu torn i pujar fins a les andanes per agafar el seu tren, s'ho miraven amb indiferència malgrat la situació surrealista que es va viure ahir a les dues estacions de tren que té la ciutat de Girona en l'actualitat.

20.11.2013

El primer TAV directe de París a Barcelona, el 15 de desembre

La ministra de Foment, Ana Pastor, ha anunciat aquest dimecres en declaracions a RAC1 que Renfe preveu posar en marxa el 15 de desembre el primer TAV entre Barcelona i París sense necessitat de fer transbord. Segons ha explicat, s'estan ultimant els últims detalls tècnics i Foment ja treballa amb aquesta data concreta. Previsiblement el trajecte durarà 6 hores i vint minuts i Renfe establirà dues connexions diàries. Els bitllets no es començaran a vendre fins les pròximes setmanes.

Pastor ha fet l'anunci als passadissos del Congrés després que aquest dimecres el conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, s'ha queixat que tots els temes tècnics per poder fer la connexió estan resolts i ha emplaçat el Ministeri de Foment a posar en marxa el trajecte sense més dilació.

La ministra ha explicat que els tècnics de les dues institucions "estan duent a terme la homologació" i ja l'estan "culminant". "I si tot va bé, que espero que sí, el dia 15 podrà circular el primer tren".

Segons Pastor, "aquest no és un tema dels polítics, sinó dels tècnics, i en el moment en què ens donin la signatura de l'homologació, la previsió és que el 15 de desembre circuli el primer tren comercial".

L'enllaç directe entre la capital catalana i la francesa per alta velocitat culmina dècades de reclamacions i de negociacions entre els governs espanyol i francès. El govern espanyol anunciarà

oficialment la data d'inauguració de la línia a la pròxima cimera hispano-francesa que tindrà lloc el pròxim 27 de novembre.

D'aquesta manera, el TAV que sortirà de Barcelona enllaçarà amb París sense necessitat de fer transbordament a Figueres amb Tolouse en tres hores, Marsella en quatre i Lió en cinc. Els bitllets per a París es posaran a la venda en les pròximes setmanes.

24.11.2013

El primer TAV directe entre Girona i París podria circular el 15 de desembre

La ministra de Foment, Ana Pastor, va anunciar ahir que Renfe preveu posar en marxa el primer TGV entre Barcelona i París sense necessitat de fer transbord el proper 15 de desembre. Segons va explicar, s'estan ultimant els últims detalls tècnics i Foment ja treballa amb aquesta data concreta. Previsiblement el trajecte durarà 6 hores i 20 minuts, i Renfe establirà dues connexions diàries. Els bitllets es començaran a vendre durant les pròximes setmanes.

26.11.2013

241 propietaris signen les actes prèvies d'expropiació pel TAV

La línia del TAV es va inaugurar el gener passat però tot just ara 241 propietaris de l'Alt Empordà del tram Pontós Figueres, a qui van ampliar els terrenys expropiats per les obres, han estat citats per signar les actes prèvies d'ocupació dels terrenys. Els afectats estan indignats perquè aquest és el primer document que signen amb Adif tot i que l'ocupació dels terrenys va començar el 2008. Es queixen que no han vist un cèntim d'indemnització pels danys ocasionats i no saben quan podran cobrar. A més, Unió de Pagesos denuncia que el preu proposat per Adif és menys de la meitat del que s'hauria de pagar, uns 6 MEUR i no pas uns 2 MEUR i per això no descarten arribar als tribunals.

28.11.2013

Ja s'han venut 2.000 bitllets del TAV Barcelona-París

Els bitllets d'TAV amb destinació a París i altres ciutats franceses des de Barcelona s'han posat a la venda a partir d'avui i ja se n'han venut uns 2.000, segons dades registrades per Renfe fins a les 12 hores d'aquest matí.

Els 2.000 bitllets s'han venut per als trajectes entre les 17 ciutats d'Espanya i França que connecten la nova oferta d'alta velocitat: Madrid, Barcelona, Girona (Gironès), Figueres (Alt Empordà), París, Lió, Tolosa de Llenguadoc, Marsella, Nimes, Carcassona, Narbona, Perpinyà, Montpeller, Valence, Avinyó, Aix-en Provence i Besiers.

L'alta velocitat entre Espanya i França es posarà en marxa a partir del 15 de desembre, segons van confirmar ahir els presidents dels dos països, Mariano Rajoy i Françoise Hollande.

Renfe i SNCF ofereixen conjuntament aquests serveis que permetran unir Barcelona i París en menys de 6 hores i mitja amb preus d'entre 59 i 170 euros.

29.11.2013

El TAV unirà Barcelona i París a partir de 59 euros en sis hores i mitja

Espanya i França estaran connectades per l'alta velocitat ferroviària a partir del 15 de desembre que ve amb cinc trens diaris per sentit i així, per exemple, es podrà viatjar de Barcelona a París en 6 hores i 25 minuts i des de 59 euros.

06.12.2013

França reprèn l'estudi per unir Perpinyà i Montpeller amb TAV

El ministre de Transport, Frederic Cuvillier, va anunciar ahir que està decidit a reprendre els estudis per fer la connexió amb Alta Velocitat entre Perpinyà i Montpeller, que s'havia posposat fins a 2030. Segons Cuvillier, va ser la comissió Duron, encarregada de destriar quins projectes eren massa costosos qui va proposar que s'aturés l'estudi i es retardés un parell de dècades Ara assegura que no és l'opció del ministeri i que hi haurà novetats el proper 15 de desembre quan es posi en marxa el tren entre Barcelona i París. Tanmateix, el ministre Cuvillier no va voler concretar si la data de posada en marxa d'aquest tram francès es podria avançar o es mantenia com a previsió el 2030.

07.12.2013

Renfe incorpora tres nous trens per sentit a la línia Barcelona-Figueres del TAV

L'entrada en servei de la connexió de la línia del TAV amb quatre estacions franceses (París, Lió, Marsella i Tolosa) permetrà a Renfe incrementar les freqüències de combois de la línia Barcelona-Girona-Figueres. Concretament, a partir del 15 de desembre cada dia circularan tres trens més per cada sentit, passant trens de 10 per banda a 13. La incorporació de les rutes cap a França han provocat també alguns canvis en els horaris, i la companyia també va anunciar que avançarà 25 minuts l'horari de sortida del primer tren de Figueres cap a Madrid i retardarà una hora més la de l'últim de tornada.

La companyia argumenta que d'aquesta manera, anticipant la sortida del primer servei, "els ciutadans es poden connectar d'una millor manera en horaris de treball". El primer tren des de Figueres, que de moment surt a les 6.55, ho farà a partir del 7 de gener a les 6.30, arribant a Madrid a les 10.10. En sentit contrari, l'últim comboi de tornada sortirà de la capital espanyola a les 18.30 (fins ara a les 17.30) i arribarà a Figueres a les 22.23. Així ho va explicar el president de Renfe, Julio Gómez-Pomar, que ahir va ser a l'estació del TAV de Girona per inaugurar la Sala Club de l'estació del TAV. Durant la visita, el màxim dirigent de la companyia va explicar l'ampliació dels serveis dels trens Avant (Alta Velocitat de Mitjana Distància).

A partir del 15 de desembre, Barcelona, Girona i Figueres quedaran unides per tres noves freqüències del TAV, que s'uniran a les 10 ja existents. Bàsicament, s'afegeixen els trens que també arribaran a Marsella (provinent de Madrid), i els que van a Tolosa i Lió (que surten de Barcelona). A més, als trajectes ja vigents cap a Madrid, Renfe oferirà també tres nous enllaços, amb un temps d'espera d'entre 20 i 30 minuts a l'estació de Sants. D'aquesta manera, els viatgers provinents de París o Lió (rutes que acaben el seu recorregut a Barcelona), podran enllaçar amb el següent TAV cap a Madrid amb un sol bitllet.

Gómez-Pomar va explicar que gràcies a les connexions amb el TAV, l'estació de Girona passarà dels 2.630.000 viatgers que hi van passar al 2012 als més de 2.800.000 d'aquest 2013.

D'aquests usuaris, 768.000 seran dels serveis Avant, i 262.000 dels AVE, sumant més d'un milió de clients pel TAV. Per contra, va afirmar el president de Renfe, la demanda del tren convencional ha caigut un 13%.

15.000 bitllets a França. D'ençà que la setmana passada es van posar a la venda els bitllets dels TAV de Girona cap a França (dos rutes a París, una a Lió, una a Marsella i una a Tolosa), entre Renfe i la SNCF ja s'han venut més de 15.000 bitllets, dels quals la majoria són per combinacions amb la capital francesa.

El president de Renfe va posar ahir de manifest la importància d'aquestes connexions internacionals, i a més va afirmar que les estimacions de demanda són que durant el primer any les línies d'alta

velocitat Espanya-França puguin moure prop d'1.300.000 viatgers. Pel futur, Gómez-Pomar va explicar que l'objectiu és arribar a 1.800.000 usuaris. Sobre els preus, el màxim dirigent de Renfe va defensar que són "altament competitius", i que des de la companyia s'anirà fent un seguiment perquè la tarifa s'ajusti a la demanda.

11.12.2013

Una vaga a França obliga a suprimir el TAV Figueres-París

La convocatòria a França d'una aturada laboral a partir d'aquest dimecres a les 8 del vespre i fins divendres a les 8 del matí afectarà la circulació de trens entre Catalunya i aquest país, segons ha informat Renfe. Concretament, durant els tres dies el Talgo que uneix Lorca amb Montpeller finalitzaran el seu recorregut a Portbou des d'on es traslladaran els passatgers per carretera fins a destinació i aquest dijous els dos serveis d'enllaç del TGV de Figueres a París i a l'inversa queden cancel·lats.

També, per aquest dijous i divendres els trens hotel que enllacen Barcelona i París quedaran suspesos. D'altra banda, els trens de Regionals de la línia R3 iniciaran i finalitzaran el seu trajecte a Puigcerdà i els de la línia R11 també començaran i acabaran el seu recorregut a Portbou.

La companyia ferroviària ofereix el reemborsament del 100% del import del bitllet o el canvi de data a tots els passatgers que ho desitgin.

14.12.2013

El TAV fins a París s'inaugura aquest diumenge

Barcelona i París estaran connectades de manera directa per tren d'alta velocitat en 6 hores i 25 minuts a partir d'aquest diumenge 15 de desembre. Renfe i SNCF, a través de les denominacions comercials AVE i TGV, operaran coordinadament el servei entre França i Espanya amb cinc trens diaris per sentit. Les noves connexions directes d'alta velocitat faran els trajectes Barcelona-París (amb dos trens diaris per sentit), Barcelona-Lió, Barcelona-Tolosa, i Madrid-Marsella. Durant el 2014, el servei conjunt s'anirà ampliant en freqüències i destinacions. Els bitllets per utilitzar aquest servei estan a la venda des del 28 de novembre i costen entre 59 i 170 euros, segons els descomptes aplicables.

Amb la connexió ferroviària directa entre Barcelona i París s'estrena la primera línia directa d'alta velocitat per a viatgers entre els dos estats. Fins ara, els viatgers havien de fer transbordament entre combois a l'estació de Figueres-Vilafant, ja que els trens AVE espanyols no estaven homologats per circular per França.

El viatge entre Barcelona i París es realitzarà en 6 hores 25 minuts i costarà entre 59 i 170 euros. Serà un trajecte directe des de l'estació de Barcelona-Sants fins a París-Gare de Lyon, amb parades a Girona, Figueres, Perpinyà, Narbona, Montpeller, Nimes i Valençà. L'oferta inicial és de dues freqüències diàries per sentit.

El trajecte Barcelona-Tolosa, que també tindrà una parada a Carcassona, es farà en tres hores i els bitllets tindran un preu a partir de 39 euros. El viatge entre Barcelona i Lió es podrà fer en menys de cinc hores i a un preu a partir dels 49 euros. Aquests serveis també faran parada a les estacions intermèdies entre les dues ciutats.

La connexió Madrid i Marsella es farà en set hores amb bitllets entre els 89 i els 171 euros. Un tren diari per sentit unirà l'estació Madrid-Puerta de Atocha i l'estació de Saint Charles de Marsella.

Aquest servei connectarà amb Barcelona, Girona, Figueres, Perpinyà, Besiers , Montpellier, Nimes, Avinyó i Ais de Provença.

Al costat d'aquests mercats d'origen i destinació, la nova connexió d'alta velocitat Barcelona-París atén els mercats intermedis dels principals nuclis de població als dos vessants dels Pirineus. El servei compartit entre Renfe i SNCF unirà ciutats com Girona, Figueres, Perpinyà, Narbona, Montpellier i Nimes, que estaran connectades amb, almenys, quatre trens diaris per sentit.

Renfe i SNCF han aportat inicialment deu trens d'alta velocitat cadascuna i han cooperat en el seu procés d'homologació. Les dues operadores defineixen de manera conjunta l'estratègia d'oferta, màrqueting i comercialització. Renfe operarà el servei amb trens AVE Sèrie 100, capaços d'agafar els 300 km/h, mentre que la SNCF ho farà amb combois Duples Dasye / Euroduplex, de dos pisos, que arriben a velocitats de 320 km/h.

15.12.2013

‘Poca gent’ i deu minuts de retard en el primer TAV entre Barcelona i París

Amb deu minuts de retard, per un "problema amb un animal" a la via, el primer TAV directe entre Barcelona i París ha arribat poc després de les quatre de la tarda d'aquest diumenge a la Gare de Lyon. El primer comboi ha sortit de l'estació de Sants de Barcelona a un quart i cinc de deu del matí, el trajecte ha durat sis hores i quaranta minuts i ha fet parades a Girona, Figueres, Perpinyà, Narbona, Montpellier, Nimes i Valença. Segons la tripulació, "des de Barcelona i Catalunya hi ha viatjat poca gent" i "el 80%" dels passatgers eren francesos.

"Des de Barcelona i Catalunya ha viatjat molt poca gent" i la majoria no ha arribat a la Gare de Lyon de París i han baixat abans, ha explicat Samuel Ramos, un dels membres de la tripulació. "El 80% dels passatgers són francesos, catalans pocs i només fins a Perpinyà o Narbona, potser al cap de setmana que ve o pel Nadal seran més", ha assegurat Ramos. "La diferència amb l'avió és clara i evident, pots estar amb l'ordinador i el mòbil, anar al bar, caminar, és un viatge llarg però còmode", ha afegit.

"L'avió és més ràpid, però per als que no els agrada volar és una alternativa molt bona que fins ara no teníem", ha celebrat a l'arribada a la Gare de Lyon Adela Santos, que viatja amb la seva família a Eurodisney París. "No hi ha massa diferència econòmica respecte a l'avió i per ser un TAV no ens ha semblat car", ha opinat Santos, que inicialment havia reservat un tren nocturn però finalment ha canviat els seus bitllets. "Es triga menys temps i volíem provar" aquest primer viatge", ha explicat a l'ACN.

"Ha anat força bé", ha assegurat Susanna Caballero, una de les revisores de la RENFE que ha treballat aquest diumenge en aquest primer viatge directe a París. "Quan al tram de Montpellier hi hagi també alta velocitat podrem competir amb l'avió i tot anirà més ràpid, el temps del viatge s'anirà ajustant", ha confiat Caballero.

"És curt, jo prefereixo venir en TAV que en avió, pots trobar preus que estan bé, tot i que de vegades són més cars", ha explicat també Gisela Aknafai, que ha viatjat des de Girona i viu a París. Els bitllets per utilitzar aquest servei entre Barcelona i París estan a la venda des del 28 de novembre i costen entre 59 i 170 euros, segons els descomptes aplicables.

15.12.2013

El TAV entre Barcelona i París espera arribar al milió de viatgers durant el primer any

La connexió directa a través d'alta velocitat entre Barcelona i París espera arribar al milió de viatgers en el seu primer any de funcionament. Els ministres de Foment dels dos estat, Ana Pastor i Frédéric Cuvillier, qualifiquen la unió per alta velocitat com una "fita històrica" que afavorirà el lligam entre els dos estats. "Els Pirineus deixen de ser un obstacle", ha dit la ministra de Foment. El seu homòleg francès celebra que aquestes noves connexions contribueixin a millorar la mobilitat dels ciutadans. En aquest sentit, els governs espanyol i francès afirmen que l'homologació dels trens ha estat un procés "important i costós" que els permet afirmar que el servei és "ràpid i segur".

L'alta velocitat ferroviària sense transbordaments entre Barcelona i París ja és una realitat. Aquest diumenge han sortit els primers combois, que connecten un total de disset ciutats dels dos estats. Hi haurà cinc trens diaris per sentit i s'espera que en el primer any de funcionament en facin ús un milió de viatgers, segons ha avançat el president de Renfe, Júlio Gómez-Pomar.

Els trens que faran els itineraris transfronterers han estat homologats pels estats espanyol i francès, un procés que, reconeixen, ha estat "llarg i costós". De fet, l'alta velocitat entre Barcelona i Figueres (amb parada a Girona) va entrar en funcionament el 8 de gener d'aquest 2013 i, ja abans, els dos estats estaven treballant per homologar els combois.

Mentre ha durat el procés d'homologació, els viatgers amb destinació a França havien de baixar del tren un cop arribaven a l'estació de Figueres-Vilafant i canviar de comboi per completar el trajecte. Els dos tipus de trens que circularan tenen una capacitat diària de 4.000 viatgers i estan preparats per arribar a velocitats màximes superiors als 300 km/h.

"Dia històric"

La ministra de Foment, Ana Pastor, i el ministre francès de Transports, Frédéric Cuvillier, han participat en una expedició inaugural entre Barcelona i Perpinyà. A la seva arribada a la capital pirinenca, Pastor ha destacat que es tracta d'un "dia històric" que reafirma l'esperit de col·laboració entre els dos països. "Avui tenim més motius per estar més a prop i més units; els Pirineus ja no són una barrera", ha remarcat la ministra, que destaca també que l'aliança comercial entre la francesa SNCF i Renfe han permès oferir preus "competitius".

Els bitllets per utilitzar aquest servei entre Barcelona i París estan a la venda des del 28 de novembre i costen entre 59 i 170 euros, segons els descomptes aplicables. "És una aposta per la seguretat i la qualitat", ha remarcat la ministra.

Ana Pastor ha explicat que cada any es donen entre Espanya i França 82 milions de desplaçaments, la majoria amb vehicle privat. A partir d'ara, amb la posada en marxa de l'alta velocitat, l'Estat confia que els ciutadans començaran a apostar pel tren.

Així mateix, el seu homòleg francès també ha destacat que amb aquesta millora de la mobilitat es contribueix a acostar dos territoris i potenciar lligams socials i econòmics a banda i banda dels Pirineus.

Les diferents connexions

Amb la posada en marxa d'aquestes rutes, s'estrena la primera connexió directa entre els dos estats. Concretament, el viatge entre Barcelona i París es realitzarà en 6 hores 25 minuts i costarà entre 59 i 170 euros. Serà un trajecte directe des de l'estació de Barcelona-Sants fins a París-Gare de Lyon,

amb parades a Girona, Figueres, Perpinyà, Narbona, Montpeller, Nimes i Valença. L'oferta inicial és de dues freqüències diàries per sentit.

El trajecte Barcelona-Tolosa, que també tindrà una parada a Carcassona, es farà en tres hores i els bitllets tindran un preu a partir de 39 euros. El viatge entre Barcelona i Lió es podrà fer en menys de cinc hores i a un preu a partir dels 49 euros. Aquests serveis també faran parada a les estacions intermèdies entre les dues ciutats.

La connexió Madrid i Marsella es farà en set hores amb bitllets entre els 89 i els 171 euros. Un tren diari per sentit unirà l'estació Madrid-Puerta de Atocha i l'estació de Saint Charles de Marsella. Aquest servei connectarà amb Barcelona, Girona, Figueres, Perpinyà, Besiers, Montpeller, Nimes, Avinyó i Ais de Provença.

16.12.2013

Un tren especial per inaugurar el TAV fins a París

La ministra de Foment, Ana Pastor, i el francès, Frédéric Cuvillier, sortiran diumenge en un tren especial entre Barcelona i Perpinyà per inaugurar oficialment la línia d'alta velocitat que unirà Barcelona amb París. No serà el primer tren ja que anteriorment ja hauran sortit els combois que uneixen la capital catalana amb París i Tolosa de Llenguadoc. El primer, passat un quart de deu del matí i el segon, quan faltin cinc minuts per dos quarts d'onze del matí. Aquests dos trens -que realment són els inaugurals- han quedat encara amb places buides que segueixen a la venda.

Així, el tren inaugural serà un expressament noliejat per a l'acte: mentre que s'atura a Perpinyà, els altres continuen cap a París, Marsella, Tolosa i Lió. D'aquesta manera, els ministres faran els seus discursos des del teatre del Palau dels Reis de Mallorca a Perpinyà.

A més de la notícia de la inauguració, l'execució del tram entre Perpinyà i Montpeller serà el gran dubte que planarà en la trobada. El ministre de Transport, Frederic Cuvillier, va anunciar fa una setmana que està decidit a reprendre els estudis per fer la connexió amb alta velocitat entre Perpinyà i Montpeller, que s'havia posposat fins a 2030. Segons Cuvillier, va ser la comissió Duron, encarregada de destriar quins projectes eren massa costosos qui va proposar que s'aturés l'estudi i es retardés un parell de dècades. Ara assegura que no és l'opció del ministeri i que hi haurà novetats el proper 15 de desembre quan es posi en marxa el tren entre Barcelona i París. Tanmateix, el ministre Cuvillier no va voler concretar si la data de posada en marxa es podria avançar o es mantenia el 2030.

El trajecte entre Barcelona i París sense transbords costarà entre 59 i 170 euros, en funció de si s'opta als descomptes previstos, per exemple, per compra anticipada. Segons han informat Renfe i l'empresa ferroviària francesa SNCF, que operaran conjuntament aquesta línia, el temps de viatge entre la capital catalana i la francesa serà de 6 hores i 25 minuts. Aquest AVE es posarà en funcionament amb una oferta inicial de cinc trajectes diaris per sentit, dos dels quals enllaçaran Barcelona i París.

Els trens que surtin de l'estació de Sants de Barcelona cap a la capital francesa faran parada a Girona, Figueres, Perpinyà, Narbona, Montpeller, Nimes, Valence i acabaran el viatge a l'estació de Lió, a París. N'hi haurà un a les 9.20 del matí, amb arribada a París a les 15.53, i un altre a les 16.20, amb arribada a les 22.45. En sentit invers, el tren sortirà cada dia a les 7.15 del matí de París i

arribarà a les 13.40 a Barcelona. El segon tren diari marxarà de l'estació de Lió a les 14.07 i acabarà la ruta a Sants a les 20.40.

Barcelona i Lió estaran connectades en menys de cinc hores, i per un preu d'entre 49 i 114 euros. I es trigarà 4 hores i 17 minuts per cobrir la ruta entre la capital catalana i Marsella, que costarà entre 49 i 100 euros. També es podrà anar entre Barcelona i Tolosa a preus d'entre 39 i 77 euros, amb un trajecte que costarà 3 hores i tindrà parada a Carcassona.

17.12.2013

El TAV ja uneix París i Girona

El tren d'alta velocitat que connecta directament Girona amb París va estrenar ahir el seu servei, realitzant un primer viatge inaugural que va sortir a les 11.30 del matí des de l'estació de Sants i va arribar a Gare de Lyon de París a les quatre de la tarda amb deu minuts de retard, i després de parar a Girona, Figueres, Perpinyà, Narbona, Montpeller, Nimes i Valence. Segons un dels membres de la tripulació, Samuel Ramos, en aquest primer trajecte hi va viatjar "poca gent" i "el 80%" dels passatgers eren francesos.

Aquest TAV va ser el primer d'aquesta nova línia que sortia de la capital catalana, però la ruta directa es va estrenar oficialment a les 7.15 del matí, amb un tren que va sortir de París.

Tot i que l'alta velocitat ja funcionava als dos costats dels Pirineus, no era possible encara realitzar una connexió directa, de manera que el viatger havia de fer transbord a Figueres i esperar entre 12 i 22 minuts al pròxim tren. La posada en marxa d'aquesta connexió permet finalment que Espanya i França quedin unides en alta velocitat ferroviària amb cinc trens diaris per sentit, que cobriran el trajecte en unes sis hores i mitja.

París queda, així, a 5 hores i 52 minuts de Girona, però la nova línia també permet la connexió ferroviària amb altres ciutats europees com Londres (10h 38'), Milà (11h 50') o Lió (4h 53'). La ciutat francesa quedarà enllaçada amb Barcelona amb dues freqüències, a les 07.15 i a les 14.07 des de l'estació de París-Lió, amb arribada sis hores i 25 minuts després de la sortida a la de Barcelona-Sants.

A més de la ruta Barcelona-París, ahir també es van estrenar tres línies més: la que unirà Madrid i Marsella en 7 hores, la que enllaçarà Barcelona i Tolosa en tres hores, també sense transbords, i la que comunicarà la capital catalana amb Lió en 4 hores i 53 minuts.

Inauguració a Perpinyà

Per formalitzar la inauguració del nou servei, es va organitzar un tren especial per a autoritats entre Barcelona i Perpinyà, on es va realitzar l'acte oficial d'inauguració d'aquest servei internacional d'AVE.

A l'acte oficial, que es va celebrar al Palau dels Reis de Mallorca de la població francesa, hi van assistir la ministra de Foment, Ana Pastor, i el ministre delegat de Transports de França, Frédéric Cuvillier. Els representants dels dos executius, que van arribar a Perpinyà viatjant amb el tren inaugural, van titllar "d'històrica" la jornada d'ahir, perquè es posa fi "a les fronteres" ferroviàries entre els dos països. Tant Pastor com Cuvillier van destacar a més les "oportunitats" econòmiques i turístiques per als dos països que obren aquestes noves línies de servei de l'AVE.

En aquest sentit, la ministra de Foment va remarcar que finalment "els Pirineus deixen de presentar-se com una barrera", i va assegurar que l'aliança entre Renfe i la Societat Nacional de Ferrocarrils de

França (SNCF) per prestar aquestes connexions són conseqüència del "diàleg i l'entesa" entre els dos Executius. Pastor va destacar també que les rutes posades en marxa ahir són un mitjà de transport "ràpid, còmode i segur", i es va mostrar confiada en el fet que les connexions obrin noves oportunitats "de mobilitat i d'intercanvi" entre els dos països.

Per la seva banda, el ministre francès es va mostrar convençut que aquestes rutes directes en AVE "facilitaran" els intercanvis entre els dos països i reforçaran els seus "vincles d'amistat". Cuvillier també va destacar que, davant de la concepció "centralista" que es té de París i del seu TGV, aquestes línies permetran connectar ciutats importants de França amb Barcelona.

Nous reptes per al 2014

El mercat actual dels desplaçaments entre Espanya i França puja a 82 milions de viatges anuals, dels quals un 89% es fan en vehicle privat, amb la qual cosa la posada en marxa d'aquestes connexions en alta velocitat faran la competència al cotxe, a l'autocar o bé a l'avió.

Durant el 2014, les dues companyies, que operaran sota la denominació Renfe i SNCF en cooperació, preveuen ampliar freqüències i destins per atendre una demanda estimada d'un milió de viatgers internacionals i elevar del 5% a almenys el 8% la seva quota de mercat en el trajecte entre les dues capitals. Per qüestions d'homologació, de moment, el trajecte Barcelona-París l'efectuaran TGV francesos, inicialment del model Duplex Dayse amb 510 places a cada un dels dos pisos, i els AVE S-100 espanyols, amb 347 seients, es dedicaran a les altres línies (Madrid-Barcelona-Marsella, Barcelona-Lió i Barcelona-Tolosa). Segons dades de Renfe, ahir van utilitzar aquestes línies per creuar d'una a l'altra banda la frontera un total de 840 passatgers.

El nord d'Europa

Les línies posades en marxa converteixen Barcelona en un hub -nus de comunicacions- ferroviari hispanofrancès, ja que permetran connectar la xarxa espanyola d'AVE amb la francesa, que al seu torn farà possible connectar amb el nord d'Europa.

A la inauguració hi van assistir també els presidents de Renfe i la seva homòloga francesa, SNCF, així com també ambaixadors i representants militars i civils dels dos costats de la frontera, entre d'altres càrrecs com el ministre d'Interior, Jorge Fernández Díaz, la delegada del Govern a Catalunya, Llanos de Luna, i el conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat, Santi Vila.

17.12.2013

Uns 800 viatgers utilitzen les noves rutes del TAV en el seu segon dia

El nombre de passatgers que van utilitzar les noves rutes que uniran Girona i Figueres amb París, Lió, Marsella i Tolosa l'endemà de la seva inauguració (la primera jornada laborable) es va mantenir per sobre dels 800 viatgers, tal com va passar durant el primer dia. Des de la companyia van informar ahir que el servei més sol·licitat és el que uneix Barcelona amb París. La xifra de passatgers inclou els que han fet qualsevol de les connexions transfrontereres, com poden ser les rutes Barcelona-París, Barcelona-Lió, Madrid-Marsella o Barcelona-Tolosa, incloent també com a punt de partida o d'arribada les estacions de Girona o Figueres. A aquest nombre de viatgers també cal afegir els qui van fer trajectes interns, com els Avant entre Barcelona, Girona i Figueres o les connexions per dins de França, és a dir que durant el viatge els trens van registrar una alta ocupació, però no tota pels trajectes internacionals. Des de Renfe van informar ahir que al primer tren des de Barcelona cap a París hi va haver un 166 viatgers que van fer un recorregut transfronterer, mentre que en el primer servei que oferia aquesta ruta a la inversa hi va haver 98 usuaris.

D'ençà que es van posar a la venda el passat 29 de novembre, Renfe ja ha venut més de 30.000 bitllets per a les noves rutes que es van inaugurar diumenge. Segons van informar des de la companyia, prop de la meitat de les reserves són per connexions amb la capital francesa, sobretot en dates que rodegen les festes nadalenques. Les noves connexions d'alta velocitat permeten unir de forma directa a Barcelona, Girona i Figueres amb destinacions com Tolosa, Marsella, Lió o París, rebaixant els temps que s'havien fet fins ara, ja que la diferència d'amplades de via obligava a un canvi de tren a l'estació de Figueres. El viatge entre Barcelona i París es realitza en 6 hores 25 minuts (des de Girona en 5 hores i 50 minuts) i costarà entre 59 i 170 euros. És un trajecte directe des de l'estació de Barcelona-Sants fins a París-Gare de Lyon, amb parades a Girona, Figueres, Perpinyà, Narbona, Montpeller, Nimes i Valença. L'oferta inicial és de dues freqüències diàries per sentit.

18.12.2013

Una avaria en un TAV deixa 120 passatgers sense tren a Figueres i Girona

Una avaria en un AVE que havia de cobrir el trajecte entre Figueres i Madrid aquest dimecres al matí ha deixat sense tren un total de 120 passatgers. Segons ha informat Renfe, els usuaris que sortien des de Figueres faran el viatge per carretera i els que ho fan des de Girona en un mitja distància. El tren avariament tenia prevista la seva sortida al voltant de tres quarts de nou des de Figueres, amb parada a Girona a les 09.10 hores. Per tot això, el tren d'alta velocitat iniciarà el seu recorregut en un altre comboi des de l'estació de Barcelona-Sants cap a la capital espanyola. La companyia Renfe ha anunciat que indemnitzarà els viatgers afectats per l'avaría.

19.12.2013

Renfe rebaixa fins a 34 euros el preu del TAV a Madrid per Nadal

Renfe va anunciar ahir que durant la campanya de Nadal oferirà 100.000 places (el 35% de l'oferta total) del TAV a preus reduïts fins al 70%, fet que comporta rebaixes de fins a 33,70 euros per un viatge entre Girona i Madrid. La companyia aplicarà aquests descomptes a la línia que uneix la capital espanyola amb Barcelona, Girona i Figueres, així com al recorregut del Corredor Mediterrani, amb combois de la ciutat comtal fins a València i Alacant. Els viatgers poden reservar aquestes places promocionals a través d'Internet per viatges entre el 21 de desembre i el 6 de gener.

Els descomptes que podran tenir els viatgers entre aquestes dates arriben fins als 32 euros des de Barcelona, els 33,70 sortint de Girona, i 34,20 des de Figueres. En el cas de la Ciutat Comtal, ahir ja hi havia a la venda places de fins a cinc combois al dia amb aquesta reducció de tarifa des de l'estació de Sants. Des de Girona i Figueres, en canvi, l'oferta de bitllets amb descompte del 70% era més reduïda, si bé també hi havia places amb preus de 43,60 i 44,05 euros respectivament, en combois amb transbordament a Barcelona.

En total, durant la campanya de Nadal Renfe oferirà 300.000 places amb els serveis del TAV entre Madrid i Figueres, fet que representa un augment del 25% respecte a l'oferta de l'any passat. Aquest increment s'aconseguirà posant en circulació més trens amb doble composició, és a dir amb més vagons. En total, n'hi haurà 41.

A diferència de l'any passat, els viatgers també comptaran amb l'oferta dels serveis del TAV cap a França, que es van posar en marxa diumenge passat. Durant la campanya de Nadal hi ha 75.000 places a la venda per fer aquests recorreguts, i la companyia ja ha informat que la demanda se centra sobretot en els que uneixen Barcelona, Girona i Figueres amb París.

Per aquest recorregut, Renfe ofereix dues rutes diàries en els dos sentits. A més, també surt un tren diari en cada direcció que fa el trajecte Barcelona-Tolosa, un que fa la ruta Madrid-Marsella, i un altre que completa el recorregut Barcelona-Lió.

A més dels serveis que afectes les línies que passen per Girona i Figueres, Renfe també augmenta la seva oferta al recorregut Catalunya-Andalusia i al Corredor Mediterrani.

En el primer cas, la companyia ha programat 32 trens d'alta velocitat especials per reforçar els servei entre ambdues comunitat durant el període de Nadal, amb 11.500 places més que les habituals. En el cas del Corredor, hi haurà un 16% més de places i els viatgers podran comptar amb descomptes que permetran ue permeten fer el trajecte Barcelona-València per 16 euros o per 20 fins a Alacant.

24.12.2013

8.142 passatgers al TAV entre Catalunya i França en la primera setmana de servei

8.142 persones han utilitzat els trens d'alta velocitat que connecten Catalunya amb França durant la primera setmana del servei, que es va inaugurar el passat 15 de desembre, segons ha informat Renfe. Fins al moment, s'han venut un total de 42.000 bitllets dels serveis compartits entre Renfe i Snf. Del total de viatgers que durant aquest dies han fet servir els serveis d'alta velocitat amb França, 1.641 corresponen al trajecte Barcelona - París. Pel que fa a la resta de recorreguts, 1.324 persones s'han desplaçat entre Barcelona i Perpinyà, 1.192 més entre Barcelona i Montpeller i 665 de Barcelona a Narbona amb.

En aquest període, també 426 persones han viatjat de Figueres a París, 180 de Figueres a Perpinyà, 140 de Girona a París i 130 de Girona a Perpinyà.

Les noves connexions directes uneixen Barcelona i París en 6 hores i 25 minuts, Marsella i Madrid en 7 hores, Barcelona i Lyon en menys de 5 hores i Barcelona amb Tolosa de Llenguadoc en 3 hores.

25.12.2013

El trajecte entre Figueres i París és el preferit dels viatgers del TAV a Girona

Més de dues terceres parts del 876 viatges gironins que s'han fet durant la primera setmana de funcionament de la connexió d'alta velocitat amb França han sortit de Figueres: 606 en front dels 270 que s'han efectuat des de l'estació de Girona. Renfe ha passat balanç dels primers dies de servei de l'enllaç del TAV entre Catalunya i França, informant que 8.139 persones han viatjat en algun tram d'aquest enllaç transfronterer d'alta velocitat, que la companyia espanyola opera en col·laboració amb la Société National des Chemins de fer Français (SNCF). La connexió ferroviària es va estrenar el diumenge 15 de desembre, amb la secció entre Perpinyà i Nimes encara pendent d'adaptar.

La majoria, de Barcelona La majoria d'usuaris que han viatjat des de Catalunya, en concret 1.641, han utilitzat la línia que uneix Barcelona i París; un trajecte que el Tren d'Alta Velocitat (TAV) completa en una mica menys de 6 hores i 30 minuts. En nombre de passatgers, li segueix la connexió entre la capital catalana i Perpinyà, que durant la primera setmana han realitzat 1.324 persones. El tercer lloc l'ocupa el trajecte entre Barcelona i Montpeller, amb 1.192 usuaris; i el quart, amb 665 viatgers, es correspon al recorregut entre la ciutat comtal i Narbona. Pel que fa als bitllets del TAV que Renfe ha venut per viatges que han arribat o han sortit de les estacions de Figueres i de Girona, la capital de l'Alt Empordà s'ha imposat clarament a la de la demarcació. Des de Figueres, al llarg dels primers set dies de funcionament de l'enllaç transfronterer d'alta velocitat hi han viatjat 606 persones. D'aquestes, la majoria, 426, s'han traslladat fins a París; mentre que les 180 restants s'han desplaçat entre Figueres i Perpinyà. Des del 15 de desembre, l'estació del TAV de Girona ha estat el punt

d'arribada i de sortida de 270 usuaris d'alta velocitat amb França. Més de la meitat, 140 viatgers, han realitzat el trajecte entre les capitals gironina i francesa; mentre que 130 s'han desplaçat fins a Perpinyà.

07.01.2014

Renfe incorpora dimarts un TAV de Figueres a Madrid

Renfe posarà dimarts vinent en marxa el nou servei d'Alta Velocitat a la línia que connecta Figueres, Girona i Barcelona amb Madrid a primera hora del matí, per adaptar-se als horaris de treballadors que d'aquesta manera podran arribar a la capital espanyola poc després de les 10 del matí.

El nou tren sortirà de l'estació de Figueres a les 06.30 amb aturades a Girona a les 06.44, arribada a Barcelona a les 07.25 hores i arribant finalment a Madrid a les 10.10. Segons informaven ahir des de la companyia ferroviària, d'aquesta manera, a més de facilitar el desplaçament a Madrid, es milloren les connexions dels viatgers que han d'arribar a Barcelona abans de les 07.30 hores i ser a qualsevol punt de la ciutat abans de les 08.00 per començar la seva jornada laboral.

Novetats des del desembre

Així mateix, des del passat 15 de desembre, en sentit contrari es va modificar l'horari de l'últim tren que surt de Madrid a les 18.30 amb arribada a Barcelona a les 21.20, i a Girona i Figueres a les 22.07 i 22.23 respectivament, donant una hora més als viatgers que fins ara només podien agafar l'últim TAV a Madrid a les 17.30.

A més des d'aquesta data, amb la posada en servei de la connexió amb França, Renfe va incorporar tres noves freqüències Avant per sentit entre Figueres i Barcelona.

En la relació amb Madrid, Girona i Figueres disposen de vuit connexions amb Madrid, i tres més amb enllaç de 30 minuts a Barcelona. En sentit nord, les dues ciutats compten amb dos trens per sentit per viatjar a París, un a Marsella, un a Lió i un a Tolosa.

07.01.2014

S'incrementaran les inspeccions a la frontera i els controls al TAV

Fer més eficaç la lluita contra la immigració il·legal millorant la coordinació amb els diferents cossos policials amb presència a la frontera. Aquest és l'objectiu del nou comissari coordinador de fronteres de la Policia Nacional a les comarques gironines, Francisco Pamplona Layunta, que aquest dimarts ha pres possessió del càrrec. Per aconseguir-ho, Pamplona incrementarà "les inspeccions de persones i objectes sospitosos a la frontera" amb, per exemple, controls al TAV que des de el passat desembre uneix Barcelona i París. Llicenciat en dret, Pamplona ha desenvolupat bona part de la seva trajectòria professional a la demarcació de Girona on ha ocupat diversos càrrecs de responsabilitat.

El nou comissari ha explicat que la lluita contra la immigració il·legal, màxima prioritat del pla estratègic de la Policia Nacional en el període 2013-2016, es farà en base a l'acord que el passat mes de maig van signar el director de la policia espanyola i el seu homòleg francès sobre la readmissió de persones en situació irregular. Un acord tècnic que modifica el del 2002 i que ha de permetre, ha dit, "una major agilitat d'actuació" entre els cossos policials d'ambdós països.

En aquest sentit, Francisco Pamplona ha afegit que la seva voluntat és incrementar "les inspeccions de persones i objectes sospitosos" als punts fronterers que la Policia Nacional té a la Jonquera, Portbou, Camprodon i Puigcerdà, per exercir una major pressió i evitar, d'aquesta manera, delictes

com la immigració il·legal, però també altres com el tràfic de drogues o d'éssers humans, molt presents a les zones frontereres.

És per això que, Pamplona, a banda de continuar amb els controls a la frontera de vehicles i persones, intensificarà també els controls ferroviaris tant a la Jonquera com a Puigcerdà, així com al nou tren d'alta velocitat que des de el passat mes de desembre uneix Barcelona amb París. Aquí, el nou comissari ha anunciat que ja s'han iniciat els contactes amb la policia francesa per coordinar operatius conjunts de control en aquest nou servei ferroviari.

Per assolir aquests objectius, Pamplona ha afegit que cal millorar la coordinació amb els diferents cossos policials presents a la zona, especialment al Centre de Control Policial i Duanera (CCPD) del Pertús on treballen plegats cossos policials catalans, espanyols i francesos. Sobre el CCPD, el nou comissari ha valorat el grau de col·laboració amb la policia francesa, però ha dit que cal incrementar l'ús que en fa la policia espanyola.

40 anys treballant a la demarcació de Girona

Francisco Pamplona, llicenciat en dret, va arribar a Catalunya l'any 1974 on ha desenvolupat bona part de la seva trajectòria professional. En aquests gairebé 40 anys, el nou comissari ha ocupat diversos càrrecs de responsabilitat com el de dirigir el grup de delictes econòmics i de blanqueig de diners, ser el responsable de l'oficina d'estrangeria de la Subdelegació del Govern de l'Estat o dirigir la seguretat de l'aeroport de Girona com a inspector en cap. A banda d'aquestes responsabilitats, Pamplona ha estat també professor coordinador de tècniques d'intervenció policial a l'Institut de Seguretat Pública de Catalunya.

09.01.2014

La posada en marxa del TAV a Girona i Figueres fa créixer un 25% el nombre d'usuaris del tren

La posada en marxa fa un any de l'alta velocitat entre Barcelona i Figueres ha fet créixer un 25% el nombre d'usuaris que agafen el tren, ja sigui el TAV o el tren convencional. Segons Renfe, la majoria dels nous usuaris feien servir fins ara el cotxe. Durant el primer any de funcionament de l'alta velocitat, un total de 1.206.598 viatgers han utilitzat el TAV des de Girona i Figueres, unes dades que Renfe valora molt positivament i espera millorar durant el 2014. La posada en marxa del TAV ha fet perdre un 8% d'usuaris al tren convencional. Pel que fa a les connexions internacionals -en servei des del 15 de desembre- ja s'han registrat 6.000 passatgers, la meitat dels quals han anat fins a París.

12-01-2014

Creixen un 25% els usuaris del tren de Barcelona a Girona

R. VAN EECKHOUTGIRONA La posada en marxa del TAV a Girona i Figueres ha fet que durant el 2013 hagi crescut un 25% l'ús dels serveis ferroviaris que ofereix Renfe entre la capital gironina i Barcelona. Així ho va confirmar ahir el gerent dels serveis d'Alta Velocitat de la línia Barcelona-frontera francesa, Fèlix Martín, en la celebració del primer aniversari del funcionament de l'Alta Velocitat a les estacions gironines. L'arribada del TAV ha suposat, d'una banda, una baixada dels viatgers dels trens de Mitjana Distància i Regionals de la línia convencional; i alhora també ha comportat una transferència de viatgers de lacarretera cap a l'Alta Velocitat. En aquest sentit, Martín va explicar que el que més s'ha notat ha estat el segon factor. "El que voldria destacar és que el creixement del mercat ha superat el 25% i tota la gran massa de clients que s'han apropat a l'Alta Velocitat vénen del vehicle particular", va constatar. D'altra banda, va especificar que la companyia no té quantificats quants viatgers han deixat de banda el tren convencional per passar-se a l'Alta Velocitat, però que percentualment són un 8% els passatgers que han fet el canvi. En el balanç del primer any de

funcionament del TAV a Girona i Figueres, Martín va informar que més d'1,2 milions de persones van utilitzar durant el 2013 l'Alta Velocitat en aquestes dues ciutats. La majoria dels clients, un total de 911.844 van fer servir els serveis Avant, l'Alta Velocitat de Mitjana Distància que uneix Barcelona, Girona i Figueres. D'aquests serveis, el que més es va utilitzar va ser el trajecte Girona-Barcelona, amb 487.679 viatgers, seguit de la connexió Figueres-Barcelona, amb 385.604, i finalment Figueres-Girona amb 41.424 clients. Aquestes dades, segons informava ahir la companyia, representen una mitjana diària de 2.498 viatgers en aquests serveis. A més, del total de viatgers Avant, un 31% van utilitzar la tarifa d'anada i tornada que permet obtenir un descompte del 20%. Pel que fa als serveis AVE en aquest any, 294.754 persones es van desplaçar en recorreguts de Llarga Distància. Del total, 112.628 clients van viatjar entre Girona i Madrid i 57.160 viatgers entre Figueres i la capital espanyola. Altres relacions van ser la Girona-Saragossa o la Figueres-Saragossa amb 21.779 i 10.467 clients respectivament. El gerent dels serveis d'Alta Velocitat va explicar que "és un primer any, i cada vegada que es posa una cosa en marxa hi ha una corba de maduració del servei, i per això són unes dades molt bones". "Està clar que l'any que ve volem fer més d'1,2 milions", va concloure Martín, afirmant que esperen més viatgers el 2014.

15.01.2014

Mifas seguirà gestionant l'aparcament del tren

El centre especial de Treball del grup MIFAS, Tadifi SLU, ha guanyat l'adjudicació del contracte d'explotació de l'aparcament de l'estació de tren convencional de Figueres de 125 places. Amb aquesta concessió, l'ens continuarà gestionant l'espai durant els propers cinc anys. La plantilla està formada per cinc persones amb discapacitat.

17.01.2014

Ribas insisteix que el 'finger' del TAV se soterrarà 'per lògica'

El regidor d'Urbanisme i del projecte ferroviari de Girona, Carles Ribas, segueix refiant-se del seu nas. L'Olfacte li deia temps enere que el viaducte acabaria no enderrocant-se tal com ha acabat passant. I ara assegura que el finger (el passadís que connecta el vestíbul de l'estació de Renfe amb la del TAV) s'acabarà soterrant. El representant municipal afirma que és en base en les reunions que manté amb representants de l'Estat i Adif. En aquest sentit, el regidor explica que "per lògica" Adif soterrarà aquest passadís de connexió perquè li interessa que els usuaris del tren passin una estona a la zona comercial de l'estació i al bar. "En són plenament conscients i ho veuen amb bons ulls", apunta. Segons assenyala Carles Ribas, ara mateix els viatgers que surten del TAV poden tirar pràcticament recte fins a la plaça d'Espanya. En canvi, amb el finger soterrat s'aconseguiria que haguessin de passar pels diferents establiments i per la cafeteria. Al representant municipal li interessa l'opció del soterrament sobretot per alliberar un tram del parc Central que ara està ocupat per aquest passadís. Els murs d'aquesta construcció actuen de tanca i divideixen el parc en dues parts. El soterrament d'aquesta connexió és una llarga reivindicació de l'Ajuntament i dels veïns i comerciants del barri de Sant Narcís. Des de fa mesos, Ribas manté que Adif acabarà fent-la passar per sota terra. Tot i això els mesos passen i no hi ha cap anunci oficial que confirmi aquesta operació. Pel regidor gironí encarregat del projecte ferroviari, ara mateix ja només depèn de la disponibilitat del Ministeri de Foment. A més a més, segons Carles Ribas, el cost dels treballs podrien fixar-se en uns 3,5 milions d'euros, malgrat que inicialment s'havia apuntat que podria ser d'uns vuit milions.

24.01.2014

El TAV de Barcelona a París ven 80.000 bitllets en el primer mes

Renfe i la seva homòloga francesa SNCF ja han venut 80.000 bitllets del Tren d'Alta Velocitat (TAV) que uneix Barcelona i París. Tot i que la xifra queda lluny de la previsió inicial d'un milió de passatgers

anuals, en poc més d'un mes d'entrar en funcionament, la connexió ferroviària directa d'alta velocitat entre les capitals catalana i francesa ja acumula una quantitat destacable.

D'aquest total de 80.000 bitllets venuts en tan sols un mes, 30.000 persones van comprar el seu passatge de manera anticipada, un tràmit que van efectuar a partir del 28 de novembre. La resta de viatgers van dur a terme la seva compra una vegada la línia ferroviària va entrar en servei. el passat 15 de desembre.

Cinc trens diaris

En l'actualitat, el Trent d'Alta Velocitat que uneix Barcelona i París compta amb cinc trens diaris per sentit que cobreixen el trajecte en 6 hores i 25 minuts. Els preus, segons els descomptes aplicables, oscil·len entre els 59 i els 170 euros per trajecte. Aquesta línia està cogestionada per l'empresa espanyola Renfe i la francesa Société National des Chemins de fer Français (SNCF).

24.01.2014

Un gran eix de carril bici unirà els barris del Pont Major i Sant Narcís

El Pla de Mobilitat Urbana (PMU) de Girona preveu la creació d'un gran eix de carril bici que connectarà el sector nord i el sector sud de Girona per sota del viaducte del tren. Aquest és un dels punts principals que es va tractar ahir al vespre a la reunió del Pla de mobilitat durant la presentació de la definició a nivell d'estudi previ dels carrils bici de la ciutat. Es tracta d'una de les millores tècniques que ha d'incloure el PMU de Girona i que estan previstes en el document que redactarà l'empresa adjudicatària del pla.

A través d'aquest nou tram de carril bici de la ciutat, s'unirà els barris de Pont Major i Sant Narcís tot aprofitant les infraestructures existents, com l'espai de sota del viaducte del tren, entre els pilars. Una iniciativa que hauria de veure la llum abans d'acabar aquest any. "Aquest nou eix de carril bici connectarà el pont de Pedret amb l'estació d'autobusos, on el carril bici s'unirà amb el tram previst al parc Central i amb el carril ja existent al passeig d'Olot i es crearà un gran eix viari per a bicicletes a la ciutat", va explicar ahir el regidor de Seguretat, Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament de Girona, Joan Alcalà, que va destacar també les connexions que se'n derivaran, com la intersecció amb Santa Eugènia en direcció cap a Salt.

A banda del tram per sota del viaducte del tren, s'ha estudiat també la viabilitat de crear nous espais de carril bici al carrer del Carme, a la carretera de Santa Eugènia, a l'avinguda de Lluís Pericot, al carrer del Migdia, al carrer d'Oviedo, a la carretera de Santa Coloma, a la Gran Via de Jaume I (introduint-se a la plaça Constitució) i a la rambla de Xavier Cugat. Ara per ara són només idees però la voluntat és poder-los realitzar. Els trams estudiats es corresponen amb els trams en els quals més es va interessar la ciutadania que va formar part de la fase de participació del Pla de Mobilitat. "En les fases de participació ciutadana del Pla de Mobilitat Urbana hi va haver una gran demanda i un alt nombre de propostes per augmentar els carrils bici a la ciutat de Girona. La nostra voluntat és fer una aposta molt clara per la bicicleta en la mobilitat de la ciutat", va manifestar el mateix Alcalà.

24.01.2014

Renfe i Teisa creen un 'paquet' de bus i TAV per facilitar l'accés a Figueres

Renfe i Teisa van signar ahir un conveni de col·laboració a través del qual es comercialitzarà un bitllet combinat anomenat "Figueres Centre Vila". El nou producte inclourà tant el bitllet del TAV com el d'autobús que comunicarà el centre de la ciutat amb l'estació de l'alta velocitat amb l'objectiu d'apropar aquest equipament als viatges a través d'un tiquet únic a preus assequibles. Els bitllets es

podran adquirir a partir del mes vinent a través del web de la companyia (www.renfe.com). La ciutat oferia fins ara un servei de línia regular que havia de comprar-se de forma independent a un preu d'1,25 euros per trajecte. La distància amb el centre ha propiciat que les dues companyies establissin aquesta mesura per fomentar el transport públic.

La oferta "intermodal" facilita uns horaris garantits, un preu tancat i un bitllet únic d'origen i destinació que conté les dades d'ambdós trajectes. Així, per desplaçar-se fins al centre de la capital altempordanesa, els viatgers provinents de Madrid podran fer-ho des de 35,50 euros mentre que als de Saragossa els costaria al voltant de 41 euros. Pels serveis d'Avant més autobús, el preu des de Barcelona es fixarà en els 21,50 euros i el de Girona serà d'un total de 8 euros.

En aquests moments, hi ha fins a 26 serveis diaris de l'alta velocitat des de l'estació Figueres-Vilafant. A partir d'ara, estaran coordinats amb el servei de bus de Teisa per tal "d'optimitzar el temps de viatge dels clients".

L'acord per a fer-ho possible es va formalitzar ahir entre el director gerent de la companyia de busos, Àlex Gilabert, i el director general Renfe Viajeros, Alberto García.

De fet, fa algunes mesos es va incrementar el nombre d'autobusos que connectaven aquesta línia amb la ciutat fent-los coincidir amb la freqüència amb què hi circula l'alta velocitat. Durant l'any passat, gairebé 46.000 persones van fer servir aquest servei llançadora. La distància que separa el centre així com l'estació central de línia regular d'autobusos va obligar des de la posada en funcionament de l'alta velocitat a crear aquest servei per connectar els dos punts coincidint amb els horaris d'arribada dels trens. Amb el pas del temps s'han anat augmentant en consonància amb els viatges programats i fa mesos que es treballava en una mesura que permetés crear un bitllet conjunt que ahir es va concretar.

20-02-2014

Renfe posarà en marxa un tercer tren cap a París

GIRONA | ROBERT VAN EECKHOUT Girona i Barcelona comptaran a partir de finals del mes que ve amb una nova connexió amb París, que serà la tercera després que el passat mes de desembre es possessin en marxa els dos primers enllaços directes, sense necessitat de transbord a l'estació de Figueres, amb la capital francesa. La bona acollida que han tingut aquest serveis d'ençà de la seva posada en funcionament ha estat clau perquè les companyies acordessin incorporar una nova freqüència a la línia d'Alta Velocitat. La nova connexió entre Barcelona i París, que farà aturades a Girona i Figueres, tindrà una durada d'aproximadament unes sis hores i mitja. Sortirà de l'estació de Sants a les 13.20 i arribarà a la ciutat parisina a les 19.53. En el sentit contrari, el comboi sortirà de la capital francesa a les 16.07 i arribarà a Barcelona a les 22.46. De moment, aquest servei només estarà disponible durant les temporades de primavera i l'estiu, quan es preveu que el nombre de viatgers pugui incrementar. El passat 15 de desembre es van inaugurar les connexions internacionals directes, sense necessitat de transbord, amb dues sortides de Barcelona a les 09.20 i les 16.20 i de París a les 7.15 i les 14.07 hores. Els serveis internacionals estan gestionats conjuntament per Renfe i l'SNCF, la companyia ferroviària a França. Segons informaven ahir des de la companyia ferroviària, en menys de dos mesos el servei entre els estats espanyol i francès (amb connexions fins a París, Lió, Marsella i Tolosa, unint 17 ciutats) ha transportat més de 82.000 viatgers. Després d'aquesta bona acollida, les dues companyies llancen aquesta nova circulació de reforç de cara a la primavera amb l'objectiu d'assumir l'increment previst dels desplaçaments per motius d'oci i vacances. El gerent dels serveis d'Alta Velocitat de Renfe a Catalunya, Fèlix Martín, ja va explicar al gener que els serveis

internacionals es trobaven en un estat inicial i que no descartava que durant aquest any n'habilitessin més: "Ens trobem en un grau d'evolució que el 2014 serà molt més gran, amb cinc interconnexions que s'han posat en marxa i que el 2014 també evolucionaran", va exposar.

02-04-2014

Renfe posa en marxa la nova freqüència del TAV entre Barcelona i París

GIRONA | R.V.E. La connexió en Alta Velocitat entre Barcelona i París va guanyar ahir una nova freqüència, amb la incorporació d'un tercer tren que farà el recorregut entre les dues ciutats en prop de sis hores. El servei, ofert de forma conjunta per Renfe i l'empresa francesa SNCF, s'afegeix als que ja van posar en marxa les dues companyies el passat 15 de desembre.

El nou tren només circularà, de moment, a la primavera i a l'estiu, ja que Renfe preveu que amb l'augment de turistes durant aquests mesos hi ha una demanda més elevada.

El comboi sortirà diàriament de Barcelona a les 13.20 (amb pas per Girona a les 14.01 i Figueres a les 14.18), i tindrà arribada a París a les 19.53. En sentit contrari, hi haurà un nou servei amb sortida de París-Lyon a les 16.07 hores i arribada a Figueres a les 21.50, a Girona a les 22.07 i a Barcelona a les 22.46 hores.

Segons les darreres dades que s'han donat a conèixer, a mitjans de març més de 128.000 viatgers ja havien fet servir la connexió ferroviària en alta velocitat entre l'Estat espanyol i França.