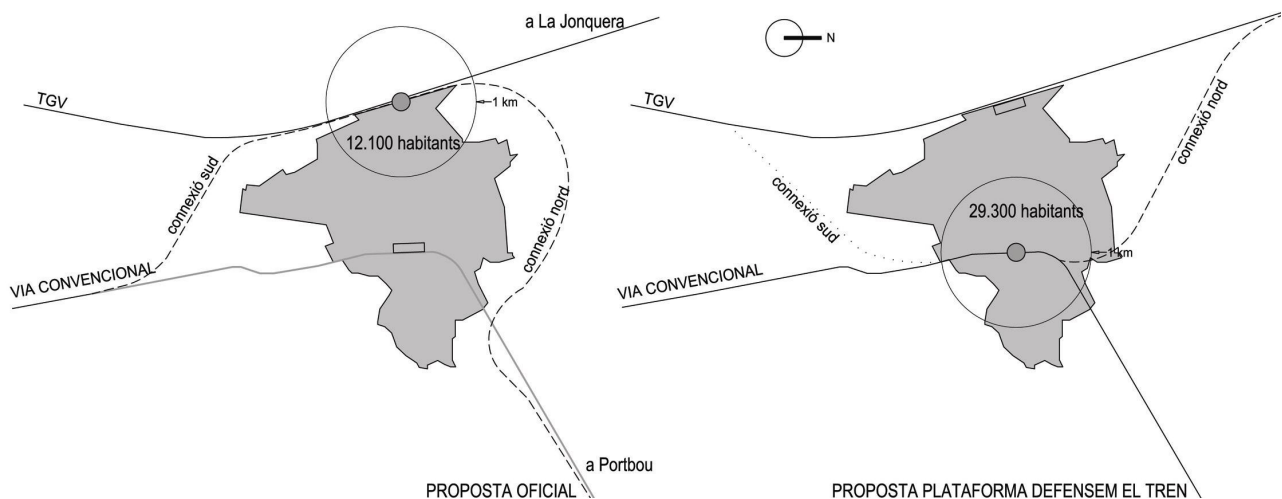


Trasllada el tren a Vilafant, a tocar l'autopista. Preveu que la via convencional vagi a trobar la del TGV a la nova estació de Vilafant (connexió sud). Després per un túnel sota el Castell va a trobar-se amb l'actual via de Portbou (connexió nord):

- Allunya l'estació del major pes poblacional de la ciutat i la comarca, l'allunya del Mercat, de la Rambla, del Centre Històric, de l'Ajuntament, del Museu Dalí.
- Genera una major mobilitat en vehicle privat.
- Comporta el trasllat de l'estació d'autobusos.
- És l'opció econòmicament més costosa i, a més, Fomento ha deixat clar que no es farà 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 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 PLATAFORMA DEFENSEM EL TREN:**

**Manteniment i soterrament del traçat actual i connexió des de l'estació centre a via TGV pel nord:**

- La població servida per l'estació actual triplica la servida per la proposada 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.
- És l'opció més viable econòmicament. El soterrament es pot finançar amb una remodelació urbanística i allibera molt terreny per a usos públics.
- La connexió pel nord que proposem (estació centre-via TGV) té un cost molt similar al de la connexió pel sud i un cost molt menor al de la connexió nord oficial (estació de ponent-via convencional).
- Aquesta connexió té un impacte territorial molt inferior al no necessitar de túnel, ni de viaducte, ni de grans talussos.
- El soterrament permet la integració del tren en la ciutat i la solució de molts problemes circulatoris.
- 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 resta de la comarca. Aquesta possibilitat no existeix si l'estació es situa a Vilafant.
- En aquesta opció l'execució de cadascuna de les fases pot ser independent de les altres.
- Si a més es fes una connexió pel sud via TGV-via convencional permetria que qualsevol tren, tant els que circulen via TGV com els que circulen per la via convencional, es pogués parar a l'estació centre.
- Fins i tot si Fomento fa la seva connexió pel sud, el soterrament és viable.