

1.- Soterrar les vies en una trinxera, com es va fer a Vic, és una manera molt més ràpida i molt més barata de suprimir els passos a nivell que la proposta de traslladar l'estació. Permet connectar tots els carrers i no té cap impacte sobre el territori.

2.- La immensa majoria de la població de la comarca viu a llevant de la ciutat i no a ponent. Trasl·ladar a Vilafant l'estació del tren i la dels autobusos les allunyaria. La gent de la comarca, si agafa el tren o els autobusos per anar a Figueres, per fer qualsevol gestió o per comprar, vol anar al centre i no a un cul de sac mal comunicat de Vilafant. Els turistes que ens visiten volen el mateix.

3.- El trasllat perjudica la majoria dels usuaris del transport públic. El tren té molts més viatgers que l'alta velocitat. Segons les dades de RENFE, l'any 2014, passaven per l'estació del centre 4.100 viatgers per dia i 1.500 per la de Vilafant. A més, quants dels que fan servir l'estació de busos voldrien anar a Vilafant? L'únic trasllat justificat, seria el de l'AVE al centre de la ciutat. L'actual estació està a 750 metres de la Rambla i la de l'AVE està a 1600 metres. L'estació d'alta velocitat està tan mal situada que fins i tot un barri de Vilafant, el de Les Forques, té l'estació del centre més a prop.

4.- Lluita contra el canvi climàtic: No pot ser que la contribució de la ciutat de Figueres i del Ministerio de Transportes sigui un augment de la mobilitat motoritzada provocat pels desplaçaments a Vilafant. Actualment, més d'un 60% de la gent de Figueres accedeix a peu a l'estació.

5.- En els viatges curts, que són la majoria, l'accés fàcil i ràpid a l'estació és molt important. Per això, prop d'un 90 % dels viatgers continuen fent servir els trens regionals per anar a Girona; tot i que l'alta velocitat tarda menys i que el preu és molt similar.

6.- Construir un túnel. El projecte de trasllat hauria d'incloure la construcció d'una caríssima variant ferroviària pel nord de Figueres, per permetre que, des de Vilafant, els trens tornessin a enllaçar amb la línia de Portbou. **Caldria un túnel per sota la muntanya del Castell i un viaducte enorme** per baixar a la plana i passar per sobre l'antiga N-II. Després caldria superar diverses carreteres locals, el Cinturó de Ronda de la Nacional II i la Nacional 260. Tot això en una zona catalogada com a inundable... Com que seria un traçat nou, caldria expropiar-ne els terrenys als propietaris. Tot plegat una obra molt lenta i molt complicada.

No perdem el tren

L'estació al centre amb les vies soterrades

L'any 2018, el Pla de Rodalies de Renfe deia que per l'estació del centre de Figueres passaven de promig 6.000 viatgers al dia.



**LA COMARCA
TAMBÉ COMPTA**

7.- NO han explicat com es pagaran les obres. Parlen de 150 milions d'euros. Nosaltres pensem que poden ser més, perquè calen moltes altres inversions: accessos, més pàrquings, noves estacions, adaptar la platja de vies, etcètera.

9.- Perdríem la possibilitat de crear un servei de tren transfronter, que unís els municipis de la regió de Girona amb els de la Catalunya Nord i Occitània. Un tren transfronter, com els que existeixen a tot Europa i que podria tenir un paper cabdal per garantir un futur més sostenible al comerç i al turisme de la comarca.

11.- Buscant afavorir la mobilitat, el comerç de proximitat i el turisme, els darrers 15 anys diferents poblacions catalanes, com Pallejà, Montmeló, Sant Andreu, Vilafranca, Sabadell, Terrassa, Montcada, Vic o Sant Feliu de Llobregat, han optat per conservar les estacions al centre amb diverses modalitats de soterrament. Salou va traslladar l'estació i ha perdut més del 70% dels usuaris del tren.

12.- Sense debat públic es gasten milionades. El Ministerio hauria d'explicar per què es vol gastar tants milions en una obra tan faraònica com innecessària. Ja n'hi ha prou de decisions absurdes i caríssimes, que es prenen a porta tancada en un despatx, i sense comptar amb la gent del territori.

13.- Vivim temps incerts. El canvi climàtic ja és ben evident i estem entrant en la crisi energètica. La mobilitat amb vehicles personals pot veure's molt limitada. Qui no tingui un bon sistema de transport públic les passarà magres. En aquests moments, posar en perill el servei de viatgers de la línia de Portbou és una imprudència temerària.

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 al medi ambient i per a 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? Per què posen en perill una línia que tenim des del 1878?



8.- El trasllat de l'estació podria suposar la fi del servei de viatgers entre Figueres, Portbou i el Rosselló, si com a resultat d'un canvi de govern o d'una crisi econòmica, per exemple, no es construís aquesta caríssima variant ferroviària del nord. Recordem que gran part de les inversions promeses en ferrocarrils no s'han arribat a fer realitat. Per tant, aquest perill és ben real i explica per què tot un seguit de municipis de la comarca han aprovat mocions demanant, entre d'altres coses, que l'estació es mantingui al centre de Figueres.

10.- Un gran impacte sobre la muntanya del Castell: que és el pulmó verd de Figueres, i sobre la plana agrícola del nord i de l'est de la ciutat, és el que tindria la construcció d'aquesta monstruosa variant ferroviària.



**ACTE INFORMATIU
amb PEP GOU i
DANIEL PI NOYA**

FIGUERES
dimecres 10 de maig de 2023,
**a les 7 de la tarda a la Sala de
l'Sport.**

