GIRONA NOTICIES.COM
+ Periodisme

Les Rodalies al centre són capitals.

Alt Empordà | 22/05/2008 | 12:26

És prou coneguda la polèmica al voltant de l'estació centenària de Figueres.

Aquest escrit tracta sobre la necessitat de mantenir una estació de Regionals i Rodalies al centre de Figueres, independentment que l'alta velocitat pugui aturar-se o passar de llarg al baixador de l'AVE de Vilafant. Al debat de l'estació de Figueres els últims convidats a casa som els principals usuaris d'aquest equipament, els viatgers del ferrocarril quotidià.

L'estació centenària de Figueres és l'estació ferroviària sense Rodalies amb més usuaris de Catalunya, només superada per Barcelona, Girona i Tarragona. Amb més de 3000 registres al dia de mitjana, té més usuaris per habitant que Tarragona, Girona, Reus o Salou, gràcies a la combinació entre la rapidesa del seu servei regional exprés i l'accessibilitat que ofereix l'estació actual cap als equipaments i serveis de la capital empordanesa. Es tracta d'un èxit significatiu a la demarcació gironina, tristament coneguda al món de la mobilitat pel fet d'ostentar dos rècords: ser la província espanyola amb més cotxes per habitant després de Balears, i tenir el rècord de tancaments de línies i estacions ferroviàries a Catalunya.

En aquest context, resulta decepcionant llegir certs arguments contra el manteniment de la molt cèntrica estació de Figueres, cridada a ser la base de les futures Rodalies de Girona; uns arguments que res tenen a veure amb la mobilitat sostenible ni amb el foment del transport públic. Probablement, la grandiloqüència de l'AVE estigui amagant les necessitats reals dels usuaris del transport públic a l'Empordà, sovint confoses amb la creació d'un intercanviador AVE – Rodalies d'escassa utilitat al terme de Vilafant. Val a dir que gairebé el 90% d'usuaris de Renfe a Catalunya seran de Rodalies i Regionals quan l'AVE funcioni a ple rendiment; i que les necessitats d'aquesta majoria d'usuaris disten molt de l'allunyament o no integració d'una de les estacions de Renfe que millor funciona a Catalunya.

Si a Barcelona algú hagués plantejat la supressió d'alguna estació cèntrica de Rodalies amb motiu de l'arribada de l'AVE, l'opinió pública ho hagués redimit a l'instant. A més, la centralitat de l'estació actual es veurà encara més reforçada quan Figueres s'estengui cap a l'est. Però probablement els promotors (urbanístics) d'aquesta idea desconeixen com funcionen les Rodalies de qualsevol regió europea, on gairebé tothom hi accedeix a peu o amb intercanviadors cèntrics de transport públic. A Barcelona llegim atònits com es frivolitza amb la manca d'aparcament com a pretext per tancar l'estació del centre de Figueres, un perillós argument que serviria per tancar totes les estacions de Metro i Rodalies del centre de Barcelona, Terrassa o Sabadell. Les estacions excèntriques estimulen l'accés en vehicle privat, i les cèntriques la mobilitat sostenible a peu, en bicicleta o autobús. Si el que es vol és fer un park & Ride, el millor és diversificar l'oferta d'aparcaments al conjunt de la xarxa ferroviària, inclosa l'estació de l'AVE a Vilafant. En canvi, la supressió de l'estació actual perjudicaria a la majoria d'usuaris, que actualment no utilitzen el cotxe per accedir al tren, i afegiria molt més temps de recorregut si es viatja en autobús fins a l'estació. Si el trasllat de centres d'ensenyament i hospitals als afores s'ha demostrat perjudicial per a la integració social, què ens fa pensar que traslladar-hi una estació, l'equipament bàsic del transport públic, serà un èxit? Substituir Figueres Centre per Vilafant és una operació contrària a la igualtat social i a la sostenibilitat ambiental, perquè només el 50% dels catalans tenen carnet de conduir i perquè afavoreix la principal causa de contaminació a Catalunya: el transport (un 40% dels gasos amb efecte hivernacle davant del

35% de la indústria o el 25% del sector domèstic).

Menys comprensible encara resulta l'argument del trasllat de l'estació actual per raons d'intermodalitat entre l'AVE i les futures Rodalies, ja que es redueix la funció comarcal del tren de la majoria a favor d'unes correspondències esporàdiques i perfectament practicables a Girona, on es fa una multimilionària inversió per mantenir el tren al centre a més de portar-hi l'AVE. És per això que resulta paradoxal que des de Figueres es plantegi una variant ferroviària per treure el tren de Rodalies del centre que té més quilòmetres de túnel sota el castell de Sant Ferran que els necessaris per integrar la línia al municipi sobre la traça actual. Catalunya està farcida d'exemples on s'ha integrat el ferrocarril en comptes d'allunyar-lo: Lleida, Sabadell, Terrassa, Vic, Sant Andreu de la Barca, Pallejà, El Prat de Llobregat i properament a l'Hospitalet de Llobregat (amb nova estació de Rodalies a la Torrassa), Montcada i Reixac, Tarragona, Girona, Sant Feliu de Llobregat i Mollet del Vallès.

La pèrdua de la cèntrica estació de Figueres seria la pitjor notícia pel transport públic gironí després del tancament total dels Carrilets, els mateixos que foren modernitzats a Barcelona i que han donat lloc a una empresa reconeguda a tota Europa, els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Hem de reflexionar molt per no tornar a cometre errors que ens situïn a la cua del progrés i del benestar, com ja ha succeït amb decisions anteriors sobre mobilitat a Girona.

Per reforçar la capitalitat de Figueres l'únic camí és donar accessibilitat als seus equipaments i serveis de forma àgil amb el territori que li és immediat: la comarca. Sobre aquest objectiu, l'estació intermodal de Rodalies i autobusos al centre serà imbatible respecte l'estació de l'AVE al costat de l'autopista a Vilafant, per molt aparcament i centre comercial que tingui.

*Ricard Riol Jurado,
President de la Promoció del Transport Públic, PTP

Autor: Ricard_R
Ricard_R

https://gironanoticies.com/noticia/6948-les-rodalies-al-centre-son-capitals.htm