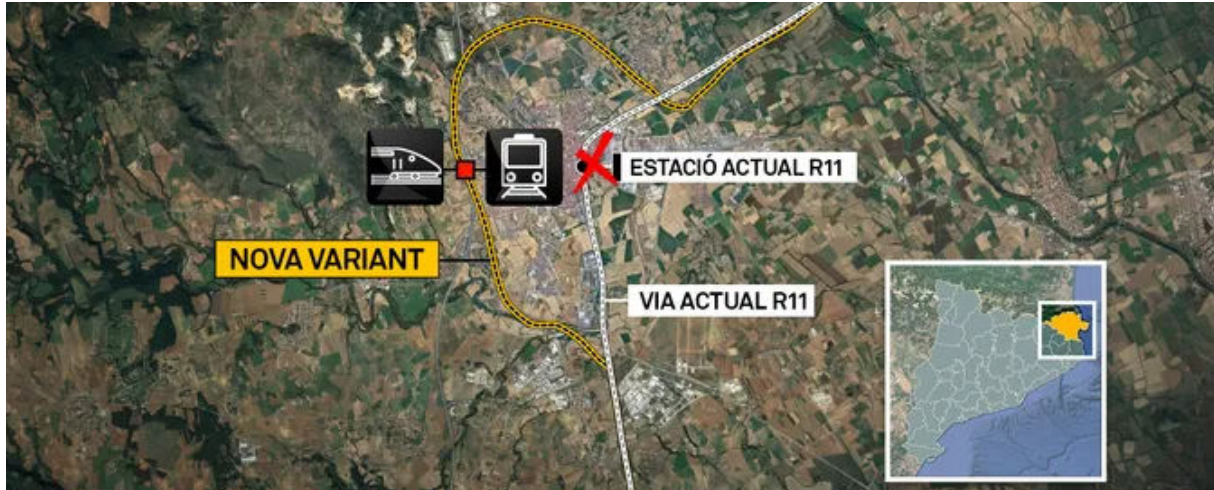


Alejar el ferrocarril del centro de Figueres es la peor opción para la movilidad sostenible



Fuente. 324.cat

El traslado del tren a Vilafant le aleja de la mayoría de la población de la ciudad y de la comarca. En Salou y Cambrils, mover el tren a las afueras ha hecho perder el 40 % de los viajeros

El soterramiento en trinchera, como se hizo en Vic, es la opción que genera más consenso: tiene un coste notablemente inferior y permite mantener la estación en el centro y sin pasos a nivel

El pasado viernes 17 de Febrero se hizo pública la intención del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) y el Ayuntamiento de Figueres de clausurar la estación de Figueres de tren convencional y trasladarla en la estación de alta velocidad de Vilafant, como propuesta para resolver los pasos a nivel. Ante esta noticia, que consideramos pésima, queríamos hacer notar que:

1. **Alejar el tren del centro le hará mucho menos atractivo:** en Salou y Cambrils, donde ya se ha hecho, se ha pasado de 800.000 pasajeros/año a 344.000¹. Esto se traduce, por tanto, en más viajes en vehículo privado.
2. Se habla de garantizar la "intermodalidad" (AV-Cercanías), pero en la estación del centro el **60 % de los viajeros de la ciudad acceden a pie** y tienen la estación de autobuses a pocos metros. La posibilidad de pasar de la alta velocidad al tren convencional, en cambio, es posible en la estación de Girona.

¹ La pérdida 2022 vs 2019 era del 55%, de los cuales un 15% se deben al COVID y un 40% al desplazamiento. Fuente: [Las estaciones de Cambrils y Salou pierden a 450.000 usuarios de tren desde el cambio de ubicación](#)

3. A corto plazo, **resolver ambos pasos a nivel es técnicamente factible mediante pasos inferiores** con un coste de 2,5 millones de euros². Si se quiere una opción que permita una mayor transformación urbanística, el **soterramiento del trazado ferroviario en trinchera**, como lo que se hizo en Vic, sería una forma igualmente mucho más económica que la variante, que estimamos entre 80 y 100 millones de euros, y permitiría mantener la estación en el centro.
4. El MITMA y el Ayuntamiento deberían de explicar por qué quieren invertir tantos millones en una **obra tan faraónica como innecesaria**. En tiempos de emergencia climática, los 400 M€ que se gastarán no mejorarán el transporte público, sino todo lo contrario.

Menos usuarios del tren y una Figueres menos accesible

Todos los antecedentes de traslados de estaciones céntricas en emplazamientos de periferia han comportado una **pérdida muy significativa de viajeros**. Además del caso de las ciudades de Salou y Cambrils, lo hemos visto en Gijón (pérdida de un millón de pasajeros anuales), o en el Feve-León (de 329.000 a 70.000 pasajeros anuales).

Así, teniendo en cuenta que actualmente **Figueres es la tercera ciudad con más pasajeros del servicio de trenes regionales de Cataluña** (47.000 habitantes)³ y solo por detrás de Girona y Tarragona (y por delante de ciudades de mayor población como Reus o Lleida), este traslado puede comportar una pérdida de pasajeros considerable. Es decir, una nueva ubicación excéntrica comportará una pérdida de accesibilidad al transporte público de muchos de Figueres y de personas que visitan la ciudad.

Esta medida también dificultará el acceso a la estación de los usuarios provenientes de Roses y Castelló d'Empúries (incluyendo Empuriabrava). En autobús **se perderá la conexión bus-tren de personas usuarias de la línea e6** (Roses - Figueres), una de las más utilizadas de la comarca, o bien se les obligará a alargar su recorrido por el centro de Figueres; y en coche se obligará a cruzar la ciudad.

Soluciones como las del bus lanzadera ya se han visto, en este caso y en otras muchas, que no son atractivas para el usuario. Además, alargará en 4-5 minutos⁴ el tiempo de viaje en dirección Portbou, empeorando el servicio para los usuarios de los municipios del noreste del Alt Empordà.

² [Actualización del Plan de Cercanías de Cataluña 2020-2030](#) (página 258)

³ [Observatorio del Ferrocarril en España. Informe 2020](#) (página 100)

⁴ Cálculo PTP a partir de la longitud actual del tramo Vilamalla – Vilajuïga y el aumento previsto.

Cabe mencionar también que este cambio de ubicación es **incoherente con los crecimientos urbanísticos futuros de la ciudad**, los cuales se prevén más hacia el este, alejando cada vez más a la población del servicio de tren convencional. Por último, este traslado también podría acabar impactando negativamente en la vitalidad del comercio del centro urbano.

La integración urbana en trinchera, la vía más factible

Por eso, desde la PTP compartimos **la necesidad de eliminar de forma urgente los dos pasos a nivel actuales de la estación de Figueres**, pero recordemos que existen formas mucho menos lesivas y más económicas que trasladando la estación.

- Por un lado, conviene recordar que **suprimir estrictamente los 2 pasos a nivel** rebajando la carretera, tal y como contempla el Pla de Rodalies, supondría solo un importe de **2,5 millones de euros**.
- Por otro, existen modalidades de integración que, si bien son ya más caras, siguen siendo mucho más económicas que la variante y no empeoran el acceso. El caso más similar al de Figueres es el de Vic, donde se mantuvo la estación en el centro con un soterramiento en trinchera. Rebajando la superficie de las vías, se da continuidad a las calles y se dan pasos peatonales a pie plano. Ésta medida permitió resolver con éxito el encaje urbanístico del paso del tren y mantener su accesibilidad a Vic. Para el caso de Figueres, **calculamos que tendría un coste de entre 80 y 100 millones de euros**, y entendemos que es la opción técnicamente beneficiosa para el transporte público que genera mayor consenso.



Vista de la estación de Vic, después del soterramiento en trinchera. Fuente: Wikipedia

El Ayuntamiento y el MITMA nos harán perder el tren

En el anuncio de la pasada semana, las administraciones alegaron que la opción de la variante es la que permite iniciar las obras más rápidamente, porque parte de los estudios (Estudio Informativo, Estudio de evaluación de la movilidad generada y Declaración de Impacto

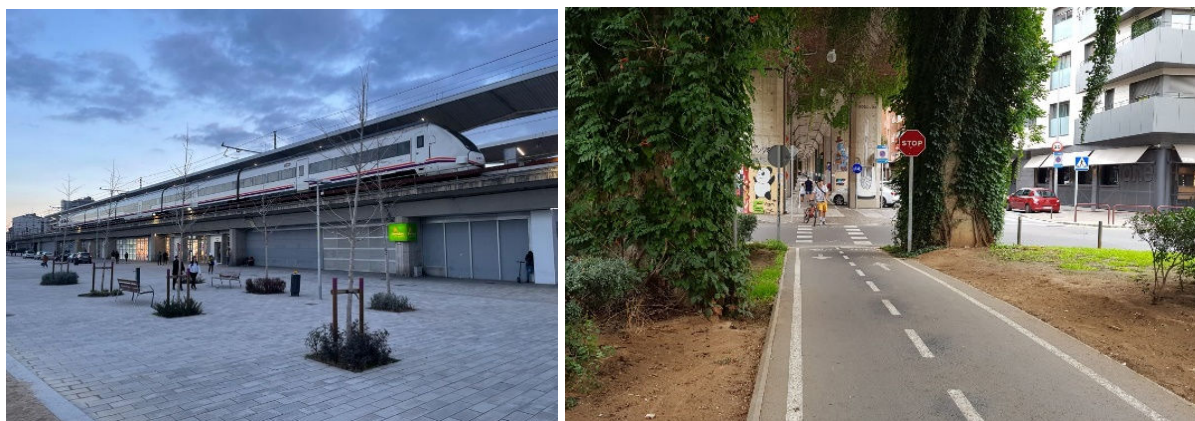
Ambiental) ya se realizaron en 2007⁵. Desde la PTP lamentamos profundamente que, si es cierto, se tomen **decisiones tan lesivas por el servicio de transporte público por mero oportunismo temporal.**

Hace 15 años, entidades como IAEDEN-Salvem l'Empordà, con el apoyo de la PTP, retaron al gobierno municipal a un debate público sobre esta propuesta, a confrontar los argumentos respectivos ante la ciudadanía. En ese momento 6.349 personas vecinas de Figueres y con derecho a voto, firmaron un documento en el que reclamaban al Ayuntamiento que convocara una consulta popular sobre un tema que, según reconocía el Consistorio, era vital para el futuro de la ciudad. Hoy, nos sumamos a la demanda del AEDEN-Salvemos el Empordà por reiterar estas propuestas: **queremos un debate público serenado para decidir el futuro de la estación.**

Anexo: la percepción cultural del transporte público como barrera

Quisiéramos terminar este comunicado con una reflexión más general. Desgraciadamente, estamos consolidando una percepción del transporte público como barrera en nuestras ciudades, distinta a nuestra visión de las calles o vías para los coches. ¿Por qué no percibimos como barrera una calle ancha y sí una vía ferroviaria? Es un aspecto cultural sobre el que deberíamos reflexionar.

Si miramos otros ejemplos de nuestro entorno, podemos comprobar que el paso de un tren o tranvía **tiene muchas vías para ser integrados de forma digna** en la dinámica de una ciudad. Es el caso, por ejemplo, de Girona, donde el paso del ferrocarril de vía convencional, con un buen tratamiento del entorno, no supone un impacto negativo, puesto que se aprovecha el espacio del viaducto por otros usos de movilidad sostenible, tales como un carril bici segregado.



Ejemplo de integración urbana del ferrocarril en la ciudad Girona. Fuente: Propia

O también en algunos municipios del Maresme, donde el impacto que tiene la infraestructura ferroviaria no es comparable con la que puede tener una viaria. Sant Pol de Mar tiene integrado el ferrocarril en la trama urbana y en la misma fisonomía del pueblo no se entendería sin este transporte.

⁵ [Estudio Informativo Línea Barcelona-Portbou, variante de Figueres \(Girona\)](#)



Ejemplo de integración urbana del ferrocarril en la ciudad Sant Pol. Fuente: Propia

O el caso de la estación central de Colonia (Köln-Hauptbahnhof) que está en superficie y junto a la Catedral (la más visitada de Alemania y patrimonio mundial de la UNESCO).



Ejemplo de integración urbana del ferrocarril en la ciudad de Colonia. Fuente: Propia

Por último, el caso de la estación de Leeds (UK, 700.000 habitantes), donde se han adosado al viaducto por el que pasan las vías, edificios con equipamientos privados dedicados a actividades que toleran bien el ruido y las vibraciones, como bares musicales, peluquerías y tiendas.



Ejemplo de integración urbana del ferrocarril en la ciudad de Leeds. Fuente: GoogleMaps

Desde la PTP **queremos contribuir a cambiar esta mentalidad**, y aceptar que la forma pública de transporte es una pieza clave en nuestras vidas, que no podemos apreciar como barrera y que es una cuestión modificable en nuestra cultura y percepción.

Resumir:

El traslado del tren a Vilafant aleja a la mayoría de la población de Figueres y la comarca de la estación de tren convencional, con una posible pérdida de pasajeros significativa. Esto también dificultará el acceso al transporte público para muchos usuarios. En cambio, el entierro en trinchera, como en Vic, es la opción más consensuada y económica. La PTP pide un debate público serenado para decidir el futuro de la estación y un cambio de mentalidad para aceptar el transporte público como pieza clave en nuestras vidas.