

POUM

**F** REVISIÓ DEL  
PLA URBANÍSTIC  
DE FIGUERES

## REVISIÓ DEL PLA URBANÍSTIC DE FIGUERES

PROGRAMA DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA  
(Fase de diagnòstic)

**Taller 1 (30/09/2013)**  
**Figueres i l'entorn comarcal. Model de Ciutat**

Memòria de Resultats



## 1.- INTRODUCCIÓ

El present document presenta els resultats derivats del taller de participació ciutadana (1 de 8) centrat en **Figueres i l'entorn comarcal. Model de Ciutat**. El taller s'emmarca dins el programa participatiu dissenyat per acompanyar els treballs de revisió del planejament de Figueres que conduiran a la redacció i aprovació del nou Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) que definirà com ha de ser la ciutat dels propers 30 anys.

Abans de presentar les aportacions ciutadanes recollides durant la dinàmica participativa cal recordar que el programa participatiu s'ha dividit en dues grans onades:

- Una *primera onada* de vuit tallers temàtics que tenen com a objectiu recollir opinions i valoracions ciutadanes per fer una diagnosi de la situació actual de la ciutat (els vuit tallers temàtics es complementaran mitjançant una enquesta que es distribuirà als centres educatius d'educació secundària de la ciutat i es penjarà al web específic del projecte).
- Una vegada els treballs de redacció del nou POUM tinguin un grau de maduració suficient que permeti redactar un primer document de criteris objectius i alternatives anomenat "Avanç de planejament" s'iniciarà una *segona onada* de tallers temàtics (tardor 2014), que tindran per objectiu recollir valoracions ciutadanes entorn les propostes plantejades.

També cal destacar que s'ha creat un òrgan de seguiment i avaluació del procés anomenat Assemblea Participativa, que es reunirà com a mínim 3 vegades durant tot el programa participatiu.

## 2.- INFORMACIÓ BÀSICA DEL TALLER PARTICIPATIU

*DATA:* dilluns 30 de setembre de 2013.

*HORA:* 19.30 h

*DURADA:* 2 hores 45 minuts

*LLOC:* Escola Parc de les Aigües

*NOMBRE PARTICIPANTS:* 47

*DINAMITZACIÓ DELS TALLERS:*

Neòpolis => 1 dinamitzador de Neòpolis per cada grup de treball (3)

Tècnics locals per exposar informació del projecte i aclarir dubtes tècnics durant els debats.

### **OBJECTIUS DEL TALLER PARTICIPATIU:**

- ❖ Garantir el dret dels ciutadans a estar informats i ser consultats sobre el procés de revisió del planejament urbanístic de Figueres.
- ❖ Recollir valoracions i criteris ciutadans respecte diferents àmbits vinculats amb la relació de la ciutat dins l'entorn comarcal i amb el model de ciutat que haurà de definir el nou POUM.

## ESTRUCTURA DEL TALLER

| <i>Hora</i> | <i>Acció</i>   | <i>Responsables</i>   |
|-------------|--|---|
| 19:30       | a) Benvinguda.   | * <i>Check in</i> : Neòpolis<br>* Paraules inicials de benvinguda: Regidor de Participació Ciutadana, Jordi Masquef |
| 19:45       | b) Presentació general sobre el taller de participació (plenari)   | * Neòpolis  |
| 19:50       | c) Ponència informativa sobre els punts a considerar entorn el paper de Figueres dins l'entorn comarcal i el model de ciutat   | * Ferran Navarro<br>(Equip Redactor extern)   |
| 20:15       | d) Divisió dels participants en grups (3)  | * Neòpolis  |
| 20:20       | e) Inici de la recollida de valoracions ciutadanes.<br><br>Per cada àmbit temàtic (2):<br><br>- Presentació (a cada grup / aula) d'informació específica referida a l'àmbit posat a debat ( <u>sobre les relacions territorials / sobre el model de ciutat</u> )<br>- Treball de debat ciutadà en subgrups (amb presència de tècnics municipals per resoldre dubtes)<br>- Recollida d'aportacions ciutadanes | * Dinamització: Neòpolis<br>* Informacions i aclariment de possibles dubtes: tècnics municipals                     |
| 22:15       | f) Agraïments i cloenda del taller   | * Neòpolis i Ajuntament   |

## PROCEDÈNCIA DELS PARTICIPANTS

Durant el registre d'entrada es va demanar als participants que localitzessin en un plànol de la ciutat el seu lloc de residència (o el seu lloc de treball en el cas de no ser residents a Figueres).

La següent imatge il·lustra la procedència dels ciutadans que van participar al taller:



## DOCUMENTACIÓ INFORMATIVA ENTREGADA ALS PARTICIPANTS:

### TALLER 1: "FIGUERES I L'ENTORN COMARCAL. MODEL DE CIUTAT "

#### FIGUERES I L'ENTORN COMARCAL

#### **1.- El pla territorial parcial de les comarques gironines i el pla director del sistema urbà de Figueres.**

El nou POUM haurà de concretar les propostes i determinacions del planejament territorial i urbanístic d'àmbit plurimunicipal. El Pla territorial parcial de les comarques Gironines estableix per a l'àrea urbana de Figueres un paper de polaritat a potenciar el seu creixement dins de la xarxa de ciutats mitjanes del territori de Catalunya.

El Pla director urbanístic de l'àrea urbana de Figueres concreta aquest paper de polaritat, estableix un model potent d'infraestructures de mobilitat en anell; proposa noves àrees d'activitat econòmica; complementat per una xarxa integral d'espai lliures, el que s'anomena l'anella verda de l'àrea urbana de Figueres.

#### **2.- El model de la Xarxa viària territorial: mancances, potencials i excessos ?**

El model de xarxa viària territorial proposat al vigent planejament territorial i urbanístic d'àmbit plurimunicipal es basa en un anell viari format per les carreteres N-2 i les futures autovies A-2 i A-26 (avui qüestionades clarament) que connecten l'àrea urbana de Figueres amb el sistema de carreteres radials com són la N-2 (Girona i La Jonquera), la N-260 (Olot i Portbou), la C-31 (L'Escaló i La Bisbal), i C-260 (Roses i Castelló d'Empúries).

Tot aquest sistema està connectat a l'autopista transfronterera AP-7 amb els accessos nord i sud. La recent resolució del Ministeri de Foment renunciant a la construcció de l'autovia A-2, hauria de fer jugar, en un futur no llunyà, a la carretera d'Ordis i Borrassa un paper més important dins de la xarxa viària territorial.

### **3.- El model ferroviari: una o dues estacions a la ciutat ? l'estació de mercaderies a Vilamalla.**

Sobre les relacions territorials: Una vegada la ciutat de Figueres ha vist complert l'objectiu d'estar connectat a la xarxa europea d'alta velocitat amb ample europeu, el principal tema a resoldre és l'eliminació de la barrera urbanística que suposa el pas al mateix nivell de la línia convencional que genera la divisió la ciutat en dues parts. Aquest tema es especialment greu tenint en compte que dues de les principals vies de la ciutat (l'Avinguda Vilallonga i el carrer Cabanes - Camí vell de Vilatenim) creuen a nivell la via del ferrocarril.

La futura estació de ferrocarril per a mercaderies, amb vies d'ample europeu i ibèric, situada sobre la traça de l'actual estació de Vilamalla obre unes expectatives de desenvolupament d'activitat econòmica a les que el nou POUM haurà de donar algun tipus de resposta.

### **4.- Àrees d'activitat econòmiques.**

Les activitats econòmiques es situen sobre el territori de dues formes complementaries i diferenciades: en espais segregats i especialitzats com són els polígons industrials; i a les plantes baixes i pis d'edificis dels teixits residencials. Aprofitar les avantatges d'ambdues formes és un dels reptes del nou POUM.

En aquest sentit caldrà estudiar el destí d'alguns dels espais d'oportunitat com poden ser els espais vacants de Vilatenim Sud, el Moli de l'Arròs, l'entorn de les dues estacions de ferrocarril, l'àrea nord de la N-2, els entorns de l'avinguda Avinyonet, etc....

### **5.- La vertebració de la ciutat de Figueres i les poblacions de l'àrea urbana.**

Les relacions socials i econòmiques, l'accés als serveis i la mobilitat entre la ciutat de Figueres i les poblacions del seu entorn requereixen d'un anàlisi profund que permeti prendre les decisions urbanístiques adequades a una realitat que supera el propi límit del terme municipal.

## TALLER 1: "FIGUERES I L'ENTORN COMARCAL. MODEL DE CIUTAT"

### FIGUERES MODEL DE CIUTAT

#### **1.- El creixement urbanístic. Extensió amb el desenvolupament sectors pendents de sòl urbanitzable o reforma interior i densificació de la ciutat existent ?**

El nou POUM haurà de fer propostes per satisfer la futura demanda de sòl per a espais lliures, equipaments, serveis, habitatge, i activitat econòmica. Aquesta demanda és podrà afrontar desenvolupant total o parcialment els sector pendents de sòl urbanitzable; mitjançant la reforma interior i la densificació de la ciutat existent; o desenvolupant ambdues estratègies simultàniament.

La programació de les inversions, dels seus ritmes, i les estratègies a seguir seran cabdals per assolir amb èxit, a curt, mitjà i llarg termini, una la ciutat equilibrada i cohesionada.

#### **2.- L'estructura de l'espai públic de la ciutat. Model PG83 - Model PDUSUF. Quines discontinuïtats presenta ara?**

L'espai públic configura la matriu física on es desenvolupen els fluxos i els intercanvis de l'activitat de la ciutat. El Pla haurà d'estudiar les discontinuïtats, proposar-ne el seu completament i les estratègies per portar-ho a terme. Com desenvolupar les rondes urbanes i les seves connexions internes i externes independentment del desenvolupament del sòl que les envolta serà un dels temes importants que caldrà afrontar.

#### **3.- La distribució dels usos a la ciutat: barreja i diversitat o especialització espacial**

El concepte de compacitat, atén a la realitat física del territori i, per tant, a les solucions formals adoptades: la densitat edificatòria, la distribució d'usos espacials, el percentatge d'espai verd o de viari.



Determina la proximitat entre els usos i les funcions urbanes. A aquest eix, l'acompanya el model de mobilitat i d'espai públic i el model d'ordenació del territori derivat. El concepte de complexitat, atén a l'organització urbana, al grau de mixticitat d'usos i funcions implantades en un determinat territori.

La complexitat urbana és el reflex de les interaccions que s'estableixen a la ciutat entre les activitats econòmiques, associacions, equipaments i institucions. La complexitat està lligada a una certa barreja d'ordre i desordre, barreja íntima que, en els sistemes urbans, es pot analitzar en part, fent ús del concepte de diversitat.

Les estratègies urbanes que permeten incrementar la complexitat són aquelles que busquen l'equilibri entre usos i funcions urbanes a partir de la definició dels condicionants urbanístics. Es tracta de, entre altres objectius, apropar les persones als serveis i els llocs de treball, entenent que amb això es redueix, des del punt de vista de l'energia, el consum d'aquesta.

#### **4.- Cohesió social. Distribució de l'habitatge en barris especialitzats (ciutat jardí, illes o blocs), o barreja de Tipologies residencials ?**

La cohesió social, atén les persones i les relacions socials en el sistema urbà. La barreja social (de cultures, edats, rendes, professions) té un efecte estabilitzador sobre el sistema urbà, ja que suposa un equilibri entre els diferents actors de la ciutat. En canvi, la segregació social que es produeix en certes zones de les ciutats crea problemes d'inestabilitat com són la inseguretat o la marginació. En aquests espais es constata una homogeneïtat en les rendes que influeix en la resta d'aspectes, inclosos en la idea de diversitat i cohesió. L'èxit en la planificació permetrà que l'espai públic sigui ocupat per persones de diferent condició, facilitant l'establiment d'interaccions entre elles, possibilitant d'aquesta manera la disminució del conflicte. La proximitat física entre equipaments i habitatges, la barreja de diferents tipus d'habitatge destinats a diferents grups socials, la integració de barris marginats a partir de la ubicació estratègica d'elements atractius, la prioritització de les connexions per a vianants o l'accessibilitat de tot l'espai públic per a persones amb mobilitat reduïda, són elements clau per a no excloure a cap grup social i garantir les necessitats bàsiques d'habitatge, treball, educació, cultura, etc.

### 3.- BUIDATGE DE RESULTATS

Tot seguit es presenten el conjunt d'aportacions ciutadanes recollides durant el taller. Les valoracions i opinions exposades pels tres grups de treball dinamitzats es tindran en compte durant el procés d'elaboració del document d'Avanç de Planejament.

S'exposen les aportacions recollides grup per grup, amb la intenció de garantir el dret dels participants a que quedi constància escrita de totes i cada una de les reflexions expressades, i de conèixer les aportacions definides als tres grups de treball.

Val a dir que, un cop finalitzada la primera onada de tallers (8), l'Oficina del POUM procedirà a complementar el buidatge de resultats grup per grup mitjançant l'elaboració d'una Memòria Resum de la primera onada de tallers, que inclourà un quadre sintètic i agregat de resultats de cada taller. Aquest document també serà enviat als participants i penjat al web del projecte.

En tots els casos la informació es presenta seguint els criteris d'ordenament que van fonamentar el taller participatiu:

- Fortaleses, febleses, opinions, valoracions, recomanacions, advertències i altres comentaris respecte diferents ítems vinculats amb les **relacions territorials**:
  - *PTPCG i PDSUF*
  - *El model de la Xarxa viària territorial:*
  - *El model ferroviari:*
  - *Àrees d'activitat econòmiques*
  - *La vertebració de la ciutat de Figueres i les poblacions de l'àrea urbana*
- Fortaleses, febleses, opinions, valoracions, recomanacions, advertències i altres comentaris respecte diferents ítems vinculats amb el **model de ciutat**:
  - *El creixement urbanístic.*
  - *L'estructura de l'espai públic de la ciutat.*
  - *La distribució dels usos a la ciutat*
  - *Cohesió social. Distribució de l'habitatge*

### 3.1.- Resultats grup per grup

---

#### **GRUP NÚMERO 1**

DINAMITZADOR: Gerard Quiñones (Neòpolis)

NOMBRE DE PARTICIPANTS: 14

#### **SOBRE LES RELACIONS TERRITORIALS: APORTACIONS CIUTADANES**

##### **1) Pla Territorial Parcial de les comarques gironines + Pla Director dels Sistema Urbà de Figueres**

- El nou POUM no s'ha de regir per les expectatives de creixement previstes pel PDSUF ja que el context de crisi actual difereix del context existent en el moment de l'elaboració del Pla Director. El POUM, doncs, s'ha de definir a partir de criteris realistes.

##### **2) El model de xarxa viària territorial**

El rol de la ciutat de Figueres com a realitat socioeconòmica més enllà del propi nucli requereix de:

- Un circumval·lació al voltant de Figueres que eviti el trànsit innecessari el nucli
- Actuar en aquesta línia de la forma més simple i coherent possible, i amb poc impacte al territori (alliberament peatge Nord – Sud de Figueres de l'AP-7

Febleses actuals a millorar:

- Ser realistes i mantenir el traçat actual de l'AP-7. La nova AP-7 es considera poc realista. Cal mantenir el traçat i amb l'estalvi alliberar el peatge.

- Manca accés a l'AP7 per la part nord (zona Pedrosa)
- Caldria completar la circumval·lació "Ronda Nord" des de l'accés nord per la N-II i N-260 (Llançà) fins a la zona de l'estació del TAV i N-260 (Olot)
- Es troba a faltar la possibilitat de creuar Figueres d'est a oest (connexió C-260 amb N-260 oest)
- Cal millorar els criteris de la Ronda N-II, a través d'ampliacions, millores dels accessos, eliminant girs a l'esquerra, etc.
- Mancança de mobilitat perimetral (rondes) i accés als equipaments comarcals de la zona oest
- Es reclama millorar les infraestructures viàries: permeabilitat, recuperar camins tallats, recuperar el tema del túnel sota el Castell.
- Anella verda: falta accessibilitat i recuperar camins que s'han perdut

Es considera una fortalesa el paper que juga l'Avinguda Salvador Dalí, amb dos carrils de circulació per sentit ( de totes maneres es torna a reiterar els problemes de congestió que es deriven dels girs a l'esquerra, que s'haurien de prohibir).

### 3) El model ferroviari

El grup parteix de la idea que aquesta és una qüestió complexa que no serà fàcil d'abordar i en la que s'han de tenir en compte totes les opinions.

No existeix consens entre els diferents grups de treball, i s'acaben recollint les següents aportacions:

- Un dels grups aposta per una estació única de viatgers a Figueres – Vilafant. Amb el que aquest fet implica a nivell de connexió entre l'estació i el centre de la ciutat.
- Un altre grup considera que cal mantenir els usos i el servei de la línia de tren convencional, treballant per tal que deixi de ser una barrera.
- Un altre grup creu que la millor opció seria disposar d'una sola estació central, però assumint que n'existeixen dos s'aposta per mantenir-les, soterrant la línia actual.

- Vinculat amb les estacions també es considera que esdevé imprescindible mantenir la línia de Portbou.

#### **4) Àrees d'activitats econòmiques**

Es genera un debat entorn el desenvolupament del sector secundari on s'expressen diferents opinions:

- La necessitat de potenciar els polígons industrials al sud de Figueres (Molí de l'Arròs i camp de tir), amb l'objectiu de promoure la creació de llocs de treball.
- D'altra banda, també s'opina que no calen més polígons industrials (peces grans) al terme municipal de Figueres ja que es desenvolupen a d'altres municipis limítrofs. La gestió dels polígons ha de ser supramunicipal, tal i com estableix el PTPCG.
- Es considera, en aquest sentit, que la millor opció és potenciar els sectors mixtes. Mantenir àrees de tallers compatibles amb usos urbans dins la ciutat, com ja passa.

Pel que fa al comerç es recullen les següents aportacions:

- Caldria ampliar àrees comercials de vianants a l'altra banda de la Rambla.
- Promoure eix comercial de l'estació del TAV fins al centre (Avinguda Nova Estació)

#### **5) Vertebració de la ciutat de Figueres i les poblacions de l'àrea urbana**

- Cal millorar la mobilitat i accessibilitat als equipaments importants de la ciutat (hospital, escoles, estació, etc.)
- Caldrien grans eixos de transport públic segons les carreteres d'accés a Figueres (C-31, C-260, A-26 i N-260)
- Cal potenciar el transport públic des de Roses
- Transport públic de l'estació TAV a Vilatenim
- Definició i inversió per a la creació de pàrquings dissuasoris eficaços i suficients, amb l'objectiu de pacificar i reduir el trànsit al nucli de Figueres.

## **SOBRE EL MODEL DE CIUTAT: APORTACIONS CIUTADANES**

### **1) El creixement urbanístic**

- No es considera que el planejament hagi de potenciar el creixement urbanístic. En aquest moment el planejament ha de prioritzar el benestar de les persones residents, i millorar el funcionament de la ciutat en tant que capital de comarca.
- En els propers anys no cal potenciar el creixement residencial perifèric
- Es considera que el teixit urbà de Figueres no permet una densificació més intensa de l'actual.
- Reduir l'alçada dels edificis previstos.
- Rebaixar alçades. Només en aquest cas es poden omplir solars buits.
  
- Cal potenciar les rehabilitacions dels habitatges de la zona del centre (zona entesa de forma àmplia)
- En aquest sentit, doncs, es proposa que el creixement urbanístic estudiï les possibilitats de la ciutat existent, però de forma ben planificada: valorant els teixits històrics que s'han de conservar, repensant alçades i ocupacions de patis d'illa en determinats sectors, repensant les densitats d'habitatges / Ha (superfície mínima d'habitatge), etc.
- Cal pensar en la viabilitat d'urbanitzar, obtenir espais verds, equipaments,... en un context de no increment de l'edificabilitat.
- Transició del model de creixement "en forma de dits" a un més circular desenvolupant els sectors pendents de sòl urbanitzable (però no tots)
- En relació al Sòl Urbanitzable Delimitat (SUD) es recullen diferents aportacions:
  - En principi mantenir-los, però treure el de sota el castell, els que estiguin en zones inundables, l'Àrea Residència Estratègica (ARE) zona Capallera,...
  - Convertir alguns SUD en SUND (si no tenen pla parcial aprovat)

## 2) L'estructura de l'espai públic de la ciutat

- Potenciar el que proposa el PDSUF (rondes urbanes)
- Començar la Ronda Nord des de la carretera de Llançà N-260 cap a N-II a nord
- Realisme com a prioritat: no es pot fer dependre les infraestructures de les plusvàlues (ja no n'hi ha)
- Crear una xarxa d'espais públics, donar-los-hi continuïtat, connectar-los amb l'entorn
- Obrir algunes illes amb passos per a vianants
- En general prioritzar l'estructuració de l'espai públic pensant en els vianants, les bicicletes, la infància, la gent gran,... i donar menys prioritat als vehicles motoritzats.

## 3) La distribució dels usos de la ciutat

- Assumint la complexitat jurídica que suposa rebaixar alçades, es reitera la necessitat de adequar la nova ordenació a les tipologies dels teixits existents; respectar les zones de cases baixes, no permetent edificacions altes a tocar (ser respectuosos amb el que tenim).
- En el supòsit que es desenvolupés una nova àrea de creixement, apostar per la barreja d'usos.

## 4) Cohesió Social – Distribució de l'habitatge

- Aposta per la barreja de tipologies residencials (amb compliment estricte de la normativa urbanística: cartes de colors, elements ornamentals, tancaments, etc.)
- S'entén que la barreja d'usos i tipologies promou la cohesió social i facilitaria un ús més pacífic de la ciutat (vianants, bicicletes, etc.)

## GRUP NÚMERO 2

DINAMITZADOR: Daniel Tarragó (Neòpolis)

NOMBRE DE PARTICIPANTS: 18

### **SOBRE LES RELACIONS TERRITORIALS: APORTACIONS CIUTADANES**

#### **1) Pla Territorial Parcial de les comarques gironines + Pla Director dels Sistema Urbà de Figueres**

- *No es recullen aportacions ciutadanes*

#### **2) El model de xarxa viària territorial**

- Completar l'anella de les rondes seguint el model del Pla Director del Sistema Urbà de Figueres.
- Potenciar la ronda nord (Plaça de l'Aigüeta).
- Una altra proposta en aquest sentit, de caràcter menys ambiciós, i tenint en compte el moment de crisi econòmica i la disminució del trànsit rodat de vehicles privats passa per utilitzar l'autopista com a variant nord i adequar el sector sud de la N-II.
- En tot cas, el consens el trobem expressat en la necessitat de fer la part nord de la ronda (de la rotonda de l'aigüeta fins a la N-II, entre el Motel i la gasolinera).
- Cal tenir en compte el problema de trànsit que existeix a l'encreuament de la N-II amb la Carretera de Roses. Caldria potenciar l'entrada i la sortida a Figueres per la C-260 (Carretera de Roses).



### 3) El model ferroviari

- La majoria del grup aposta per mantenir les dues estacions soterrant el tren convencional amb la finalitat d'eliminar els passos a nivell i lligar la trama urbana a banda i banda de les vies.
- En el cas que el soterrament sigui inviable s'aposta per concentrar l'activitat ferroviària en una única estació, a saber, la de Vilafant concentrar-hi tots els serveis, és a dir, tren convencional, TGV, BUS, etc. (i tot i que, en aquest últim punt no hi ha consens)

### 4) Àrees d'activitats econòmiques

Activitat industrial

- Consolidar els polígons industrials del Pla General actual.

Activitat comercial:

- Permetre i potenciar els usos comercials en les plantes baixes dels edificis amb la finalitat de contribuir a la cohesió social i a la construcció d'un teixit comercial de barri més enllà del centre històric de la ciutat (apostar per un model comercial de proximitat i de qualitat capaç de crear riquesa i capital social en diferents zones de la ciutat).
- Potenciar el comerç de barri i de proximitat abans de projectar nous centres comercials a les afores del municipi.

### 5) Vertebració de la ciutat de Figueres i les poblacions de l'àrea urbana

Buscar complicitats comarcals:

- Moltes propostes i actuacions importants que es derivaran del nou POUM afecten a les poblacions veïnes de Figueres i des de la visió de la capital sembla evident que estem vertebrant el territori, però caldria també contrastar aquest punt de vista i mirar de sumar-hi, en aquells aspectes més rellevants, el punt de vista d'aquests territoris.

Els accessos:

- Caldria procurar que els accessos a la ciutat quedessin integrats al paisatge de la ciutat i de la comarca.

Estudiar i valorar els aspectes jurídics i legals:

- Es considera important el fet d'avaluar la viabilitat jurídica i legal que representen aquelles actuacions que es duguin a terme i afectin a territoris veïns i altres termes municipals. En aquest sentit s'argumenta que sense un coneixement sobre aquesta qüestió és difícil fer propostes o donar orientacions aprofitables a l'equip redactor i a l'Ajuntament.

### **SOBRE EL MODEL DE CIUTAT: APORTACIONS CIUTADANES**

#### **1) El creixement urbanístic**

- Abans d'urbanitzar nous sectors caldria desenvolupar el sòl urbanitzable no desenvolupat i dur a terme les reformes urbanes necessàries de rehabilitació i adequació d'habitatges ja existents, així com prioritzar l'ocupació dels habitatges buits actualment existents.
- El creixement de Figueres ha de ser moderat i sostenible. Es posa de manifest la necessitat de revisar les extrapolacions de població projectades en els planejaments supramunicipals i valorar de manera curosa i detallada la necessitat real d'ampliar nous sectors de creixement actualment no programats.
- Es posa de manifest la necessitat de rehabilitar edificis existents abans d'enderrocar-los.
- Es considera important estudiar curosament els criteris de densitat edificatòria per evitar massificacions (tant pel que fa als sectors de sòl urbà no desenvolupats, com als possibles nous creixements que es projectin).

## **2) L'estructura de l'espai públic de la ciutat**

- Es considera important valorar la possibilitat de crear micro parcs (zones verdes) a les zones més massificades (denses) de la ciutat (per exemple, C/Col·legi amb Sant Llàtzer).
- Caldria evitar construir en llocs on actualment existeixen zones verdes privades (solars), sobretot en les zones que tenen una densitat demogràfica més elevada.
- Es considera que el model del PG83 ha funcionat fins ara, per bé que es troba interessant les previsions del model del PDSUF

## **3) La distribució dels usos de la ciutat i la cohesió social**

- Evitar a tota costa la creació de *ghettos*.
- Apostar per un model de ciutat multicultural.

*NOTA: Cal aclarir que un dels subgrups de treball del Grup número 2 va decidir no fer aportacions per qüestions de desacord amb la metodologia de treball.*

### GRUP NÚMERO 3

DINAMITZADOR: Narcís Pou (Neòpolis)

NOMBRE DE PARTICIPANTS: 15

## **SOBRE LES RELACIONS TERRITORIALS: APORTACIONS CIUTADANES**

### **6) El model de xarxa viària territorial**

En el cas de eix Sud-Nord cal:

- El desdoblament de la N-II.
- Accés direcció BCN a la sortida nord de la AP7.

En el cas de l'eix Est-Oest cal:

- Es proposa les connexions de la N-260 pel costat Nord de Figueres.

En general:

-Es tracta d'una premissa amb molt de consens, i alhora amb diferents enfocaments-

- Prioritzar les rondes per evitar haver d'entrar pel mig de la ciutat.
- Contemplar la circumval·lació viària –no necessàriament la prevista-. I s'insisteix amb la ronda nord.
- Facilitar una primera zona d'aparcaments dissuasoris per evitar col·lapsar el centre amb trànsit de “visitants” –la zona de la N-260 és una opció-. Cal evitar doncs el trànsit aliè a la població i a les infraestructures.
- Fer ús de l'opció de pas d'Ordis per evitar que entrin camions a la ciutat de forma innecessària. Caldria buscar formes per incentivar-ho.

### **7) El model ferroviari**

No ha estat un tema de consens en el treball de petit grup, amb opinions divergents en uns o altres grups. Malgrat tot, en un segon moment, a la posta en comú, semblava que es podia arribar a una conclusió amb cert consens.

S'exposa a continuació:

Aportacions:

- Un dels grups aposta per una única estació a l'estació del TAV i la connexió del tren convencional amb la línia de Port Bou. Que l'estació sigui la de Vilamalla sembla bé.
- Un altre grup considera que cal conservar les dues estacions i millorar alhora aquest model de transport públic.
- Un altre grup no té consens intern. S'aposta per una sola estació, però no tots els membres hi estan d'acord, doncs hi ha qui considera que caldria mantenir l'estació de tren convencional a la ciutat.
- Un últim grup considera que calen dues estacions, soterrant l'existent. Es considera l'opció més òptima perquè representen dues operacions urbanístiques de desenvolupament urbà en pols oposats. En canvi concentrar-les en una requereix la necessitat d'una transformació molt traumàtica i costosa.

Malgrat tot, i en la posta en comú, moment en el qual s'han pogut exposar els arguments, ha semblat força lògic mantenir les dues estacions, de manera que el tren existent segueixi molt pròxim a la població. Alhora, si es soterra, pot representar la recuperació d'un espai prou interessant.

En tot cas no es pot considerar una conclusió del grup.

## **8) Àrees d'activitats econòmiques**

Es tracta d'un tema en el que les aportacions ha assolit un bon consens.

- Ampliar les àrees econòmiques: classificar sòl urbanitzable per tal de potenciar la implantació d'activitats econòmiques qualificades (R+I) per tal de millorar el nivell de prestacions.
- Ampliar l'àrea de vianants i el centre comercial. El "rovell de l'ou".

- Potenciar les activitats econòmiques intentant vincular-les a millores per la ciutat.
- Absolut consens en evitar la zonificació d'usos. Evidentment separar els usos que són incompatibles, i que de fet ja es fa per defecte.

## 9) Vertebració de la ciutat de Figueres i les poblacions de l'àrea urbana

Aportacions coincidents, de manera que es conclou amb:

- Amb molt de consens: incrementar la coordinació entre municipis de la rodalia, sobretot en serveis i vertebració. Cal també en aquests sentit un consorci de gestió urbanística.
- S'expressa també la importància de les diferents anelles viàries de la ciutat a l'hora de vertebrar correctament el territori.

## **SOBRE EL MODEL DE CIUTAT: APORTACIONS CIUTADANES**

### **5) El creixement urbanístic**

Diferents aportacions, totes complementàries:

- Potenciar la regeneració del teixit urbà. Esponjament i reforma del sòl urbà consolidat. Una de les possibilitats al centre urbà és obrir les illes.
- Supressió de les ARES.
- Potenciar un model de ciutat amb edificacions més baixes. No es vol una ciutat molt densa. Caldria unificar el model de construcció.
- A grans trets no és necessari créixer més. Cal treballar per la reforma interior i la compactació de la ciutat, però garantir la mobilitat i l'aparcament. Caldria potenciar el model de ciutat mediterrània millorant la permeabilitat a l'espai natural, integrant zones perifèriques. Cal un creixement qualitatiu, no quantitatiu.

De la posta en comú se n'extreuen altres aportacions amb cert consens:

- Cal dotar adequadament de serveis i vies de comunicació –els 3 anells viaris– les zones perifèriques per evitar que per força hagin de passar pel centre.
- Es considera positiu que les promocions urbanístiques de caràcter privat siguin mediatitzades per l'Ajuntament per garantir que s'adeqüen i s'integren correctament a la ciutat. Es posa el model del barri dels Cendrassos.
- Es considera interessant intervenir amb aquells edificis extremadament alts i que trenquen de forma descarada amb la línia general de construcció.

### **6) L'estructura de l'espai públic de la ciutat**

Aportacions diverses i complementàries:

- Obrir els espais interiors d'illes urbanes per usos públics.
- Permetre ordenar la parcel·lació interior als espais interiors que confrontin amb els espais públics.
- Promoure espais socials de trobades i relació social.

(Per aquests dos últims casos es considera un model a seguir el cas del Consell Comarcal, un espai recuperat per a la ciutat).

- Evitar les discontinuïtats vials potenciant rondes de circulació local de la ciutat i els eixos cívics millorats.

## 7) La distribució dels usos de la ciutat

Consens absolut al respecte:

- Barrejar usos amb la finalitat de promoure la cohesió social, la varietat d'activitats econòmiques, el comerç, i la potenciació dels valors econòmics.
- Es prefereix la barreja, complexitat i convivència. L'actual model de ciutat mediterrània.
- Evidentment cal separar aquelles activitats que són incompatibles, la qual cosa ja es fa per defecte.

## 8) Cohesió Social - Distribució de l'habitatge

Es considera una qüestió complexa de treballar, i de difícil solució. Les aportacions són, en tot cas:

- Barreja de tipologies residencials per evitar la creació de *ghettos* i la densificació dels barris marginals.
- No ha de ser promoguda ni planificada. Ha de ser espontània. Sigui com sigui el Barri de Sant Joan mereix un tractament específic.

De la posta en comú se n'extreu:

- Cal prendre molta atenció a la degradació que viu el barri vell, pel que fa a la degradació dels habitatges, però també a la vida dels veïns i veïnes.
- Cal controlar la densificació de persones en habitatges –tot i que ja hi ha eines-.
- Evitar els carrers sense sortida, que en ocasions en converteixen en carrers amb cert descontrol.