

Mil places de pàrquing fantasma sota terra al centre de Girona

Adif no té intenció d'habilitar a curt termini les dues plantes buides a l'estació de l'AVE

L'Ajuntament de Girona i l'Estat tanquen un acord per repartir-se la propietat del subsol a la ciutat



DUES RAMPES QUE NO S'HAN FET SERVIR MAI

A tocar de la plaça Europa hi ha els dos accessos al que hauria de ser el gran pàrquing soterrat de l'estació de l'AVE. DAVID BORRAT



02

TONI
SALA

escriptor

Els governs gamarussos
han promociat
el mòbil amb
la irresponsabilitat
pròpia de les decadències

P 08

Transformar els desitjos en estat líquid

La 'bartender' Mariona Vilanova ha tornat a obrir una cocteleria a Girona



MARCEL ASSO

P 07

El militar atípic que va crear 'El meu avi'

L'acusació de prostitució de menors taca la biografia insòlita d'Ortega Monasterio

MOBILITAT



01. Vista general del Parc Central des de dalt de l'estació. El pàrquing buit està ubicat entre l'estació d'autobusos i les vies de l'AVE. 02. La plaça Espanya, pendent de reforma des de fa vuit anys. 03. Una de les entrades a l'aparcament fantasma al passeig d'Olot. 04. Obres a la plaça Joan Brossa. 05. Zona on s'obrirà el nou pas sota les vies. DAVID BORRAT

Mil places d'aparcament fantasma soterrades en ple centre de Girona

Adif no té previst habilitar ni a curt ni a mitjà termini les dues plantes de pàrquing sota l'estació de l'AVE

MARIONA FERRER I FORNELLS
GIRONA

Dues rampes amb el pas barrat i plenes de fulles, situades a banda i banda d'una de les artèries principals del centre de Girona, són l'únic testimoni d'una de les grans promeses del govern espanyol pendents d'executar a la ciutat. A l'altura del passeig d'Olot amb el Parc Central, a tocar de la rampa de l'estació d'autobusos, hi ha l'únic accés possible en cotxe a dues grans plantes sense habilitar que en el projecte aprovat a principis del mil·lenni havien d'aprofitar el forat de 24 metres creat per a l'estació de l'AVE per albergar-hi fins a mil places d'aparcament.

Gairebé dues dècades després, continua sent un gran espai buit, un macroaparcament fantasma. Segons fonts d'Adif consultades per l'ARA, no està previst habilitar les dues plantes ni a curt ni a mitjà termini. Tampoc s'ha posat so-

bre la taula en les negociacions amb l'Ajuntament de Girona per finalment definir la propietat del subsol a la ciutat després de la construcció de l'AVE. Ara bé, sí que s'han reservat espais per construir noves rampes d'accés en un futur. L'acord entre les dues institucions està a punt de tancar-se després d'anys d'estancament, assenyalen fonts del consistori a aquest diari. D'aquesta manera es desencallarà la urbanització de la plaça Espanya, a l'altra banda del Parc Central, i s'obrirà un nou pas sota les vies en direcció a la plaça Poeta Marquina, que passarà a ser de titularitat municipal.

Una via del tren que divideix la ciutat

La zona de l'estació continua sent una frontera entre dues Girones. Si una obra ha transformat Girona en les últimes dues dècades ha estat l'estació de l'AVE. El que el 2008 va començar com un gran projecte intermodal en ple centre de la ciutat que tenia com a objectiu dissipar una de les grans cicatrius de Giro-

Accessos
El pàrquing no es va arribar a condicionar per la manca de sortides

Divisió
Ajuntament i Estat ultimem un acord per repartir-se el subsol

na –la divisió per la via elevada del tren–, disset anys després encara no s'ha culminat del tot. El Parc Central va convertir-se en una de les grans víctimes de la crisi econòmica, primer, i de la política, després, pel xoc pel Procés. I avui dia continua sent una frontera entre dues Girones que l'Ajuntament intenta convertir en espai de trobada i d'oci amb la programació de més activitats culturals.

El 2013 feia parada a Girona el primer tren d'alta velocitat, però en una estació provisional que s'ha acabat convertint en definitiva. I el gener del 2017, a les portes d'un any més que calent per a l'independentisme, s'inaugurava l'estació soterrada d'autobusos. Entremig de les vies, situades a 24 metres sota terra, i de l'estació d'autobusos, les dues plantes d'aparcament havien de ser la cirereta del pastís del projecte que l'Ajuntament de Girona havia pactat amb el govern socialista de José Luis Rodríguez Zapatero. Segons un estudi d'avaluació de l'impacte socioeconòmic de l'AVE el 2006, s'exposava la falta

de places d'aparcament a l'entorn del que seria la nova estació de l'AVE a Girona.

Just llavors era alcalde de Girona Carles Puigdemont, que va decidir crear una figura específica per respondre a les necessitats de l'arribada de l'alta velocitat: la del regidor del Projecte Ferroviari. Del 2012 al 2015 va ser-ho Carles Ribas, que assegura que el 2014 "a Sabalhi sortien els números" per obrir el gran aparcament de l'AVE. Però assenyalava que el gran problema va ser sempre la falta de construcció d'altres sortides en cotxe, ja que els Bombers veien inviable que només hi hagués un accés d'entrada i un de sortida. Ara està previst fer-ne més a l'espai que Adif s'ha reservat, segons fonts de l'Ajuntament de Girona, a la zona del Parc Central amb el carrer Gironella, la prolongació del carrer de la Creu.

Un nou pas sota les vies
Adif permetrà un nou accés, però manté els pàrquings
Sigui com sigui, l'aparcament no es va acabar habilitant. Per a alguns,



va ser per falta de necessitat; per a d'altres, perquè a cap empresa privada li sortien els números, i per a Ribas, per falta de més "iniciativa política" i contacte amb Madrid. Igualment, Saba continua tenint la concessió per part d'Adif de dos aparcaments de pagament situats a banda i banda de l'estació de tren convencional, a sota de les vies. Es tracta d'una zona que avui dia continua sent propietat del govern espanyol, sobre la qual el consistori no té poder i que ha mantingut la cicatriu que divideix la ciutat per dificultats d'accés, ja que són aparcaments tancats.

Ara bé, fruit de l'acord amb el consistori, en els últims mesos s'han fet obres per habilitar un nou pas entre el Parc Central i la zona de Poeta Marquina, on va haver-hi de forma provisional durant les obres de l'AVE la zona de taquilles de l'estació d'autobusos. Segons fonts de l'Ajuntament, el pas busca fer més permeable la zona també durant les nits, quan es tanca l'accés per l'estació. La frontera per sota de les vies, però, seria molt més accessible si no hi hagués l'aparcament de Saba en superfície. I el mateix passaria a l'altra banda de l'estació, on hi ha l'altre pàrquing de pagament.

El compte enrere de la nova plaça Espanya

L'Ajuntament assegura que les obres començaran aquest any. L'acord per dividir la propietat del subsol entre Adif i l'Ajuntament de Girona era una de les peces necessàries per desencallar una obra que

porta també anys de retard per part del govern espanyol: la reurbanització de la plaça Espanya. Es tracta de 4.900 metres quadrats situats a l'altra banda del Parc Central i de l'estació que durant les obres de l'AVE es va convertir en l'estació provisional d'autobusos. Avui dia continua sent un espai buit, amb les marques visibles d'on aparcaven els autobusos i que dificulta el pas per als vianants que volen anar del carrer Barcelona a l'es-

Obres Es treballa en projectes per fer més permeable la via del tren



tació, ja que un dels passos ni és accessible amb cadira de rodes. Segons fonts del consistori, ja es poden aventurar a dir que a finals d'aquest 2025 hauran començat les obres, i que a finals del mandat estarà feta.

Però no s'urbanitzarà pas tot l'espai que veiem actualment, sinó que bona part del que era l'estació d'autobusos és un solar privat que es va cedir durant un temps i on està previst que s'acabi construint un equipament, segurament un hotel. El projecte, que encara s'ha de licitar, estableix que el carrer que avui dia mena fins a l'estació de tren es desplaci per seguir recte des de Bisbe Lorenzana. Ara bé, la intenció és que la circulació canviï de sentit i no s'hi pugui entrar des del carrer Barcelona, sinó que es faci des del carrer Pierre Villar.

La nova titularitat de la plaça Poeta Marquina

Passarà a ser de l'Ajuntament, que haurà de pagar-ne la reforma. A canvi de cedir a Adif la propietat de totes les claraboies de l'AVE a l'altura de Girona i també de tots els accessos d'emergència –els de la zona de l'estació, la Devesa i Fontajau–, l'Ajuntament de Girona passarà a tenir molt aviat la propietat de la plaça Espanya i també de Poeta Marquina, que fins ara era de l'Estat i no pas municipal. Es tracta d'una qüestió històrica: allà hi tenia parada el carrilet –se'n deia la plaça del Carril– i encara hi ha llambordes en mal estat fruit d'anys de poca entesa entre l'Ajuntament i el govern espanyol.

Aquest canvi de propietat també posarà sobre la taula quin serà el futur del bar Núria, un gran quiosc situat en un dels punts de la plaça a tocar del búnquer antiaeri més desconegut de la ciutat de Girona, construït durant la Guerra Civil. A diferència del búnquer del Jardí de la Infància, ara al costat de la plaça dedicada a Narcís-Jordi Aragó, no és accessible, però es pot visitar de forma virtual a través de la web del consistori. De totes maneres, a diferència de la plaça Espanya, el cost d'una futura remodelació de Poeta Marquina haurà d'anar a càrrec del consistori.

El baixador de la plaça Joan Brossa

El recorregut dels busos de Salt acabarà sota les vies del tren

Entre l'estació i Poeta Marquina sí que s'ha fet esbandida en un dels pàrquings que hi havia sota les vies del tren però que era titularitat de l'Ajuntament. La nova plaça Joan Brossa es convertirà molt aviat en el gran baixador dels autobusos que van de Salt a Girona, fruit d'un projecte finançat per la Generalitat per fer més ràpida la connexió entre els dos municipis. La baixada al costat de l'estació té com a objectiu unir les comunicacions, fer la zona sota vies més permeable a l'altura de Santa Eugènia i, per última instància, ja pensant en un projecte de futur, evitar el pas de tants autobusos pel carrer Barcelona i Marquès de Camps, una altra zona en què l'Ajuntament de Girona treballa per pacificar i disminuir el trànsit. —