

NO SUPRIMEIXEN ELS PASSOS A NIVELL, ENS DEIXEN SENSE ESTACIÓ.

Fa més de 15 anys que, des de la IAEDEN-Salvem l'Empordà, amb al·legacions i mobilitzacions, hem estat defensant l'alternativa del soterrament i la necessitat de preservar i potenciar la línia de Portbou. Una vegada més, des de l'ajuntament i des del Ministerio de Fomento, ens volen deixar sense estació.

A l'Avanç del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) en tramitació, s'establia que el soterrament en trinxera de la línia i el manteniment de l'estació al centre de la ciutat, eren la millor opció des de tots els punts de vista. En canvi, al POUM que va sortir a informació pública ja es contemplava també l'opció del trasllat a Vilafant; tot i que, una lectura acurada del text, deixava clar que no hi havia arguments de pes que justifiquin aquesta segona opció. Ara l'Ajuntament fa un pas més enllà i vol descartar l'opció del soterrament.

Vam presentar al·legacions al POUM amb uns arguments que podem resumir a continuació.

Arguments referits a la mobilitat:

Primer.- Malgrat els esforços fets per atreure viatgers cap a la línia d'alta velocitat, malgrat els preus abusius i el servei deficient, els usuaris de l'estació del centre han continuat augmentant. Així, l'any 2007 eren 3.200 viatgers diaris de mitjana i el 2014, amb l'alta velocitat ja funcionant, eren 4.100; davant els 1.500 de l'estació de Vilafant. A més, cal saber que els usuaris reals no es corresponen amb els bitllets venuts. Efectivament, en moltes estacions de la línia no es venen bitllets i en molts trens no hi ha interventors.

Segon.- Actualment 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. El trasllat de l'estació a Vilafant, l'allunyaria de la majoria dels empordanesos. Molts figuerencs recorrerien al cotxe privat o als busos per accedir a Vilafant i molts usuaris de la comarca simplement continuarien el viatge amb cotxe perquè seria més fàcil que travessar la ciutat. Tot plegat provocaria un augment de la mobilitat motoritzada a la comarca i en una ciutat que viu instal·lada en el caos circulatori i una pèrdua de viatgers pel ferrocarril. Aquests desplaçaments comportarien un augment de la contaminació, de les emissions i de la possibilitat d'accidents en el casc urbà.

El trasllat a Vilafant, penalitza al 60% dels usuaris que accedeixen a peu a l'estació, als que ni contaminen ni congestionen les vies urbanes. Amb el trasllat, no només es perjudica la salut i el benestar dels habitants, sinó que s'actua en contra del que l'interès general i l'emergència climàtica reclamen.

Tercer.- S'implantaria un model de discriminació social. El trasllat de l'estació perjudicaria les persones que no tenen accés al vehicle privat. Cal tenir present que la majoria de la població i sovint els més vulnerables, no té ni cotxe ni carnet de conduir.

Quart.- Figueres és l'excepció. Mentre els alcaldes de Figueres feien volar coloms, moltes ciutats catalanes han resolt el problema amb soterraments en els darrers anys; fins i tot les que tenien menys població i recursos: Pallejà (11000 habitants), Montmeló (8000 hab.), Sant Andreu de la Barca (27000 hab.). També ciutats similars com Vic (45000 hab) i Vilafranca del Penedès (40000 hab) o molt més grans com Sabadell i Terrassa, han aconseguit mantenir la centralitat de les seves estacions, fet que ha suposat un element dinamitzador social i econòmic. Properament, també es faran els soterraments a les ciutats de Montcada i Reixach (35000 hab) i Sant Feliu de Llobregat (45000 hab). La metodologia de soterrament "en trinxera" que s'ha aplicat en casos com Vic o Terrassa Est, en el qual es rebaixa la cota del terreny i s'habiliten multitud de creuaments, suposa un mètode de soterrament amb un cost econòmic raonable i, per tant, un projecte factible.

Cinquè.- Quan som a les portes d'una crisi energètica i quan ja patim una emergència climàtica, no deixa de sorprendre la poca rellevància que es dona a la línia de Portbou, que serà vital per a una mobilitat sostenible i pel futur del turisme. El corredor mediterrani que avança a pas de tortuga, estacions abandonades, connexions internacionals inexistentes, negativa a crear un tren turístic transfronterer entre Perpinyà i Girona. Un exemple per veure el que hem perdut i caldria recuperar és el baixador de Garbet (considerada la platja de Figueres). L'historiador de la ciutat Josep M. Bernils, explica que l'any 1956 es despatxaren, només per a banyistes, 17.000 bitllets durant el mes de juny, 18.000 el juliol i 21.000 l'agost.

Arguments referits als costos del trasllat.

Primer.- Elevat cost econòmic del trasllat de l'estació, molt per damunt del cost del soterrament. Efectivament, pel soterrament en trinxera del traçat actual, hi ha diferents opcions que impliquen costos d'implantació diferents. En qualsevol cas, el seu cost és menor que el de la variant ferroviària del nord, que és més llarga i que consta d'un túnel, al nord del Castell de Sant Ferran, seguit d'un viaducte enorme. Viaducte necessari per salvar el sobtat desnivell respecte de la plana, per superar les diverses carreteres i per travessar zones inundables. Tot això per portar les vies des de la muntanyeta fins al terme municipal de Vilabertran on tornarien a enllaçar amb el traçat actual.

Segon.- Tal com reconeixen els redactors del POUM, en les pàgines 123 i 124 de l'Estudi Ambiental Estratègic, el pendent de la variant nord fa impossible que hi puguin circular trens de mercaderies. Per això és obligatòria la construcció d'un by-pass de mercaderies, a l'est de la ciutat. La construcció d'aquesta variant hauria de precedir al trasllat de l'estació perquè, en cas contrari, s'hauria de renunciar al pas de trens de mercaderies per la línia de Portbou.

Tercer.- Fomento va bastir uns talussos i un viaducte per construir la variant sud, entre la línia convencional, a l'alçada de Vilamalla i l'estació de Vilafant, però només hi van instal·lar una via d'ample ibèric amb el tercer rail.. No creiem

que pogués funcionar correctament la línia convencional de passatgers i mercaderies amb un accés per un tram de via única. Per tant, al cost de fer la caríssima variant nord cal afegir-hi el de completar la variant sud (via, catenària, etc.). Aquesta segona via ha de confluir amb la línia convencional i això vol dir fer les obres necessàries a l'alçada de Vilamalla.

Quart.- Falta d'espai a l'estació de Vilafant per acollir els trens de rodalies. L'estació de l'AVE de Vilafant, no era una estació sinó un PAET (Puesto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes), que es va construir sobretot perquè els trens de càrrega, que havien de circular per la línia d'alta velocitat, es poguessin apartar per deixar passar els de viatgers molt més ràpids. Aquest PAET va ser reconvertit en estació. Malgrat això, encara fa aquesta funció, sobretot pel que fa a estacionar trens.

Després del fracàs de les connexions internacionals, són els serveis AVANT (1.000 passatgers/dia) i AVE (500 passatgers/dia) els principals de l'estació de Vilafant. Aquests serveis tenen allà l'origen i el final i això vol dir que hi ha combois a la platja de vies, tant de nit com en algunes franges horàries diürnes.

A l'estació convencional passa exactament el mateix. S'utilitza l'andana simple, més propera a l'estació, i una part d'una andana doble de manera permanent pels trens que van i venen de Portbou. Mentre, els MD, amb origen i final a Figueres, s'estacionen i surten des de la via 3 de l'andana doble, que està permanentment ocupada, tan de dia com de nit, per aquests combois. Per aquesta estació circulen, en dies feiners, 60 trens (30 en cada sentit) de les línies RG1 i R11.

Considerant que a l'estació de Vilafant només hi ha dues andanes dobles i set vies, tenim molts dubtes de que pugui donar resposta a tota aquesta activitat derivada del transport de viatgers i, a més, fer la funció de PAET pel que fa al transport de mercaderies. Ampliar la platja de vies (o el nombre d'andanes) és complicat perquè està enclosa entre l'AP7 i la pròpia estació i el barri del Colobret. A més, com que el terreny fa pendent, hi ha un desnivell considerable entre la platja de vies amb les andanes i l'edifici de l'estació. Aquest problema no és fàcil de resoldre i comporta unes despeses molt elevades que no s'havien comptabilitzat en els estudis fets fins ara.

Cinquè.- Poc espai a l'actual estació de Vilafant, que no pot acollir els milers de viatgers del tren convencional. Quan es va començar a parlar de traslladar l'estació a Vilafant, l'ajuntament volia que es construís una estació molt més gran i tres vegades més cara que la que va acabar fent Fomento.

Sisè.- Tant la crisi ambiental com l'energètica, faran que el transport de mercaderies per tren augmenti, tant en aquesta línia com en la de l'AVE, on ara circulen només dos d'aquests combois al dia i això complicaria encara més la gestió dels moviments a la hipotètica estació única de Vilafant.

No ens consta que ni a l'ajuntament ni a Fomento s'hagi tingut en compte res del que acabem d'esmentar; tot i que es evident que tot plegat multiplica de molt el cost d'aquesta operació i la complica enormement.

Altres costos que algú haurà d'assumir (i no serà Fomento).

Primer.- No hi ha espai per fer funcionar la suposada estació intermodal. Cal ampliar de molt les places de pàrquing existents. Cal també trobar un emplaçament per una nova estació d'autobusos, que hauria de ser més gran que l'actual.

N'hi ha prou amb mirar un mapa per veure que l'espai disponible a tocar l'estació és molt escadusser.

Segon.- Cal també espai per resoldre els accessos a una estació que està situada en un cul de sac. S'ha parlat de perllongar la futura Ronda Nord fins a l'estació mitjançant un túnel per sota la muntanya del Castell. No cal dir que això val una fortuna.

Si nosaltres, en plena bombolla immobiliària, ja dubtàvem seriosament que fos possible pagar totes les obres amb els aprofitaments urbanístics que poguessin sortir dels terrenys de l'estació del centre, ara mateix refiar-se d'aquests ingressos ens sembla una imprudència temerària.

Una vegada feta la variant per a mercaderies de l'est, el risc que la circumval·lació ferroviària del nord, per canvis en el govern de Madrid o per problemes econòmics, es retardi o no es faci pel seu elevat cost i pel poc pes polític i electoral de la ciutat, és evident. Per tant, es ben clar que aquesta operació comporta un risc evident pel manteniment del servei de viatgers entre Figueres, Portbou i la Catalunya Nord. La possibilitat d'acabar fent el préssec i que la ciutat resti empantanegada i endeutada per molts anys, és ben real.

L'impacte sobre el medi ambient i el paisatge.

Les obres vinculades al trasllat tindrien un impacte paisatgístic molt gran sobre una zona que, com destaquen els redactors del POUM, és visible des de bona part del terme municipal i de la plana. La zona del Castell de Sant Ferran i de la Garriga, és la única de Figueres que té un paisatge diferent de l'agrari, és el pulmó verd de la ciutat i la gran zona d'esbarjo de la ciutadania. A més, és l'habitat d'una planta endèmica (Seleni Senneni), en greu perill d'extinció perquè només es troba a la muntanya del Castell i a Siurana d'Empordà. Curiosament, els redactors del POUM reconeixen el gran valor d'aquesta zona i de la plana agrícola del nord i proposen protegir-les al màxim. L'Ajuntament i el Ministerio de Fomento estan disposats a trinxar-les.

Els arguments favorables al trasllat.

Parlar de la supressió dels passos a nivell, no és cap argument perquè amb el soterrament també desapareixerien i més ràpidament.

Entre els inconvenients de tenir dues estacions s'hi fa constar el de la pèrdua d'intermodalitat. Una pèrdua relativa perquè la intermodalitat AVE-Tren de rodalies està assegurada a l'estació de Girona i la intermodalitat tren-bus està plenament vigent al centre de la ciutat. Per tant, el problema queda restringit al

pas de l'AVE a l'estació d'autobusos; assegurat 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" pel manteniment del model actual, a efectes de la intermodalitat, són una ínfima minoria.

Dos alcaldes de diferents colors polítics, però partidaris de traslladar l'estació, han conviscut durant anys amb diversos ministres de Fomento, tant del PSOE com del PP. Dos alcaldes que han hagut de veure com Fomento, no movia un dit, un cop resolta la seva primera prioritat. El Ministerio volia construir la variant ferroviària sud per poder desviar trens cap al túnel del Pertús i estalviar-se així les quantioses indemnitzacions que havia de pagar a l'empresa TpFerro per no tenir acabades en temps les obres de l'AVE. Tant és així que, l'any 2012, el ple de l'ajuntament va rectificar tot aprovant una moció que suposava tornar a l'opció del soterrament en trinxera. Haurem de concloure que l'Ajuntament de Figueres es va equivocar, fa 14 anys, fent una opció radicalment diferent de la de moltes altres ciutats catalanes i que Figueres no ha tingut prou pes polític com per alterar la immobilitat de Fomento.

Encara que als alcaldes d'aquesta vila els costi d'entendre, el tema de l'estació de Figueres és un tema de país que va molt lligat al futur de la línia de Portbou i, per tant, ambdós temes s'havien d'haver treballat a nivell comarcal.

El soterrament en trinxera elimina els passos a nivell i és més barat i més ràpid de fer que tota aquesta complicadíssima operació. Ens hauríem de preguntar per què s'opta per una "solució" molt més cara i arriscada, que té un impacte medi ambiental i paisatgístic molt gran i que ens fa perdre una estació inaugurada el 1877.