

## **TALLER 4:**

### **“MOBILITAT”**

#### **0.- Introducció**

#### **Què és la mobilitat?**

La mobilitat és el conjunt de desplaçaments de persones i mercaderies, en un entorn determinat. Així la mobilitat urbana de Figueres són tots els desplaçaments que es realitzen en la nostra ciutat, amb qualsevol dels mitjans i/o sistemes de transport: cotxe, transport públic...i també a peu i en bicicleta. Tots aquest desplaçaments es fan amb un objectiu: salvar la distància que ens separa dels llocs a on volem anar per satisfer els nostres desitjos i/o necessitats.

#### **Què s'entén per mobilitat sostenible?**

Com a mobilitat sostenible entenem el conjunt d'actuacions de les administracions per facilitar als ciutadans els desplaçaments en el seu conjunt, de manera econòmica, segura, eficient, i mediambientalment sostenible en el temps.

Mobilitat sostenible és un concepte nascut de la preocupació pels problemes mediambientals i socials ocasionats per la generalització, durant la segona meitat del segle XX, d'un model de transport urbà basat en el cotxe particular. Els inconvenients d'aquest model, entre els quals destaquen la contaminació de l'aire, el consum excessiu d'energia, els efectes sobre la salut de la població o la saturació de les vies de circulació, han provocat una voluntat col·lectiva per trobar alternatives que ajudin a pal·liar els seus efectes negatius.

La mobilitat sostenible implica anar cap a un ús més racional del vehicle privat impulsant més i millor transport públic, prioritzant els desplaçaments a peu o en bicicleta, per aconseguir una menor ocupació de l'espai públic, una menor contaminació atmosfèrica i acústica, una menor despesa energètica i un estil de vida més saludable.

## 1.- Situació actual de la mobilitat a Figueres

Figueres va iniciar l'any 2008 la redacció del seu *Pla de Mobilitat Urbana Sostenible*, que ha estat aprovat definitivament aquest 2013. La redacció i posterior aprovació del Pla de mobilitat de Figueres s'han dut a terme d'acord al que disposa la Llei 9/2003 de Mobilitat i el seu desenvolupament reglamentari a través del Decret 344/2066, de 18 de desembre, sobre la regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada i d'acord amb el que disposa la Llei 6/2009 de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes.

El *Pla de mobilitat Urbana de Figueres*, que anomenarem PMU d'aquí en endavant, és el pal de paller de les polítiques i actuacions en temes de mobilitat al nostre municipi.

El **PMU** ens explica quina és la situació actual de la mobilitat a Figueres, en fa una diagnosi, marca uns objectius i detalla una sèrie de mesures a realitzar, programades en el temps, per assolir aquests objectius. El PMU va ser aprovat definitivament pel Ple de l'Ajuntament de Figueres en data 2/04/2013.

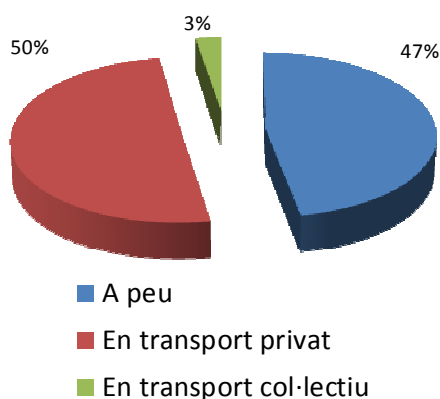
### Quines són, d'acord amb el PMU, les principals característiques de la mobilitat a Figueres?

Figueres exerceix la capitalitat de la comarca, generant un volum molt important de desplaçaments en la relació amb la resta de municipis de la comarca.

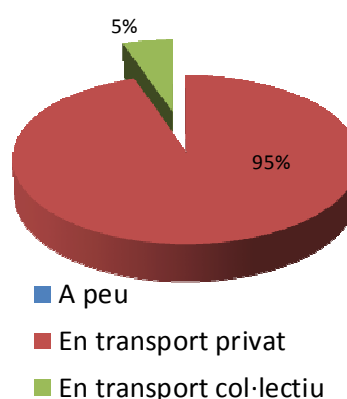
La mobilitat total en dia feiner es quantifica en 129.400 viatges/dia. El repartiment de la mobilitat, per mode de transport, és el següent:

| Mode de transport       | Mobilitat interna | Mobilitat externa |
|-------------------------|-------------------|-------------------|
| A peu                   | 47.2%             | 0%                |
| En transport privat     | 50.2%             | 94.9%             |
| En transport col·lectiu | 2.6%              | 5.1%              |

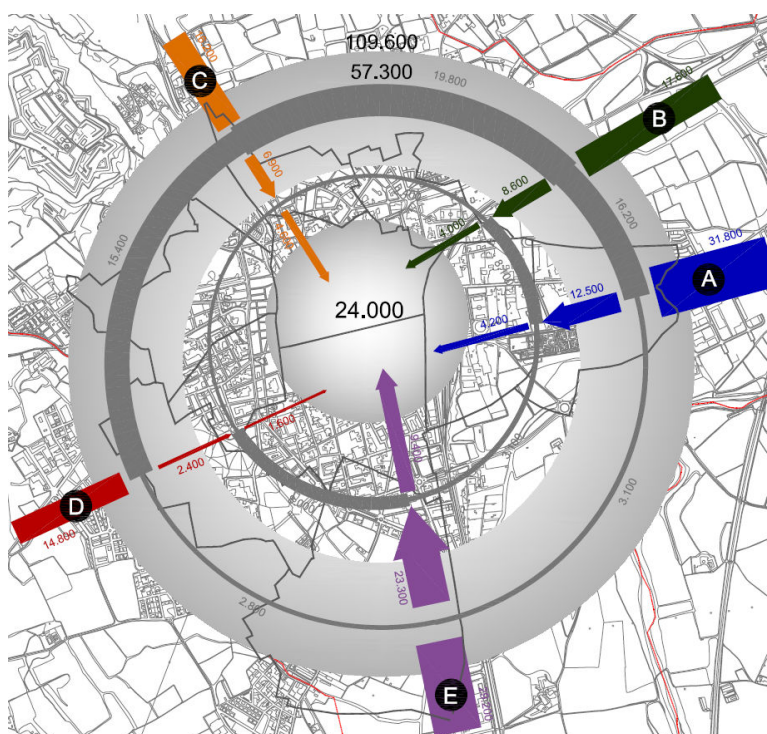
**Mobilitat interna**



**Mobilitat externa**



Pel que fa al trànsit a la ciutat cada dia entren o surten prop de 109.600 vehicles. D'aquest volum de vehicles, 57.300 són vehicles de pas (52.3%), 28.300 volen accedir a algun barri al voltant del centre de la ciutat (25.7%), i 24.000 vehicles volen anar al centre de la ciutat (22%).



57.300 vehicles al dia travessen la ciutat sense tenir-la com a origen ni destí del seu desplaçament, pel fet de no disposar d'una xarxa de distribució bàsica adequada.

### Quines són, d'acord amb el PMU, les conseqüències ambientals de la mobilitat a Figueres?

Les dades referides al 2007 mostren que el transport acumula el 45% del consum energètic del municipi.

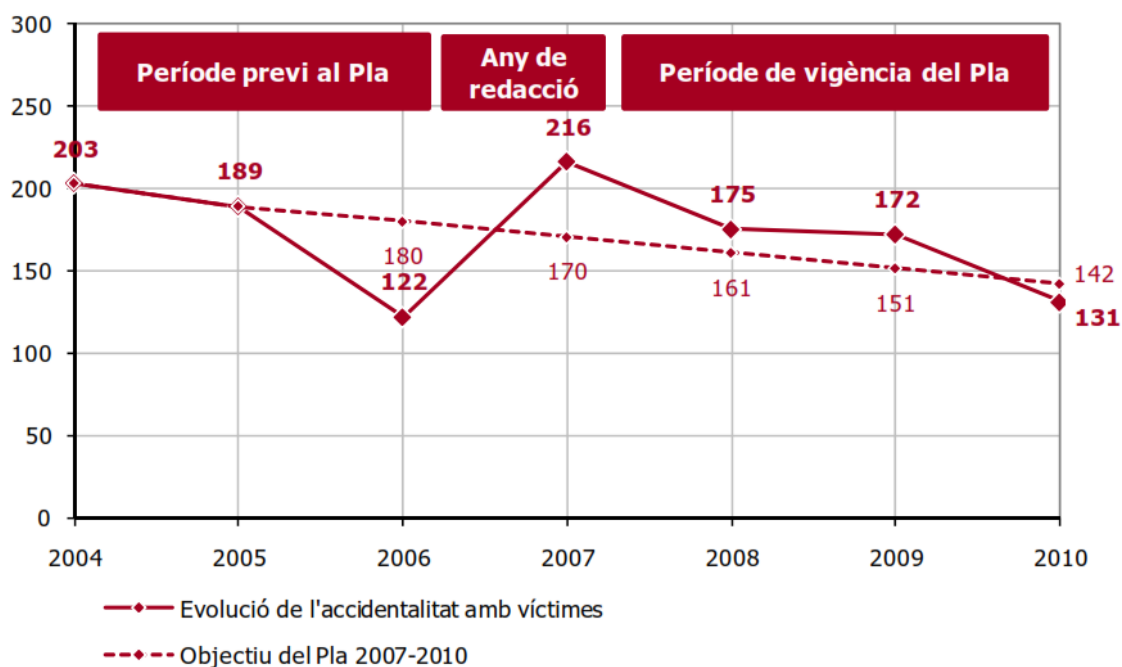
|                    | Consum energètic<br>(MWh/any) |     | Emissions<br>(Tm_CO <sub>2</sub> /any) |     |
|--------------------|-------------------------------|-----|--|-----|
| Sector primari     | 60.162                        | 7%  | 15.650                                 | 6%  |
| Sector industrial  | 34.483                        | 4%  | 11.347                                 | 4%  |
| Sector construcció | 1.165                         | 0%  | 516                                    | 0%  |
| Sector terciari    | 107.345                       | 13% | 43.323                                 | 16% |
| Consum domèstic    | 245.442                       | 29% | 77.312                                 | 28% |
| Transport          | 373.314                       | 45% | 99.996                                 | 37% |
| Altres             | 12.320                        | 1%  | 25.373                                 | 9%  |
|                    | <b>834.231</b>                |     | <b>273.517</b>                         |     |

## Quines són, d'acord amb el PMU, les conseqüències en la seguretat viària de la mobilitat a Figueres?

El Pla de seguretat viària de Figueres 2007-2010, i la seva actualització 2013-2016, gestionats per la Guàrdia Urbana de Figueres i l'àrea de mobilitat de l'Ajuntament, feien una diagnosi de la seguretat viària a Figueres i proposaven una sèrie de mesures per millorar-la.

En finalitzar el termini del Pla 2007-2010, a la ciutat de Figueres s'està assolint l'objectiu de reducció de l'accidentalitat urbana establert.

Entre els anys 2005 i 2010 s'ha reduït l'accidentalitat urbana un 30,7%. Algunes d'aquestes mesures van quedar incorporades al PMU, que es redactava amb simultaneïtat.



Font: Guàrdia Urbana de Figueres i *Anuari Estadístic d'Accidents a Catalunya* (2008-2010), Servei Català de Trànsit.

## 2.- Objectius en mobilitat a Figueres

**La diagnosi de la mobilitat exposada al PMU exposa diverses conclusions:**

- El viari interurbà d'accés a Figueres és inadequat
- Caldria completar la ronda exterior (cinturó de ronda)
- Existeix una pressió excessiva del vehicle privat sobre el centre de la ciutat
- La distribució interna del trànsit a la ciutat és poc flexible
- L'oferta d'estacionament a la ciutat és elevada, però les places regulades són insuficients.
- S'hauria de millorar l'oferta de transport urbà
- S'hauria d'augmentar la proporció d'espai públic dedicat als recorreguts a peu, especialment al centre de la ciutat.

**El PMU detalla una sèrie d'objectius per la mobilitat de la ciutat.** L'equip redactor del projecte plantejava els següents objectius:

- Millorar l'accessibilitat física dels barris i equipaments de la ciutat.
- Incrementar la presència del transport públic col·lectiu urbà de superfície (autobusos) en la mobilitat quotidiana de la ciutat.
- Fomentar els desplaçaments a peu o en bicicleta per als desplaçaments quotidians inferiors a dos kilòmetres de recorregut.
- Ordenar la circulació del trànsit particular, mitjançant una xarxa bàsica de distribució que impedeixi que el trànsit comarcal de pas circuli pel centre de la ciutat.
- Aprofitar la imminent construcció de noves infraestructures de transport regional per a plantejar un esquema eficaç d'intermodalitat per les relacions externes de la ciutat.
- Conscienciar la ciutadania sobre els valors de la mobilitat sostenible.

**El procés de participació ciutadana incorporat al PMU plantejava els següents objectius, ponderats per importància:**

- Racionalitzar l'ús del vehicle privat
- Fomentar l'ús del transport públic
- Promoure els desplaçaments no mecanitzats
- Reduir l'impacte ambiental de la mobilitat
- Assegurar l'accessibilitat al treball i l'estudi
- Distribució de mercaderies més sostenible
- Accessibilitat sostenible i urbanisme
- Plans de reducció d'accidents al carrer
- Aprofundir en el coneixement de la mobilitat

### 3.- Actuacions previstes a curt, mig i llarg termini.

Els diferents objectius marcats, es van veure programats en una sèrie d'actuacions concretes, agrupades sota 6 tipus diferenciats d'intervencions. **Aquestes actuacions s'estan revisant, per ajustar-les a l'actual situació econòmica, sense perdre de vista els objectius marcats.**

Els sis grups d'intervencions programats són:

1. Definició d'un esquema clar de les grans intervencions en infraestructures regionals, que col·labori a la millor organització urbana de la ciutat i el seu entorn.
2. Definició d'una xarxa bàsica urbana de distribució de la circulació de vehicles particulars, en el ben entès que a la resta de la xarxa viària l'accés del vehicle particular serà restringit.
3. Definició de les modificacions de recorreguts de la xarxa urbana de busos i de les polítiques per a donar-los prioritat en els carrers del seu recorregut.
4. Definició dels nous sentits de circulació per a garantir el funcionament d'aquestes xarxes.
5. Definició d'una xarxa de recorreguts urbans de vianants, diferenciada de la xarxa de distribució de vehicles particulars, amb definició del tipus d'intervencions urbanístiques adients.
6. Polítiques urbanístiques, de circulació i d'estacionament, per a definir una àrea central de pacificació i, en el seu cas, exclusió del trànsit rodat.

