

EL TRANSPORT PÚBLIC

Les estacions d'autobusos de Girona, Lloret i Blanes tenen el doble de viatgers que la resta

El govern es marca com a objectiu que totes les capitals de comarca tinguin terminal pròpia els pròxims anys

● **ORIOL MAS / Girona**
Les estacions d'autobusos de Girona, Lloret i Blanes són, de llarg, les que concentren més viatgers de les comarques gironines. Segons les dades de línies regu-

lars del 2006, Girona és la més utilitzada, amb 2,7 milions de passatgers, seguida de Lloret, amb 1 milió, i Blanes, amb prop d'1 milió. Aquestes xifres, sumades, do-
blen els números de totes les altres termi-

nals juntes. Figueres, per exemple, té només 596.000 viatgers anuals, i Olot 340.000. Política Territorial i Obres Públiques (PTOP) s'ha posat ara com a objectiu que el 2010 totes les capitals de co-

marca tinguin terminal pròpia. Casos com ara els de Banyoles, Puigcerdà i la Bisbal, on tan sols hi ha parada, són dels més urgents, juntament amb l'estació de Palamós. Cadaqués serà la propera obra.

La Generalitat està en espera que els ajuntaments de la Bisbal d'Empordà, Puigcerdà, Banyoles i Palamós posin a la disposició terrenys per construir-hi la terminal. Un cop el consistori cedeix els terrenys, llavors PTOB construeix l'estació, que després o bé gestionen les administracions o bé les empreses d'autobusos interessades. Segons va explicar ahir el director general de Transports Terrestres, Manel Villalante, els criteris que han de seguir les noves estacions són que no generin molèsties als veïns, que estiguin a prop del nucli urbà però també de les vies de comunicació supramunicipals –per no congestionar el trànsit intern–, prop de l'estació de trens –si n'hi ha– i també que tinguin possibilitats d'ampliació en un futur.

L'objectiu ara és que el 2010 tinguin terminal pròpia les capitals de comarca que encara no en tenen –Puigcerdà, Banyoles i la Bisbal–, i també Palamós, pel seu volum de viatgers. Ara per ara, i un cop acabades les obres d'Olot, es licitarà l'estació de Cadaqués, durant l'any que ve.

Viatgers del 2006

Les estacions de Girona, Lloret i Blanes són, per aquest ordre, les que tenen més passatgers de línies regulars. De fet, la de Girona és de les més importants de Catalunya. La segueixen Figueres, amb gairebé 600.000 usuaris, i després Palafrugell –392.994 durant tot l'any passat–; Sant Feliu de Guíxols –388.401–; Olot, amb 340.265, i Platja d'Aro, amb 304.756. Per sota dels 300.000 hi ha Roses, amb 243.593 viatgers; Ripoll, amb 119.550; Tossa de Mar, amb uns 86.000, i Santa Coloma de Farners, amb 62.596. Tanca la llista Camprodon, amb 26.763 passatgers de línies regulars durant tot l'any passat.

● Les estacions d'autobusos de Girona i Figueres estan pendents de l'arribada del TAV, ja que això modificarà l'espai que ocupen actualment.

Segons el director general de Transports Terrestres, Manel Villalante, les noves terminals de les dues ciutats hauran d'anar vinculades a l'estació de l'alta velocitat, amb caràcter intermodal.

El cas de Girona és el que està més clar, ja que l'estació es farà subterrània, aprofitant el soterrament de la línia de tren d'alta velocitat i de la línia ferroviària convencional. En l'estació d'autobusos hi haurà andanes per a cinquanta vehicles, que estaran col·locats en la planta menys 1, la superior de les tres subterrànies que hi haurà. Les altres dues

estaran ocupades per l'aparcament de vehicles –la intermèdia– i les andanes dels trens –l'inferior–. El disseny de l'estació ja incorpora els accessos per als au-

tobusos, així com les entrades als pàrquings i les sortides d'emergència. Mentre durin les obres, es farà una estació provisional a prop de l'actual.

mobui. El més lògic, segons els criteris de la Generalitat, és que se situï en un lloc proper a on es farà l'estació del tren d'alta velocitat.

Girona i Figueres, pendents del TAV



Moviment a l'estació d'autobusos de Girona, ahir a la tarda. / JORDI SOLER

A Figueres, en canvi, ni el trasllat ni la situació són definitius. Actualment la terminal està a prop de l'estació de trens, que desapareixerà amb l'arribada del TAV. A més, es tracta d'una zona –el Pla del Migdia– que ha anat creixent de manera important els últims anys, de manera que ja no és un emplaçament idoni per a la terminal. Aquest desenvolupament urbanístic que hi ha hagut fins ara, més el que hi haurà amb la desaparició de l'estació ferroviària –on es vol fer una plaça– comportarà amb tota probabilitat que la terminal d'autobusos també es

Lloret, pendent de retocs

● L'estació de Lloret és l'última que s'ha construït de nou, i es va inaugurar el juliol passat, després de dos anys d'obres al mateix lloc que la terminal antiga. De fet, la terminal de Lloret és la segona de les comarques gironines pel que fa a viatgers, amb uns 2 milions per any, gràcies sobretot al turisme que visita la ciutat. La terminal disposa de quinze andanes, un pàrquing subterrani i un edifici modern amb tots els serveis. Pocs dies després de la inauguració, però, Mifas es va queixar que moltes de les andanes no estaven adaptades per a discapacitats. La solució va ser que els autobusos adaptats a persones amb mobilitat reduïda passessin en una de les tres andanes que sí que estava adaptada.

El regidor de Mobilitat, Ignasi Riera, va destacar ahir els avantatges de la nova estació, i es va mostrar molt satisfet del seu funcionament en els gairebé tres mesos de vida, precisament un cop està acabant la temporada d'estiu. Per altra banda, el director dels serveis territorials de Política Territorial i Obres Públiques, Ramon Ceide, va destacar ahir que el govern s'ha reunit amb l'Ajuntament per solucionar petits aspectes a millorar que s'han detectat, i que es vol fer en els pròxims mesos.



La nova estació de Lloret. / L.J.

Mampares per a Palafrugell

● Política Territorial i Obres Públiques sotmetrà a informació pública un projecte per col·locar mampares entre l'estació de Palafrugell i les cases veïnes. Aquesta barrera, que serà transparent, servirà per solucionar els problemes de contaminació acústica que hi ha hagut des que es va posar en funcionament l'estació, el 2004, de la qual cosa els veïns s'han queixat reiteradament. Segons va explicar ahir Villalante, ja s'ha firmat l'acord per tirar endavant aquest projecte, i haurà de sortir al *Diari Oficial de la Generalitat* imminentment. La nova terminal de Palafrugell, de fet, ha estat una de les més problemàtiques. Des del moment de la inauguració, els veïns es van queixar dels sorolls i les molèsties que els causava el nou equipament, i des de llavors s'han succeït reunions entre l'empresa concessionària –Sarfa–, l'Ajuntament, la Generalitat i els veïns. L'Ajuntament ha demanat reiteradament a l'empresa que redueixi la contaminació acústica parant els motors dels autobusos o eliminant la megafonia de la terminal, i va anunciar que es farien controls de sorolls de sorpresa. L'alcalde Lluís Medir va afirmar ahir que s'estaven estudiant diverses solucions, i la de les mampares n'era una.



Un autobús a Palafrugell. / A.V.