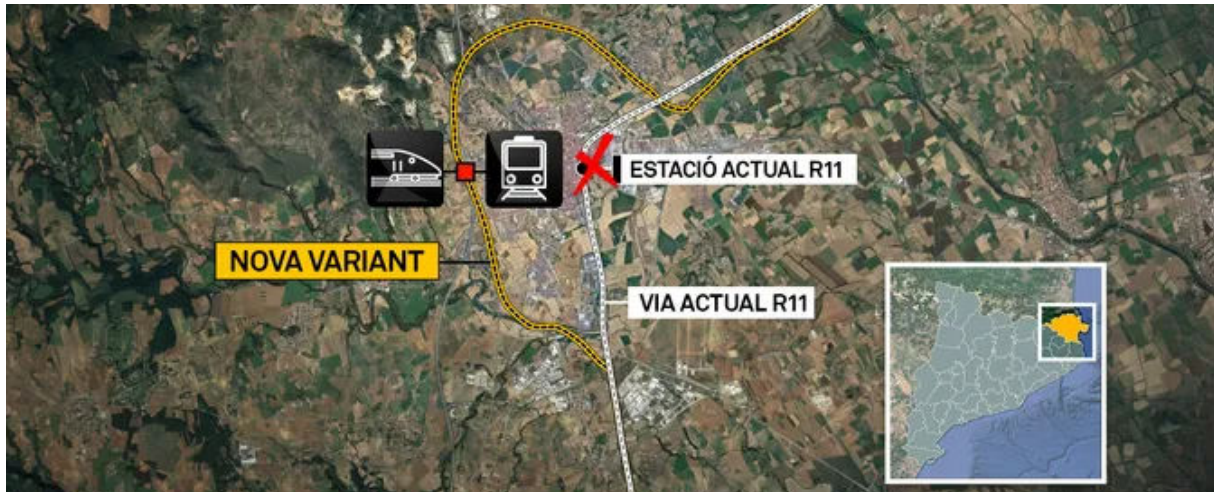


## Allunyar el ferrocarril del centre de Figueres és la pitjor opció per a la mobilitat sostenible



Font. 324.cat

***El trasllat del tren a Vilafant l'allunya de la majoria de la població de la ciutat i de la comarca. A Salou i Cambrils, moure el tren als afores ha fet perdre el 40% dels viatgers***

***El soterrament en trinxera, com es va fer a Vic, és l'opció que genera més consens: té un cost notablement inferior i permet mantenir l'estació al centre i sense passos a nivell***

El passat divendres 17 de febrer es va fer pública la intenció del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) i l'Ajuntament de Figueres de clausurar l'estació de Figueres de tren convencional i traslladar-la a l'estació d'alta velocitat de Vilafant, com a proposta per resoldre els passos a nivell. Davant d'aquesta notícia, que considerem pèssima, voldríem fer notar que:

1. **Allunyar el tren del centre el farà molt menys atractiu:** a Salou i Cambrils, on ja s'ha fet, s'ha passat de 800.000 passatgers/any a 344.000<sup>1</sup>. Això es tradueix, per tant, en més viatges en vehicle privat.
2. Es parla de garantir la "intermodalitat" (AV-Rodalies), però a l'estació del centre el **60% dels viatgers de la ciutat hi accedeixen a peu** i tenen l'estació d'autobusos a pocs metres. La possibilitat de passar de l'alta velocitat al tren convencional, en canvi, és possible a l'estació de Girona.
3. A curt termini, **resoldre els dos passos a nivell és tècnicament factible mitjançant passos inferiors** amb un cost de 2,5 milions d'euros<sup>2</sup>. Si es vol una opció que permeti una

<sup>1</sup> La pèrdua 2022 vs 2019 era del 55%, dels quals un 15% es deuen al COVID i un 40% al desplaçament. Font: [Les estacions de Cambrils i Salou perden 450.000 usuaris de tren des del canvi d'ubicació](#)

<sup>2</sup> [Actualització del Pla de Rodalies de Catalunya 2020-2030](#) (pàgina 258)

transformació urbanística més gran, el **soterrament del traçat ferroviari en trinxera**, com el que es va fer a Vic, seria una forma igualment molt més econòmica que la variant, que estimem entre 80 i 100 milions d'euros, i permetria mantenir l'estació al centre.

4. El MITMA i l'Ajuntament haurien d'explicar per què es volen invertir tants milions en una **obra tan faraònica com innecessària**. En temps d'emergència climàtica, els 400 M€ que es gastaran no milloraran el transport públic, sinó tot el contrari.

## Menys usuaris del tren i una Figueres menys accessible

Tots els antecedents de trasllats d'estacions centríques en emplaçaments de perifèria han comportat una **pèrdua molt significativa de viatgers**. A més del cas de les ciutats de Salou i Cambrils, ho hem vist a Gijón (pèrdua d'un milió de passatgers anuals), o al Feve-León (de 329.000 a 70.000 passatgers anuals).

Així, tenint en compte que actualment **Figueres és la tercera ciutat amb més passatgers del servei de trens regionals de Catalunya** (47.000 habitants)<sup>3</sup> i només per darrere de Girona i Tarragona (i per davant de ciutats de més població com Reus o Lleida), aquest trasllat pot comportar una pèrdua de passatgers considerable. És a dir, una nova ubicació excèntrica comportarà una pèrdua d'accessibilitat al transport públic de molts figuerencs/ques i de persones que visiten la ciutat.

Aquesta mesura també dificultarà l'accés a l'estació dels usuaris provinents de Roses i Castelló d'Empúries (incloent-hi Empuriabrava). En autobús **es perdrà la connexió bus-tren de persones usuàries de la línia e6** (Roses - Figueres), una de les més utilitzades de la comarca, o bé se'ls hi obligarà a allargar el seu recorregut pel centre de Figueres; i en cotxe s'obligarà a creuar la ciutat.

Solucions com les del bus llançadora ja s'ha vist, en aquest cas i en molts d'altres, que no són atractives per l'usuari. A més, allargarà en 4-5 minuts<sup>4</sup> el temps de viatge en direcció Portbou, empitjorant el servei per als usuaris dels municipis del nord-est de l'Alt Empordà.

Cal esmentar també que aquest canvi d'ubicació és **incoherent amb els creixements urbanístics futurs de la ciutat**, els quals es preveuen més cap a l'est, allunyant cada cop més la població del servei de tren convencional. Finalment, aquest trasllat, també podria acabar impactant negativament en la vitalitat del comerç del centre urbà.

## La integració urbana en trinxera, la via més factible

Per això, des de la PTP compartim **la necessitat d'eliminar de forma urgent els dos passos a nivell actuals de l'estació de Figueres**, però recordem que hi ha formes molt menys lesives i més econòmiques que traslladant l'estació.

- D'una banda, convé recordar que **suprimir estrictament els 2 passos a nivell** rebaixant la carretera, tal com contempla el Pla de Rodalies, suposaria només un import de **2,5 milions d'euros**.

<sup>3</sup> [Observatorio del Ferrocarril en España. Informe 2020](#) (pàgina 100)

<sup>4</sup> Càlcul PTP a partir de la longitud actual del tram Vilamalla - Vilajuïga i l'augment previst.

- De l'altra, existeixen modalitats d'integració que, si bé són ja més cares, continuen sent molt més econòmiques que la variant i no empitjoren l'accés. El cas més similar al de Figueres és el de Vic, on es va mantenir l'estació al centre amb un soterrament en trinxera. Rebaixant la superfície de les vies, es dona continuïtat als carrers i es fan passos per a vianants a peu pla. Aquesta mesura va permetre resoldre amb èxit l'encaix urbanístic del pas del tren i mantenir-ne l'accessibilitat a Vic. Per al cas de **Figueres, calculem que tindria un cost d'entre 80 i 100 milions d'euros**, i entenem que és l'opció tècnicament beneficiosa pel transport públic que genera més consens.



Vista de l'estació de Vic, després del soterrament en trinxera. Font: Wikipedia

## L'Ajuntament i el MITMA ens faran perdre el tren

En l'anunci de la passada setmana, les administracions van al·legar que l'opció de la variant és la que permet iniciar les obres més ràpidament, perquè part dels estudis (Estudi Informatiu, Estudi d'avaluació de la mobilitat generada i Declaració d'Impacte Ambiental) ja es van fer l'any 2007<sup>5</sup>. Des de la PTP lamentem profundament que, si és cert, es prenguin **decisions tan lesives pel servei de transport públic per mer oportunitisme temporal**.

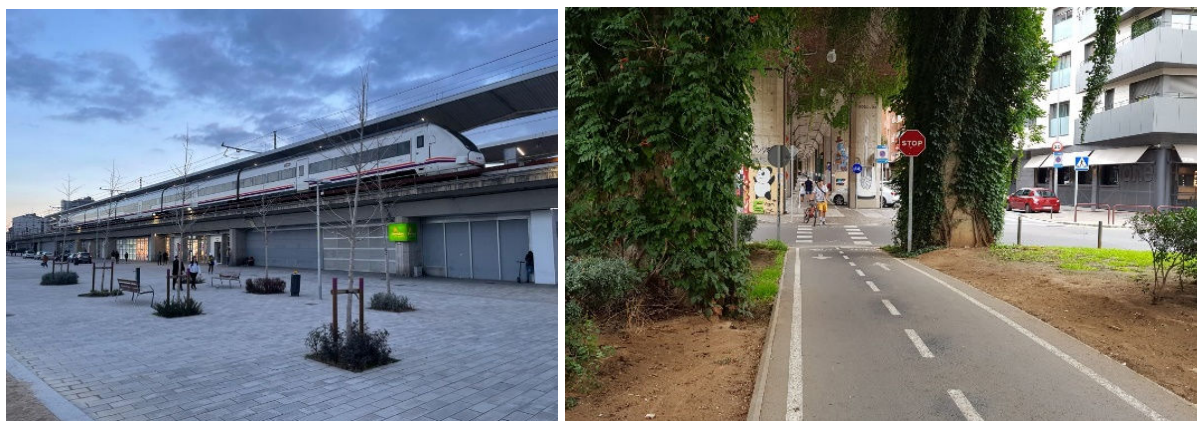
Fa 15 anys, entitats com IAEDEN-Salvem l'Empordà, amb el suport de la PTP, van reptar el govern municipal a un debat públic sobre aquesta proposta, a confrontar els arguments respectius davant la ciutadania. En aquell moment, 6.349 persones veïnes de Figueres i amb dret a vot, van signar un document en què reclamaven a l'Ajuntament que convoqués una consulta popular sobre un tema que, segons reconeixia el consistori, era vital per al futur de la ciutat. Avui, ens sumem a la demanda de IAEDEN-Salvem l'Empordà per reiterar aquestes propostes: **volem un debat públic asserenat per decidir el futur de l'estació**.

<sup>5</sup> [Estudi Informatiu Línea Barcelona-Portbou, variante de Figueres \(Girona\)](#)

## Annex: la percepció cultural del transport públic com a barrera

Voldríem acabar aquest comunicat amb una reflexió més general. Malauradament, estem consolidant una percepció del transport públic com a barrera en les nostres ciutats, diferent de la nostra visió dels carrers o vies per als cotxes. Per què no percebem com a barrera un carrer ample i sí una via ferroviària? És un aspecte cultural sobre el qual hi hauríem de reflexionar.

Si mirem altres exemples del nostre entorn, podem comprovar que el pas d'un tren o d'un tramvia té **moltes vies per ser integrats de forma digna** en la dinàmica d'una ciutat. És el cas, per exemple, de Girona, on el pas del ferrocarril de via convencional, amb un bon tractament de l'entorn, no suposa un impacte negatiu, ja que s'aprofita l'espai del viaducte per altres usos de mobilitat sostenible, com ara un carril bici segregat.



*Exemple d'integració urbana del ferrocarril a la ciutat Girona. Font: Pròpia*

O també en alguns municipis del Maresme, on l'impacte que té la infraestructura ferroviària no és comparable amb la que pot tenir una de viària. Sant Pol de Mar té integrat el ferrocarril a la trama urbana i a la mateixa fisonomia del poble no s'entendria sense aquest transport.



*Exemple d'integració urbana del ferrocarril a la ciutat Sant Pol. Font: Pròpia*

O el cas de l'estació central de Colònia (Köln-Hauptbahnhof) que és en superfície i al costat mateix de la Catedral (la més visitada d'Alemanya i patrimoni mundial de la UNESCO).



*Exemple d'integració urbana del ferrocarril a la ciutat de Colònia. Font: Pròpia*

Per últim, el cas de l'estació de Leeds (UK, 700.000 habitants), on s'han adossat al viaducte per on passen les vies, edificis amb equipaments privats dedicats amb activitats que toleren bé el soroll i les vibracions, com bars musicals, perruqueries i botigues.



*Exemple d'integració urbana del ferrocarril a la ciutat de Leeds. Font: GoogleMaps*

Des de la PTP volem **contribuir a canviar aquesta mentalitat**, i acceptar que la forma pública de transport és una peça clau en les nostres vides, que no podem apreciar com a barrera i que és una qüestió modificable en la nostra cultura i la nostra percepció.