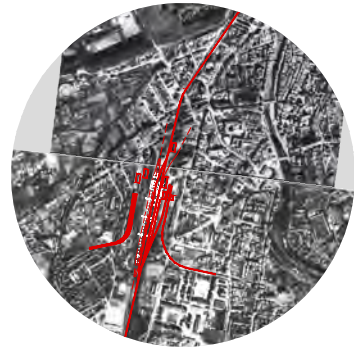


ORTOFOTOMAPES HISTÒRICS
E 1 | 20000



Com a tantes ciutats, a Girona el tren ha anat fortament lligat a l'imatge de la ciutat, imposant transformacions urbanístiques que han anat mutant: L'estació de ferrocarril amb grans vies són la matèria prima d'aquestes transformacions, en el seu dia es van ubicar a les vores de la ciutat, en terrenys aleshores buits però amb el temps i el creixement de la ciutat, van rodejar-se de nous barris i noves infraestructures i amb el temps passa a pendre una posició central.



1950.
L'estació de Girona va inaugurar-se l'any 1862 quan el tren va arribar des de Maçanet.



1967.
Des dels anys seixanta la taca urbana de Girona continua extenent-se. Les vies de comunicació històriques comencen a ser insuficients per engolir el creixement de trànsit que s'estructura de l'àrea implicava, que en va fer necessari el condicionament i l'eixamplament.



1977.
Els canvis més destacables en infraestructures es proueixen amb l'aeroport Girona-Costa Brava, l'autopista i l'alçament del viaducte del tren l'any 1973. Formaven part dels projectes de modernització que responien a unes dinàmiques com el turisme i la progressiva integració de l'economia espanyola en l'europea.



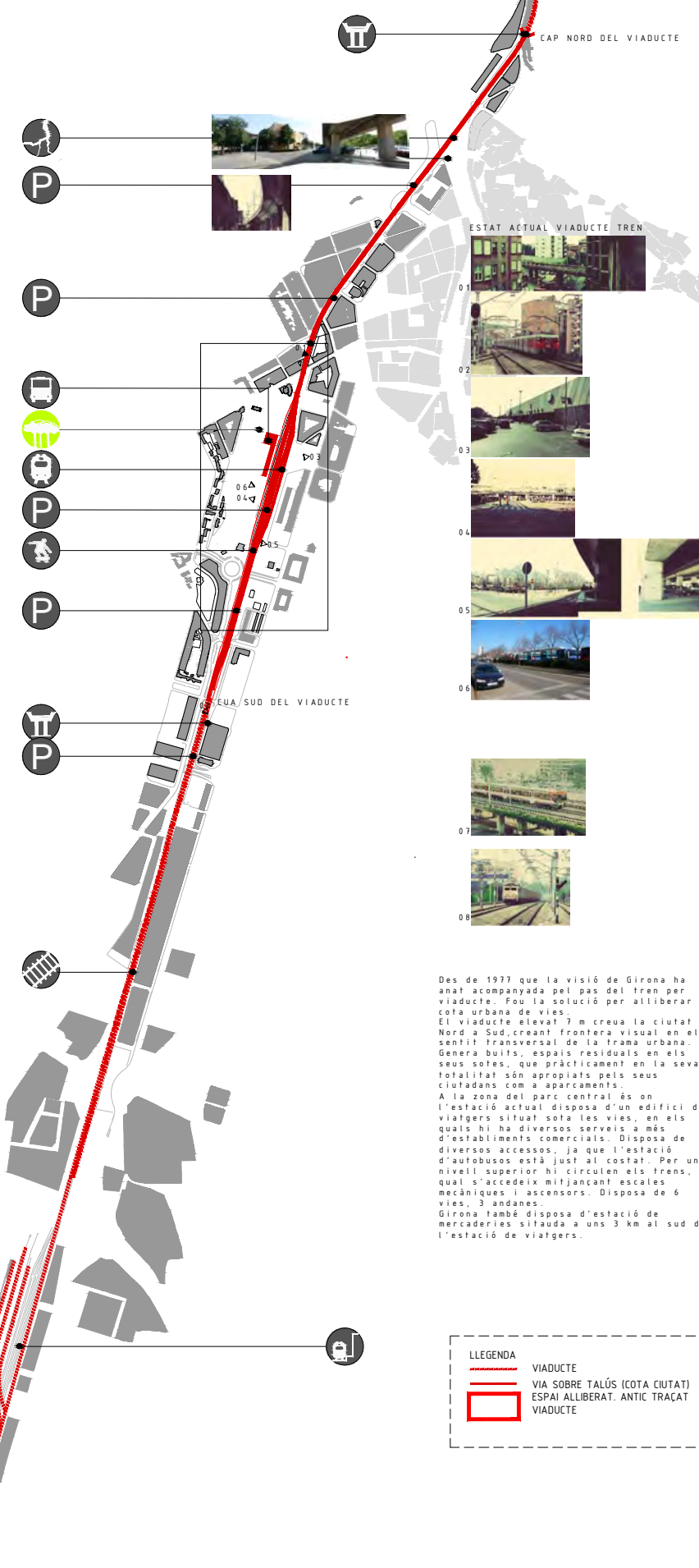
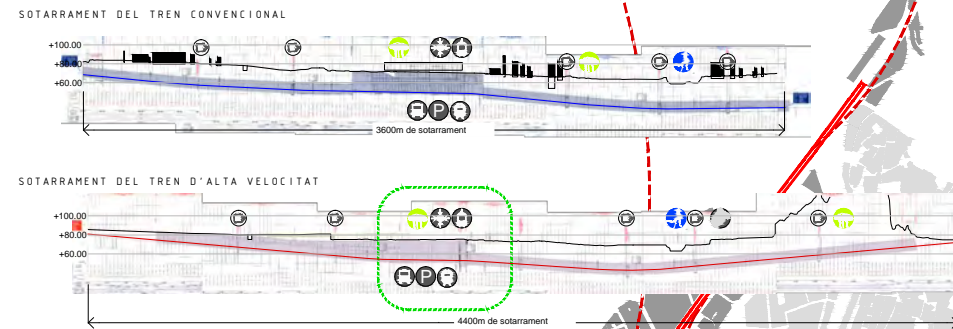
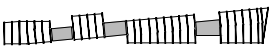
1981.
El viaducte fou una obra important per a la ciutat ja que preferia resoldre el problema de mobilitat de la ciutat.



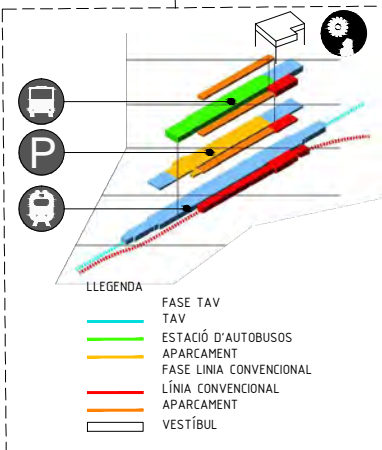
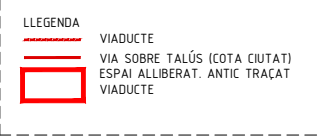
1989.
L'estació d'autobusos, com a manera de precebre l'estructuració del territori, una ciutat difusa progressivament cohesionada, amb unes relacions molt intenses entre totes les seves parts.



1991.
El parc central com a nexa entre barris deslligats del centre de la ciutat. Es desenvolupa una primera i substancial fase del Pla Especial del Sistema d'Espais Lliures del Sector Parc Central, que va tenir per objecte establir les bases ordenatòries d'una part fonamental per a la configuració del nou centre de Girona.



Des de 1977 que la visió de Girona ha anat acompanyada pel pas del tren per viaducte. Fou la solució per alliberar la cota urbana de vies. El viaducte elevat 7 m creua la ciutat de Nord a Sud, creant frontera visual en el sentit transversal de la trama urbana. Genera buits, espais residuals en els seus sotges, que pràcticament en la seva totalitat són apropiats pels seus ciutadans com a aparcaments. A la zona del parc central és on l'estació actual disposa d'un edifici de viatgers situat sota les vies, en els quals hi ha diversos serveis a més d'establiments comercials. Disposa de diversos accessos, ja que l'estació d'autobusos està just al costat. Per un nivell superior hi circulen els trens, al qual s'accedeix mitjançant escales mecàniques i ascensors. Disposa de 6 vies, 3 andanys. Girona també disposa d'estació de mercaderies situada a uns 3 km al sud de l'estació de viatgers.



ALEGACIÓ TAV AL PAS PER GIRONA POSTERIOR TAV-2012

Entre les decisions que se assumeixen i se valoraran com a certades destaquen:

- La definició de un sistema ferroviari de tràfic mixto de passajeros y mercancías en ambas líneas (convencional y UIC). El acierto en el incremento del tráfico de mercancías para acercar-nos a las cuotas de los países de nuestro entorno, con los beneficios que supone en la reducción de las emisiones y en la capacidad de la red de carreteras existente.
- La localización de la estación de pasajeros en el centro de la ciudad de Girona, en el punto donde ofrece el mayor y mejor servicio y la inclusión en la misma de la estación de la vía convencional, de la UIC, de los autobuses interurbanos y aparcamiento de los vehículos privados. La intermodalidad propuesta optimiza la eficiencia del conjunto de infraestructuras y equipos destinados a la movilidad de las personas. La pública desde luego, pero también la privada.
- El soterramiento de ambas vías, en su paso por Girona y parcialmente de la UIC por Sarrà y Sant Julià de Ramis, que permita compatibilizar dicha localización de la estación y la integración urbanística de la infraestructura, con un buen trazado ferroviario. Los espacios de los taludes y viaductos liberados en superficie permitirán una notable mejora del paisaje urbano y además, una buena integración en la trama urbana del sistema de transporte público y la mejora de la circulación privada en el entorno de la futura estación.

1. Sector II. Estación de pasajeros.
Se considera la estación de pasajeros uno de los puntos más importantes del tramo, entendida ésta como la arquitectura del edificio, el funcionamiento de los distintos servicios de transporte que integra y la ordenación urbanística del sector, que comprende la de los posibles usos asociados que tengan al su mejor localización, la del área de nueva centralidad que generen y por supuesto, la conservación del Parc Central.

Por tanto, se crea imprescindible la participación de arquitectos en la redacción del proyecto del edificio de la estación y la ordenación y urbanización de su entorno. Vistas las enormes posibilidades que abre la localización de la propuesta del estudio informático y la trascendente transformación urbana que supondrá para la ciudad, se considera el procedimiento de concurso de ideas como el más adecuado para la adjudicación del encargo. Así se solicita.

(...) Josep Riera i Micaó (...)