



## Ens deixen sense estació

*Divendres passat es va fer pública la intenció del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana i de l'Ajuntament de Figueres de traslladar l'estació de Figueres de tren convencional a Vilafant, on ja hi ha l'estació d'alta velocitat.*

Des de la IAEDEN-Salvem L'Empordà, voldríem fer públiques les següents consideracions:

**PRIMERA.-** El soterrament en trinxera, com es va fer a Vic, és la manera més barata i més ràpida de suprimir els passos a nivell.

El Ministerio hauria d'explicar per què es vol gastar tants milions en una obra tan faraònica com innecessària. Recordem que gran part de les inversions per a les línies del tren convencional, repetidament promeses o fins i tot pressupostades, no s'han arribat a fer realitat.

**SEGONA.-** El soterrament permet mantenir l'estació al centre de la ciutat, mentre que el trasllat a Vilafant l'allunya de la immensa majoria de la població de la ciutat i de la comarca. Efectivament, la gran majoria dels figuerencs viuen a menys de 15' caminant de l'estació i un gran part dels habitants de la comarca, viuen a llevant de Figueres.

No pot ser que la contribució de la ciutat de Figueres a la lluita contra el canvi climàtic sigui un augment de la mobilitat motoritzada provocat pels desplaçaments a Vilafant.

**TERCERA.-** El trasllat de l'estació al cul de sac de Vilafant on hi ha l'estació de l'AVE obliga a fer tot una sèrie d'obres d'infraestructura (accessos, pàrquings, etc.), perquè el tren convencional té molts més viatgers que l'alta velocitat. L'any 2014 tenia 4.100 viatgers/dia i la de Vilafant 1.500, en dades de la RENFE.

A més, si es vol fer una estació realment intermodal, cal traslladar també l'estació d'autobusos que ara és al centre. L'ajuntament hauria d'explicar qui pagarà totes aquestes obres "complementàries".

El trasllat també obliga a construir una nova estació o a ampliar l'estació actual per poder acollir les circulacions de la línia de Portbou i els estacionaments i les rotacions de material que actualment es fan a l'estació del centre. Tot això en un espai limitat entre el nucli urbà de Figueres i l'autopista.

**QUARTA.-** Entre els inconvenients de tenir dues estacions s'hi fa constar el de la pèrdua d'intermodalitat, quan a l'estació del centre el 60% dels viatgers de la ciutat hi accedeixen a peu i quan tenen l'estació d'autobusos a pocs metres. En qualsevol cas, una pèrdua molt relativa, perquè la intermodalitat entre l'AVE i el tren ja està assegurada a l'estació de Girona, a pocs minuts de viatge. Per tant, el problema queda restringit als viatgers que vulguin passar l'AVE a l'estació d'autobusos; una connexió assegurada ara mitjançant 1 bus (que mai va ple) i taxis. Per contra, si que caldrien molts busos per desplaçar els 4.100 usuaris que té l'estació de rodalies de Figueres fins a Vilafant. Si comparem el nombre d'usuaris de les dues estacions,

només podem concloure que els "perjudicats", a efectes de la intermodalitat, pel manteniment del model actual de dues estacions són una ínfima minoria.

**CINQUENA.**- Els darrers 15 anys, mentre els alcaldes de Figueres feien volar els coloms de la intermodalitat, sense que els diversos governs de Madrid els fessin cap cas, un munt de ciutats catalanes han resolt el problema amb diferents modalitats de soterrament i conservant l'estació al centre. Parlem de casos com els de Pallejà (11000 habitants), de Montmeló (8000 hab.) o de Sant Andreu de la Barca (27000 hab.). També de ciutats similars com Vic (45000 hab) i Vilafranca del Penedès (40000 hab) o molt més grans com Sabadell i Terrassa. També hi ha en marxa soterraments a Montcada i Reixach (35000 hab) i Sant Feliu de Llobregat (45000 hab). Totes han optat per mantenir la centralitat de les seves estacions pels avantatges que comporta per a mobilitat ciutadana, pel comerç de proximitat o pel turisme.

Mentrestant, tots els antecedents de trasllats d'estacions cèntriques a emplaçaments de perifèria han comportat una pèrdua molt significativa de viatgers. És el cas de Gijón (pèrdua d'un milió de passatgers anuals), Feve-León (de 329.000 a 70.000 passatgers anuals), Salou (de 600.000 a 123.000 passatgers/any).

**SISENA.**- Si, com ha resultat d'un canvi de govern o d'una crisi econòmica, per exemple, no es construís la caríssima variant ferroviària del nord, que hauria de permetre que, des de Vilafant, els trens tornessin a enllaçar amb la línia de Portbou, el trasllat de l'estació suposaria la fi del servei de viatgers entre Figueres, Portbou i el Rosselló. Perdríem aquest tram de la línia i la possibilitat de crear un servei de tren transfronterer que unís els municipis de la regió de Girona amb els de la Catalunya Nord i Occitània. Un tren transfronterer que podria tenir un paper cabdal per garantir un futur més sostenible al comerç i al turisme de la comarca. Aquest perill és ben real i explica per què tot un seguit de municipis de la comarca han aprovat mocions en què demanen, entre d'altres coses, que l'estació es mantingui al centre de Figueres.

**SETENA.**- D'altra banda, la construcció d'aquesta monstruosa variant ferroviària nord, que inclou un túnel sota la muntanyeta del Castell però també un gran viaducte per tornar a baixar a la plana, pot tenir un gran impacte sobre el pulmó verd de Figueres i sobre el paisatge de la plana agrícola al nord i a l'Est de Figueres. El soterrament, en canvi, no té cap impacte.

**VUITENA.**- Fa 15 anys les entitats que volíem conservar l'estació, vam reptar el govern municipal a un debat públic sobre aquesta proposta, a confrontar els arguments respectius davant la ciutadania. A més, 6.349 persones, veïnes de Figueres i amb dret a vot, van signar un document en què demanaven a l'ajuntament que convoqués una Consulta Popular sobre un tema que, segons reconeixia el consistori, era vital per al futur de la ciutat. El govern municipal va callar. Avui reiterem aquestes propostes.

**NOVENA** .- Si parlar de suprimir els passos a nivell no és cap argument, perquè amb el soterrament també desapareixerien i molt més ràpidament. Si els perjudicis per la mobilitat figuerenca i comarcal són indiscutibles. Si no hi ha consens ni a la ciutat ni a la comarca, per què insisteixen en traslladar una estació que, malgrat les deficiències del servei, és una de les més importants de l'estat, en nombre de viatgers de mitjana distància i que tenim des del 1877?