



LA IAEDEN-SALVEM L'EMPORDÀ I EL POSSIBLE TRASLLAT DE L'ESTACIÓ DE FIGUERES A VILAFANT. LES RAONS DE LA NOSTRA OPOSICIÓ.

INTRODUCCIÓ.

La IAEDEN-SALVEM L'EMPORDÀ és una entitat d'estudi i de defensa del medi ambient i del territori que existeix des del 1980. Amb els seus 800 socis, és una de les entitats més importants de Catalunya en el seu àmbit. Si tenim en compte que l'Alt Empordà té una població d'uns 146.000 habitants i més d'un 25% de residents estrangers, és evident que la nostra entitat té un arrelament significatiu.

Ja fa vint anys que, des de la IAEDEN-SALVEM L'EMPORDÀ, ens oposem a traslladar a Vilafant les estacions del tren convencional i dels autobusos. Ho hem fet convocant mobilitzacions i actes públics i també presentant al·legacions des de que va començar a aparèixer en diferents instruments de planificació del territori o de les infraestructures. L'any 2007, amb la PTP (associació per a la promoció del transport públic) i amb col·lectius de veïns de diferents pobles, vam crear la plataforma ***Defensem el Tren de l'Empordà***. Les opinions sobre la mobilitat que recollim en aquest document coincideixen amb les que expressa aquesta plataforma.

ANTECEDENTS.

El "Estudio Informativo" publicat el desembre del 2006, preveia la construcció d'una variant ferroviària sud, que havia de permetre als trens arribar fins l'actual estació de l'AVE des de l'alçada de l'estació de Vilamalla de la línia convencional i enllaçar així amb la línia d'alta velocitat. Aquesta variant es va construir i va fer possible, des del 2010, desviar trens cap al túnel de peatge del Pertús, però no es va completar. També esbossava la construcció d'una altra variant, al nord de Figueres.

LES RAONS DE LA NOSTRA OPOSICIÓ.

Pensem que és el moment oportú per reiterar, davant de les diferents Conselleries i organismes de la Generalitat de Catalunya implicats en el tema, el conjunt de raons que justifiquen aquesta oposició i que fan referència als següents aspectes:

1.- Impacte sobre el pulmó verd de Figueres per la construcció de la Variant Ferroviària del Nord.

1. La muntanyeta del Castell i els seus voltants, són l'única part del terme municipal que no és sol urbà o exclusivament agrícola. Això fa que sigui molt freqüentat pels figuerencs que hi fan tota mena d'activitats de lleure i esportives. El trasllat de les

estacions, comportaria la construcció d'una variant ferroviària pel nord de la ciutat; una variant que, des de l'estació de Vilafant, hauria de permetre que els trens baixessin a la plana i tornessin a enllaçar amb la línia de Portbou.

Aquesta variant s'ha esbossat de diferents maneres, però sempre comportava la construcció d'un túnel sota la muntanyeta. Ara bé, el problema és que el traçat d'aquest es dibuixa sobre el recorregut d'un barranc amb diferents braços. Caldria veure si és possible un traçat que no surti a la superfície en algun punt de la fondalada. En aquest darrer supòsit, l'impacte sobre el medi seria molt important.

2.- Impacte sobre la biodiversitat, Un endemisme botànic excepcional. (Seleni Sennenii).

La muntanyeta del Castell de Sant Ferran, es l'habitat d'un endemisme botànic excepcional. La Seleni Sennenii localitzada únicament a l'Empordà. Concretament a la Muntanyeta, al terme municipal de Siurana d'Empordà i en algun punt de les lleres del riu Manol, d'on sembla estar a punt de desaparèixer.

Com ja hem explicat, les dificultats per construir un túnel sota la muntanya del Castell, poden fer que aquesta obra acabi afectant l'habitat de la Seleni.

3.- Pèrdua de sols agrícoles. Inundabilitat agreujada.

La construcció d'una variant ferroviària nord de més de 8 km de llargada tindria un fort impacte sobre la plana agrícola al nord i a l'est de la ciutat.

A més, com que bona part d'aquesta variant ferroviària nord travessaria zones classificades com a molt inundables o inundables, caldria elevar el traçat. Això, com ja va passar amb la construcció del cinturó de ronda elevat de la actual Nacional II, podria agreujar la inundabilitat dels camps adjacents.

L'obra seria complicada perquè el problema de la inundabilitat hauria de conviure amb el de la necessitat de superar, en aquests 8 km, un canal dels regants, l'antiga nacional II, diverses carreteres locals i la Nacional 260, abans de tornar a connectar amb la línia de Portbou. Caldria veure, a més, com es concreta en un projecte el problema de superar el cinturó de ronda elevat de l'actual N II.

La construcció de diverses infraestructures viàries, amb l'únic objectiu de donar accés a la nova estació, com ara la totalment innecessària prolongació de la C31, tindria el mateix efecte al sud i a l'oest de la ciutat.

4.- Impacte paisatgístic.

Independentment del que pogués passar a la muntanyeta del Castell, és evident, per tot el que acabem de dir, que aquesta variant ferroviària nord i les noves infraestructures viàries tindrien un impacte important sobre un paisatge empordanès ja molt castigat.

5.- Enorme despesa pública sense una justificació raonable.

Efectivament, estan parlant de:

- a) Completar la variant ferroviària del sud; és a dir, la que connecta la línia convencional BCN/Portbou, a l'alçada de l'estació de Vilamallà, amb l'actual estació de l'AVE de Vilafant. Estava prevista amb dues vies d'ample ibèric, amb el tercer rail incorporat. En realitat, només una via d'ample europeu (i una catenària) es van instal·lar. Malgrat ser incompleta, aquesta obra va costar gairebé 40 milions d'euros (39.931.235,20 euros), en preus del 2009....

- b) Construir una variant ferroviària nord; és a dir, d'un nou traçat ferroviari d'uns 8 km. El llavors Secretari General d'Infraestructures, va dir l'any passat a Figueres, que preveien la construcció d'un túnel de 2 km, sota la muntanya del Castell de Sant Ferran i que aquesta variant costaria uns 150 milions d'euros. Considerant el que va costar la incompleta variant sud, sense túnel i amb poc més de la meitat de recorregut, ens sembla inversemblant aquesta estimació.
- c) Construir una nova estació intermodal (tren, alta velocitat, autobusos) en un espai proper a l'actual estació de l'AVE, vol dir dotar-la d'una zona d'aparcament molt més gran que l'actual de només 170 places.
- d) Modificar la platja de vies per encabir-hi andanes reservades als viatgers del tren convencional. Cal tenir present que les dues estacions actuals actuen com a final de línia; és a dir que hi "dormen" trens i que fan també d'espai per apartar trens de mercaderies.
- e) Cal dimensionar als accessos directes a la zona perquè, amb les darreres dades que coneixem, els viatgers del tren convencional més que quadruplicaven els de la línia d'alta velocitat i caldria afegir-hi tot el moviment associat a l'estació d'autobusos. Només cal donar un cop d'ull a un mapa per veure que es tracta d'un autèntic cul-de-sac.
- f) Prolongar la futura ronda viària nord, que està previst construir properament i que aniria des de la Nacional 260 fins a l'antiga Nacional II, mitjançant un túnel viari sota la muntanyeta del Castell. Un túnel que permetria als vehicles d'apropar-se a la nova estació eludint el pas pel centre de la ciutat.
- g) Prolongar la C31, que ara s'acaba a l'entrada de Figueres, per portar-la fins al terme de Vilafant. Aquesta obra seria totalment innecessària sense el trasllat de l'estació, perquè ja existeix una variant, que passa per Borrassà i Ordis, i que permet enllaçar la C31 i el cinturó de Ronda de la Nacional II amb la Nacional 260 (la carretera d'Olot) en un punt proper al poble de Navata.
- h) Nova sortida de l'autopista a l'oest de Figueres. Des del moment que s'ha alliberat el peatge, aquesta sortida pot tenir sentit independentment del trasllat de l'estació.

Al marge de tot això, el Ministerio va anunciar la seva voluntat de tirar endavant el desdoblament del cinturó de ronda de l'actual N-II.

És evident que es tracta d'unes inversions enormes, de l'estat, de la Generalitat i de l'ajuntament que cal fer, en bona part, de manera simultània o el caos circulatori a la ciutat i a la comarca augmentarà de molt.

6.- Impacte sobre el medi ambient i la salut.

Augment de les emissions de gasos d'efecte hivernacle, de la contaminació, dels accidents de trànsit; és a dir, de tots els problemes relacionats amb la circulació de vehicles a motor.

7.- Impacte molt negatiu sobre la mobilitat local.

En un moment en que tant l'evidència del canvi climàtic com l'entrada en una crisi energètica, fan imprescindible replantejar-se les idees vigents sobre la mobilitat. Mentrestant, les diferents administracions van, en bona part, en la direcció contrària.

Com es pot comprovar en la memòria del POUM que acaba d'aprovar l'ajuntament de Figueres, el trasllat de l'estació l'allunya de la immensa majoria dels habitants de la ciutat. Dades de Renfe de fa uns anys, mostraven que el 60 % dels usuaris accedien a peu a una estació que és a 750 metres del centre de la Rambla i amb l'estació d'autobusos al costat. L'actual estació de l'AVE, és a 1.500 metres del mateix punt.

El dret a la mobilitat no existeix si el transport públic i les seves instal·lacions no són

accessibles a totes les persones i també en surt molt perjudicat si el transport públic no està a l'abast. Per això, la centralitat de les estacions del tren de la immensa majoria, que és el tren convencional, i la seva proximitat a les d'autobusos, és tan important.

És evident que el trasllat de l'estació provocaria un augment dels desplaçaments motoritzats dins del casc urbà.

Els diferents organismes públics tenen una concepció desfasada de la mobilitat; en lloc de proposar mesures per gestionar la mobilitat actual i fer-la més sostenible, parlen de construir infraestructures al servei exclusiu de la circulació de vehicles a motor i, bàsicament, dels privats.

Així el POUM parla de reformar uns barris i de fer créixer la ciutat cap al sud i cap a l'est i ben poc de canviar la mobilitat. Tot això després que el redactor del Pla de Mobilitat de l'any 2012, digués sense embuts que Figueres era "la ciutat amb les pitjors dades de mobilitat de totes les que conec".

Ara, s'opta per agreujar el problema i per augmentar l'enorme quantitat d'hores de treball i de lleure que es perden en els embussos.

L'autobús que connecta les actuals estacions de tren i de busos amb la de l'AVE, pertany a l'empresa que té la concessió del servei interurbà cap a la Garrotxa. Els autobusos urbans de Figueres no poden -ni podrien- accedir a una estació situada en un altre terme municipal. un problema afegit.

8.- Impacte molt negatiu sobre la mobilitat comarcal.

Figueres és un pol d'atracció de visitants per diverses raons:

a) És la capital de la comarca i té uns serveis (seus de les diferents administracions, hospital i altres establiments sanitaris, notaries, etc.) i uns comerços i uns mercats que no tenen la resta de poblacions. Això comporta una afluència de visitants habituals molt important i que venen tant de la comarca com de la Catalunya Nord.

b) Molts turistes ens visiten per accedir als Museus, al Castell de Sant Ferran, als mercats i als comerços. Afortunadament un 26% de visitants del Museu Dalí venien en tren l'any 2019 i molts altres en autobusos.

Tant els turistes com els visitants habituals, de la comarca i de la Catalunya Nord (aquests darrers molt nombrosos), el que volen és anar al centre de la ciutat i no a un cul de-sac mal comunicat de Vilafant.

c) Molta gent de la comarca ve a Figueres per accedir al transport públic (tren, autobusos, TGV).

Com que el transport públic comarcal és molt deficient i el transfronterer pràcticament inexistent, tot això comporta un índex de motorització que està entre els més elevats de l'estat i el col·lapse del trànsit dins de la ciutat. Malgrat el nombre creixent dels aparcaments dissuasoris, el comerç i tota l'activitat econòmica de la ciutat se'n ressenten.

Al mateix temps, el col·lapse circulatori provoca que el transport públic, tant l'urbà com l'interurbà, funcionin malament: és un cercle viciós.

El possible trasllat de l'estació tindria un impacte molt negatiu sobre la mobilitat comarcal pel fet que la immensa majoria de la població de la comarca viu a llevant de la ciutat i l'estació es vol traslladar a ponent. Figueres concentra el 33% de la població i les 3 viles amb més població després de la capital comarcal, són totes a llevant i sumen el 28,85 % dels habitants de la comarca. Vilafant, la més gran de les que són a ponent, el 3,87%.....

Traslladar l'estació comporta, per la major part de la gent de l'Empordà, un desplaçament

més llarg per accedir-hi. Això, sumat al fet que el recorregut de la variant ferroviària és molt més llarg que el de l'actual traçat, provocaria un augment del temps total de viatge, que aniria en perjudici de la competitivitat del transport públic.

Cert que el col·lapse circulatori disminuiria si a la comarca hi hagués un bon sistema de transport públic. Ara bé, històricament, l'ajuntament de Figueres ha mostrat un interès pel tema molt escadusser, quan no directament inexistent. No tenen una concepció integral de la mobilitat; no se'n adonen que un sistema de transport públic que realment garanteixi el dret a la mobilitat de les persones, ha d'integrar, coordinar i fer compatibles tots els modes de desplaçament. No han demanat mai uns serveis de trens i d'autobusos coordinats i cadenciats, que s'aportessin mútuament viatgers, ni, fins fa ben poc, la integració tarifària, que ja existeix al Gironès i a la Garrotxa.

9.- Impacte negatiu sobre la societat.

El trasllat penalitza al 60% dels usuaris que accedeixen a peu a l'estació i 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.

A més, s'implanta un model que discrimina socialment perquè el trasllat perjudica les persones que no tenen accés al vehicle privat. Cal tenir present que, contràriament al que es podria deduir de la informació emesa pels mitjans de comunicació, la majoria de la població (i sovint els més vulnerables) no té ni cotxe ni carnet de conduir.

10.- La suposada "intermodalitat".

Es parla poc de la mobilitat i quan es fa és per fer referència a la circulació de vehicles a motor o per dir que la posició de l'estació no té cap importància; cosa que desmenteixen tots els casos coneguts en que s'ha desplaçat una estació del centre amb un balanç molt negatiu pel transport públic i per la mobilitat en general.

També es fa esment dels avantatges de la intermodalitat. Ara bé, la intermodalitat entre el tren convencional i l'AVE, ja està assegurada a l'estació de Girona, a 14' de viatge i també per l'autobús que enllaça, a Figueres, les dues estacions. El nombre de persones que utilitzen aquest autobús, que permet passar de l'AVE al bus o al tren, és extremadament reduït i, per tant, els beneficiaris d'aquesta suposada intermodalitat serien poquíssims.

11.-Està tot decidit, però....

El MITMA va incomplir el seu compromís de licitar la redacció del projecte d'obres el mes de juliol del 2023. Només va pressupostar una partida de 250.000 euros, que ells mateixos van reconèixer públicament que era totalment insuficient per a un projecte d'aquesta envergadura. No sabem quan hi haurà nous pressupostos ni quina quantitat es pressupostarà. En qualsevol cas, sembla força clar que s'esgotarà la legislatura sense veure massa avenços.

Mentrestant, ADIF està canviant les catenàries de la línia de Portbou i concretament del tram entre Vilamalla i Vilabertran; un tram que hauria d'eliminar-se amb el trasllat. També acaba d'anunciar inversions importants en les estacions del centre de Figueres i de l'AVE a Vilafant; dues estacions que, en teoria, haurien de desaparèixer.

Sobre el trasllat, no hi ha res més que paraules i els fets desmenteixen les suposades voluntats ministerials.

12.- Els alcaldes marxen, els passos a nivell es queden.

En els darrers 15 anys, mentre Figueres feia volar els coloms del trasllat a Vilafant, una

dotzena de poblacions catalanes han optat per conservar les estacions al centre i per integrar els traçats ferroviaris de diverses maneres; entre elles recorrent a diverses modalitats de soterrament. Veient això i tenint en compte que el trasllat comporta unes inversions enormes, és legítim preguntar-se si l'estratègia seguida fins ara no ha estat equivocada.

13.- Soterrar les vies en una trinxera, com a Vic.

No estem obsessionats amb els soterraments. Si defensem aquesta alternativa és perquè la configuració de la trama urbana i el fet que els creixements més importants s'hagin donat, els darrers anys, en paral·lel a la platja de vies, el fan ser la millor solució.

És una manera de suprimir els passos a nivell molt més ràpida i molt més barata que traslladar l'estació. Permet connectar la trama urbana, no té cap impacte sobre el territori i estalvia emissions i caos circulatori. Com que es faria sobre l'actual traçat ferroviari, no caldria iniciar un procés d'expropiacions com en l'opció del trasllat.

Per tot això, continuarem defensant l'alternativa del soterrament, que considerem molt més racional i que contribueix a fer una ciutat molt més amable i accessible.

Llorenç Pascua Subiranas
President de la IAEDEN-Salvem l'Empordà
Signat:

Figueres, 24 d'octubre del 2024