

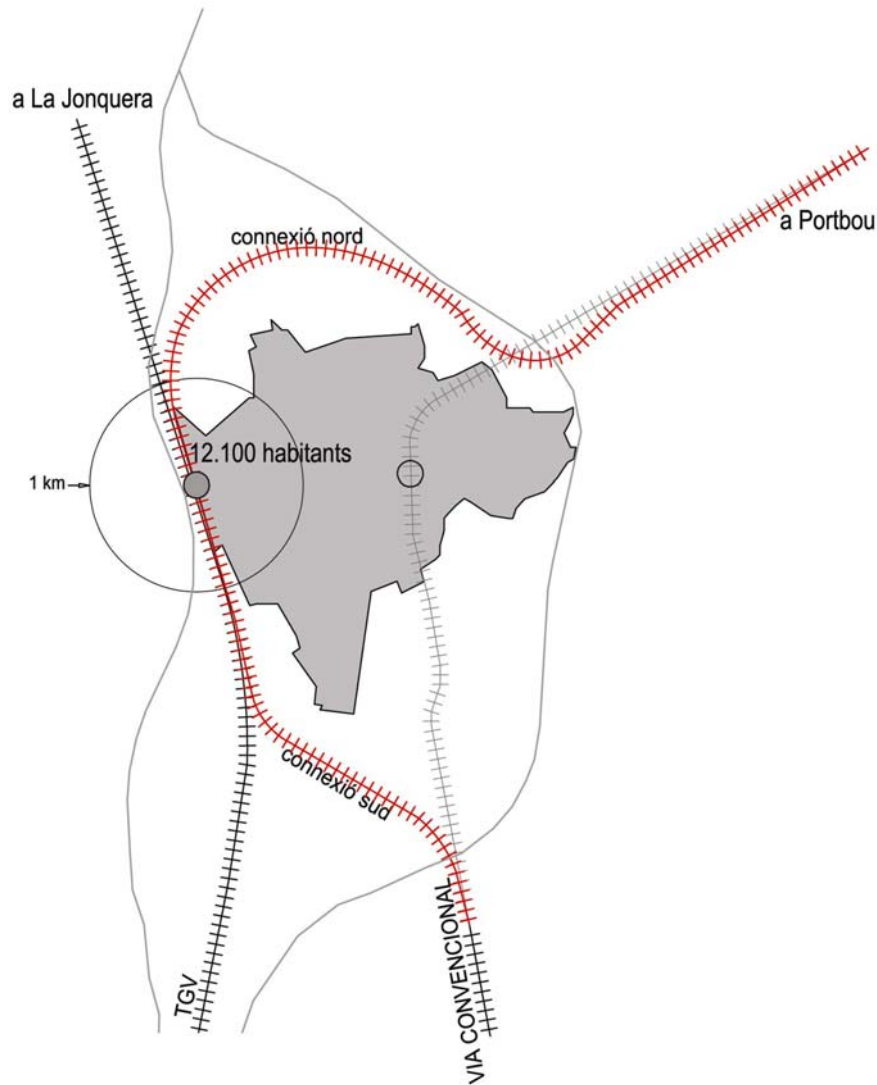
**PROPOSTA DE SOTERRAMENT DEL TRAÇAT
FERROVIARI ACTUAL AL SEU PAS PER FIGUERES**

DEFENSEM EL TREN DE L'EMPORDÀ





PROPOSTA DE L'AJUNTAMENT



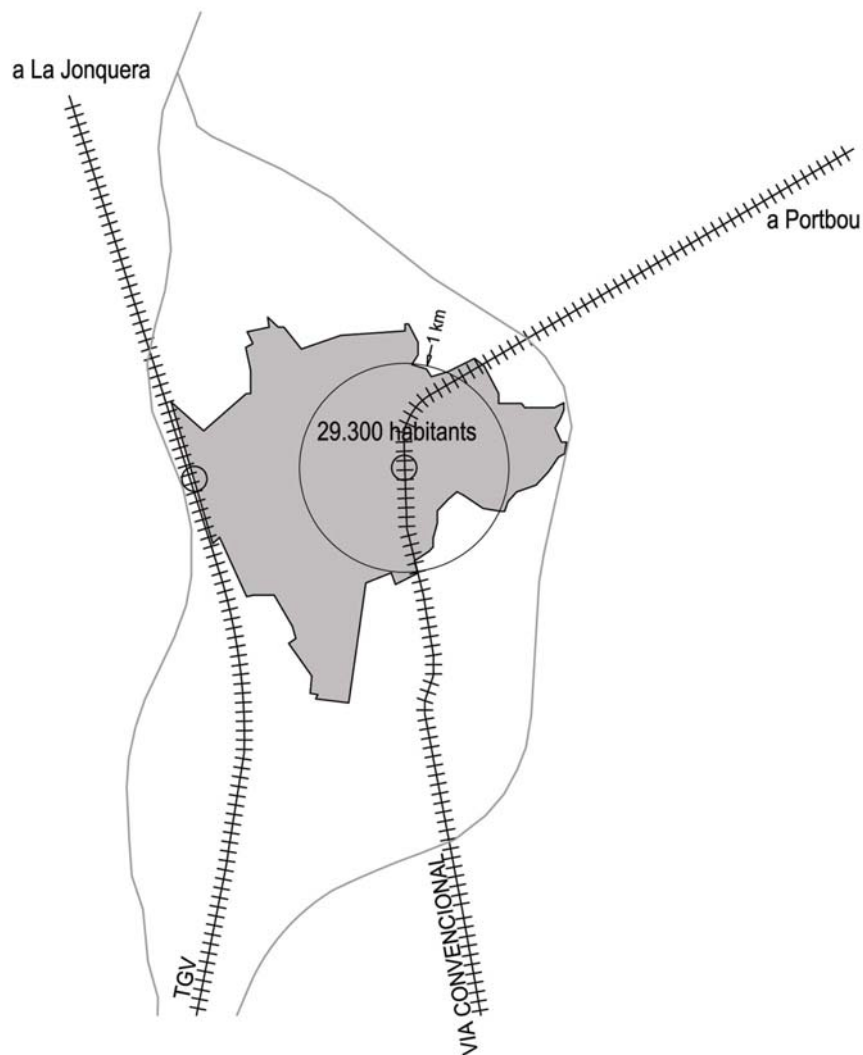
TRASLLAD DE L'ESTACIÓ A VILAFANT:

- Allunya l'estació del major pes poblacional de la ciutat i la comarca.
- Genera una major mobilitat en vehicle privat.
- **Comporta el trasllat de l'estació d'autobusos.**
- És l'opció econòmicament més costosa. Fomento no es fa càrrec de la connexió nord ni de la nova estació.
- **Genera un impacte territorial greu: necessita d'un túnel, grans desmunts, un viaducte i grans talussos.**
- Obliga a la construcció de nous vials d'accés amb un segon túnel per sota el Castell.
- **És de una gran complexitat tècnica i de coordinació i obligarà a suportar una situació caòtica per un període indefinit.**
- És irreversible.

PROPOSTA DE SOTERRAMENT DEL TRAÇAT FERROVIARI ACTUAL AL SEU PAS PER FIGUERES

DEFENSEM EL TREN DE L'EMPORDÀ

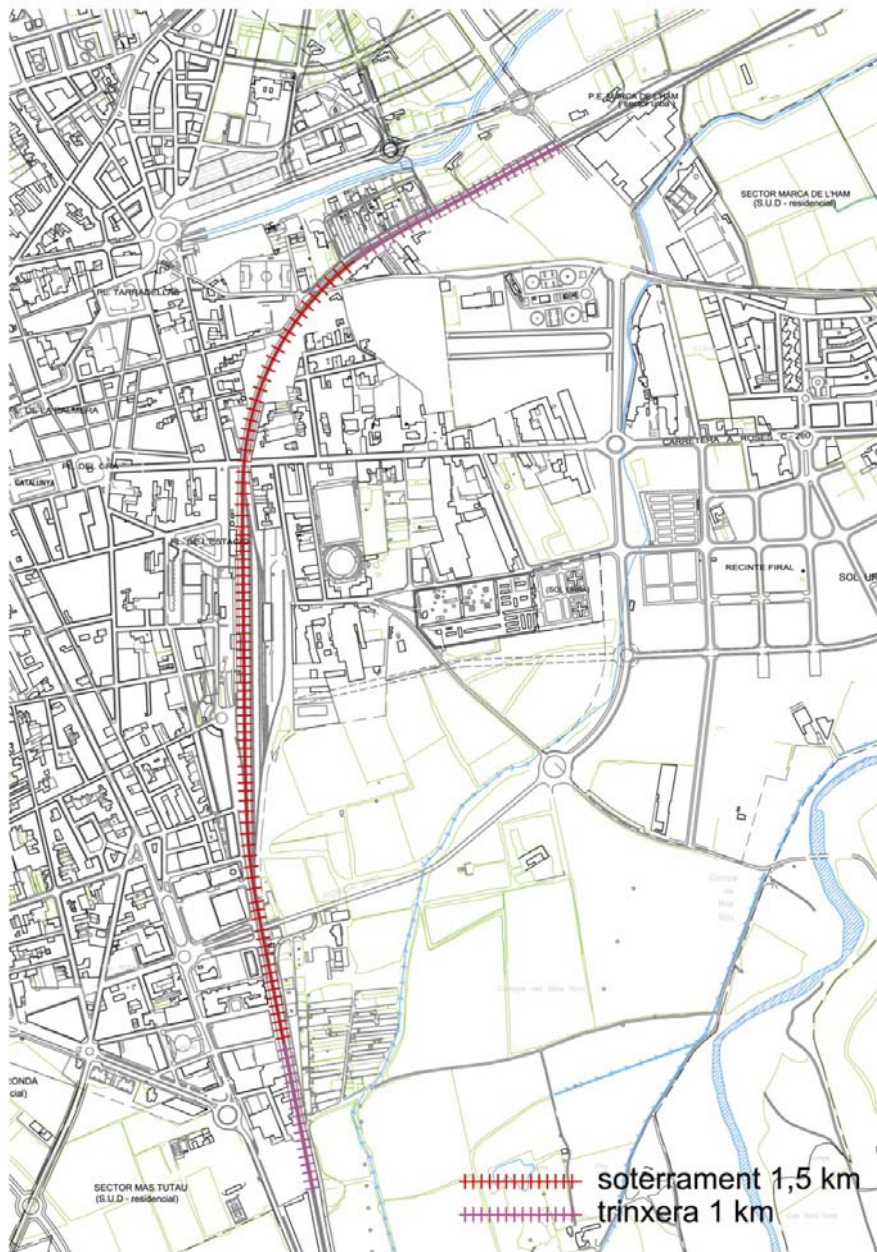
 L'ESTACIÓ ACTUAL



- La població servida per l'estació actual triplica la servida per l'estació de Vilafant.

- Facilita l'accés a peu. Especialment en rodalies l'accés a l'estació suposa una part important del temps de viatge total.

- La futura construcció d'un tramvia Roses-Castelló-Estació centre de Figueres faria possible l'accés amb transport públic al 75% de la població de la comarca.



SOTERRAMENT TRAÇAT ACTUAL

Es pot finançar, en gran part, amb la remodelació urbanística del seu entorn immediat. Allibera molt terreny per a usos públics

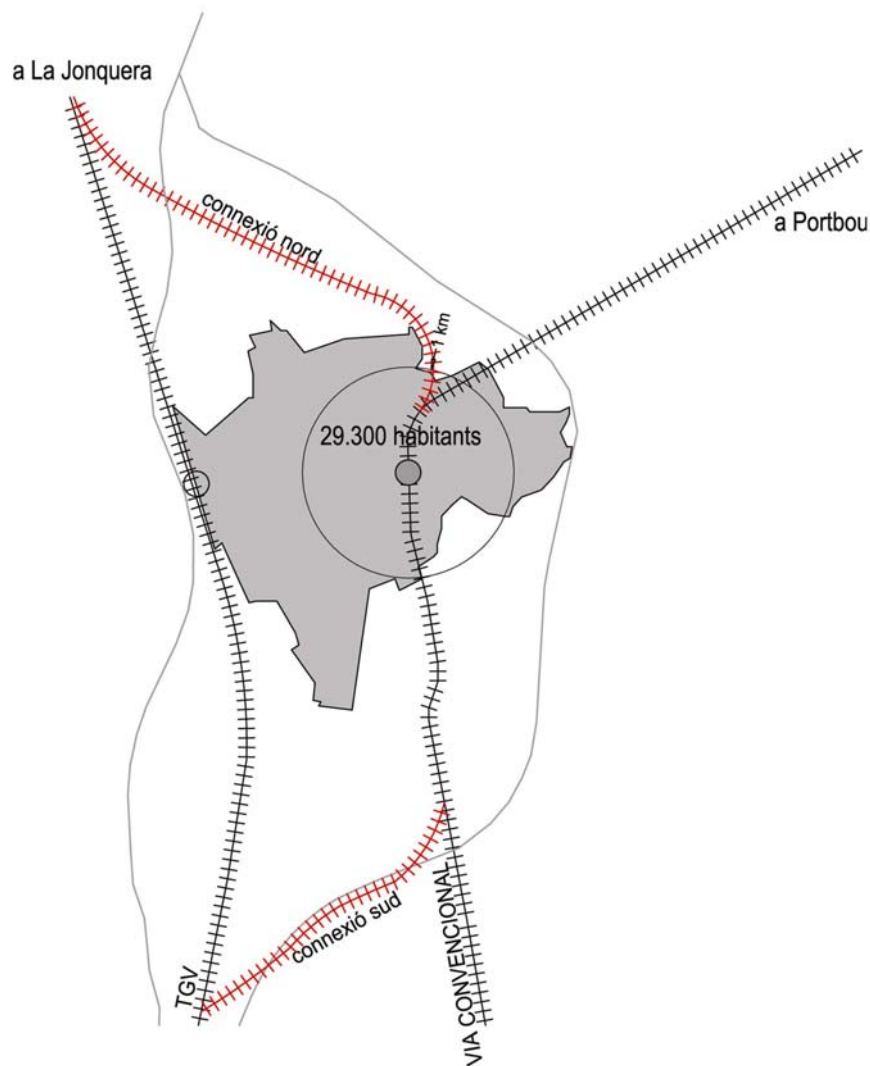
El soterrament permet la integració del tren en la ciutat i la solució de molts problemes circulatoris.

La proposta de soterrament és compatible amb qualsevol altra i, sobretot, és reversible.

Fins i tot si Fomento fa la seva connexió pel sud, el soterrament és viable i convenient.

Cost aproximat: 60 M €

 ALTERNATIVES A LA PROPOSTA OFICIAL



CONNEXIÓ NORD:

- Aquesta connexió, de la via convencional a la via TGV pel nord, permet que els trens continuïn passant pel centre.

-El seu traçat és molt més senzill que la connexió nord d'ADIF.

-Té un cost molt menor al de la connexió nord oficial.

-Té un impacte territorial molt inferior al no necessitar de túnel, ni de viaducte, ni de grans talussos.

CONNEXIÓ SUD:

-Si, a més, es fes una connexió pel sud, via TGV a via convencional, permetria que qualsevol tren, tant si ve del nord com del sud, pogués parar a l'estació centre.

-Aquesta opció permet executar cadascuna de les fases independentment de les altres.

Proposta de l'Ajuntament

COSTOS ECONÒMICS:

connexió nord	50 M €
connexió sud	15 M €
estació (fomento)i tram central ó	35 M €
estació (ajuntament)i tram central	35+ 15 M €
ronda nord (túnel)	25 M €
trasllat estació bus	20 M €

IMPACTE TERRITORIAL:

- noves estacions i nous accessos viaris
- 14 km de nou traçat ferroviari:

- connexió nord:

8,3 km nous
1,2 km túnel
0,70 km viaducte
0,70 km talussos

- connexió sud:

5,7 km nous

POBLACIÓ SERVIDA:

Figueres: 12.100 habitats <= 1km
Comarca: 25 % de la població a ponent

Proposta Defensem el Tren

COSTOS ECONÒMICS:

connexió sud	12 M €
soterrament i estació	60 M €
connexió nord	20 M €

IMPACTE TERRITORIAL:

- 9 km de nou traçat:

- connexió nord:

6 km nous
viaducte NO
talussos NO
túnel NO

- connexió sud:

3 km nous

POBLACIÓ SERVIDA:

Figueres: 29.300 habitats <= 1km
Comarca: 75 % de la població a llevant