

POUM

F REVISIÓ DEL
PLA URBANÍSTIC
DE FIGUERES

REVISIÓ DEL PLA URBANÍSTIC DE FIGUERES

PROGRAMA DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA
(Fase de diagnòstic)

Taller 4 (10/10/2013)
“Mobilitat”

Memòria de Resultats



1.- INTRODUCCIÓ

El present document presenta els resultats derivats del taller de participació ciutadana (4 de 8) centrat en la “**Mobilitat**”. 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), i 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: dijous 10 d'octubre de 2013.

HORA: 19.30 h

DURADA: 2 hores 45 minuts

LLOC: Escola Parc de les Aigües

NOMBRE PARTICIPANTS: 34

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 mobilitat a Figueres.

ESTRUCTURA DEL TALLER

<i>Hora</i>	<i>Acció</i>	<i>Responsables</i>
19:30	a) Benvinguda.	* <i>Check in</i> : Neòpolis * 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 entorn el patrimoni cultural i arquitectònic de Figueres	* Lluís Martínez. FISERSA. Tècnic de mobilitat
20:10	d) Divisió dels participants en grups (3)	* Neòpolis
20:15	e) Inici de la recollida de valoracions ciutadanes. Per cada àmbit temàtic (3): - Presentació (a cada grup / aula) d'informació específica referida a l'àmbit posat a debat (<u>Accés a la ciutat des de la comarca i l'àrea urbana / Mobilitat interna/ Vianants</u>) - Treball de debat ciutadà en subgrups (amb presència de tècnics municipals per a resoldre dubtes) - Recollida d'aportacions ciutadanes	* Dinamització: Neòpolis * Informacions i aclariment de possibles dubtes: tècnics municipals
22:00	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 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.

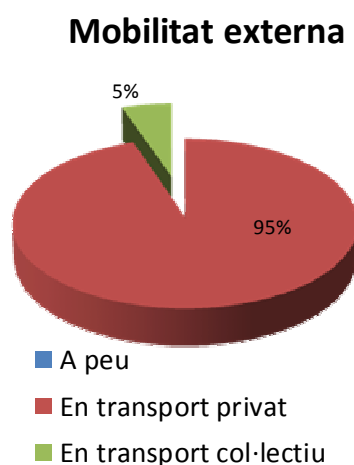
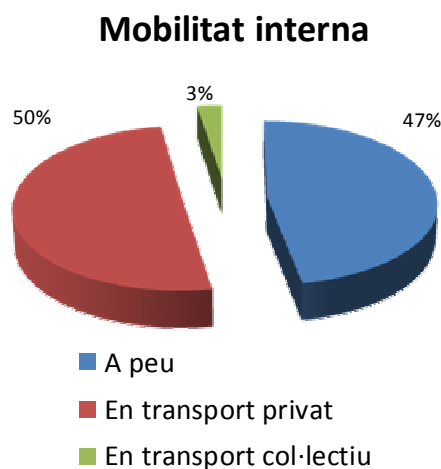
El **PMU** ens explica quina és la situació actual de la mobilitat a Figueres, en fa una diagnosi, marca uns objectius i detalla una sèrie de mesures a realitzar, programades en el temps, per assolir aquests objectius. El PMU va ser aprovat definitivament pel Ple de l'Ajuntament de Figueres en data 2/04/2013.

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

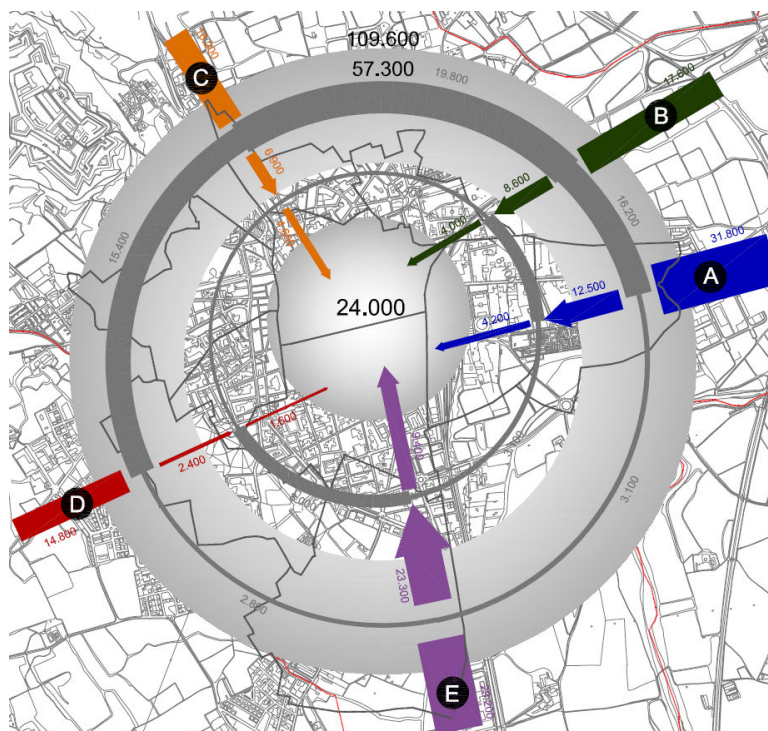
Figueres exerceix la capitalitat de la comarca, generant un volum molt important de desplaçaments en la relació amb la resta de municipis de la comarca.

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%



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.

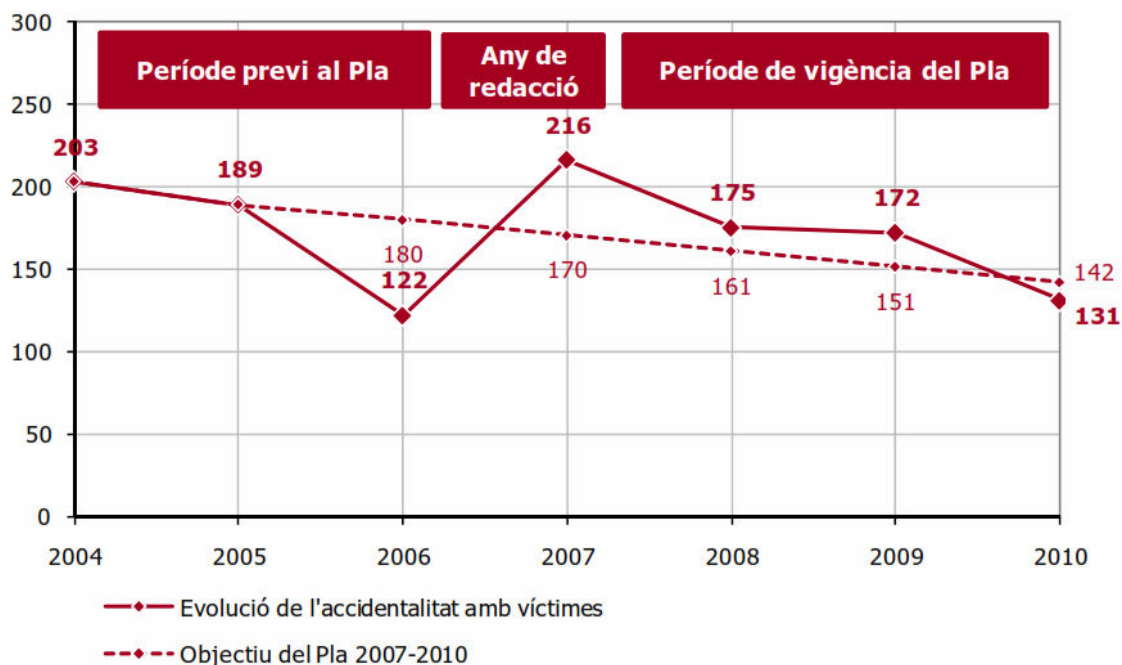
	Consum energètic (MWh/any)		Emissions (Tm_CO ₂ /any)	
Sector primari	60.162	7%	15.650	6%
Sector industrial	34.483	4%	11.347	4%
Sector construcció	1.165	0%	516	0%
Sector terciari	107.345	13%	43.323	16%
Consum domèstic	245.442	29%	77.312	28%
Transport	373.314	45%	99.996	37%
Altres	12.320	1%	25.373	9%
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

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.



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 **l'accés a la ciutat des de la comarca i l'àrea urbana de Figueres**:
 - *Relació i accessibilitat entre Figueres i les poblacions del voltant*
 - *Accedir a la ciutat (transport públic, vehicle privat, a peu, bicicleta)*
 - *Aparcaments dissuasoris*
 - *Transport públic*
 - *Autobusos, Taxis, Bus-taxi*
 - *El ferrocarril (una o dues estacions)*
 - *Els mitjans de transport sostenibles: compartir cotxe, car sharing*

- Fortaleses, febleses, opinions, valoracions, recomanacions, advertències i altres comentaris respecte diferents ítems vinculats amb **la mobilitat interna** :
 - *La mobilitat*
 - *Entre barris*
 - *Dins dels barris*
 - *La distribució urbana de mercaderies*
 - *Hores de càrrega i descàrrega*
 - *Microplataformes*
 - *L'aparcament i estacionament*
 - *Rotació comercial i d'activitats*
 - *Veïns*
 - *Treball*

- Fortaleses, febleses, opinions, valoracions, recomanacions, advertències i altres comentaris respecte diferents ítems vinculats amb **els vianants**:
 - *Seguretat viària*
 - *La protecció del vianant respecte dels vehicles privats*
 - *Camins escolars segurs*
 - *La pacificació del centre i dels barris*
 - *Els mitjans de transport sostenibles: bicicleta, a peu.*

3.1.- Resultats grup per grup

GRUP NÚMERO 1

DINAMITZADOR: Gerard Quiñones (Neòpolis)

NOMBRE DE PARTICIPANTS: 15

SOBRE L'ACCÉS A LA CIUTAT DES DE LA COMARCA I L'ÀREA URBANA DE FIGUERES: APORTACIONS CIUTADANES

Relació i accessibilitat entre Figueres i les poblacions del voltant

Transport públic

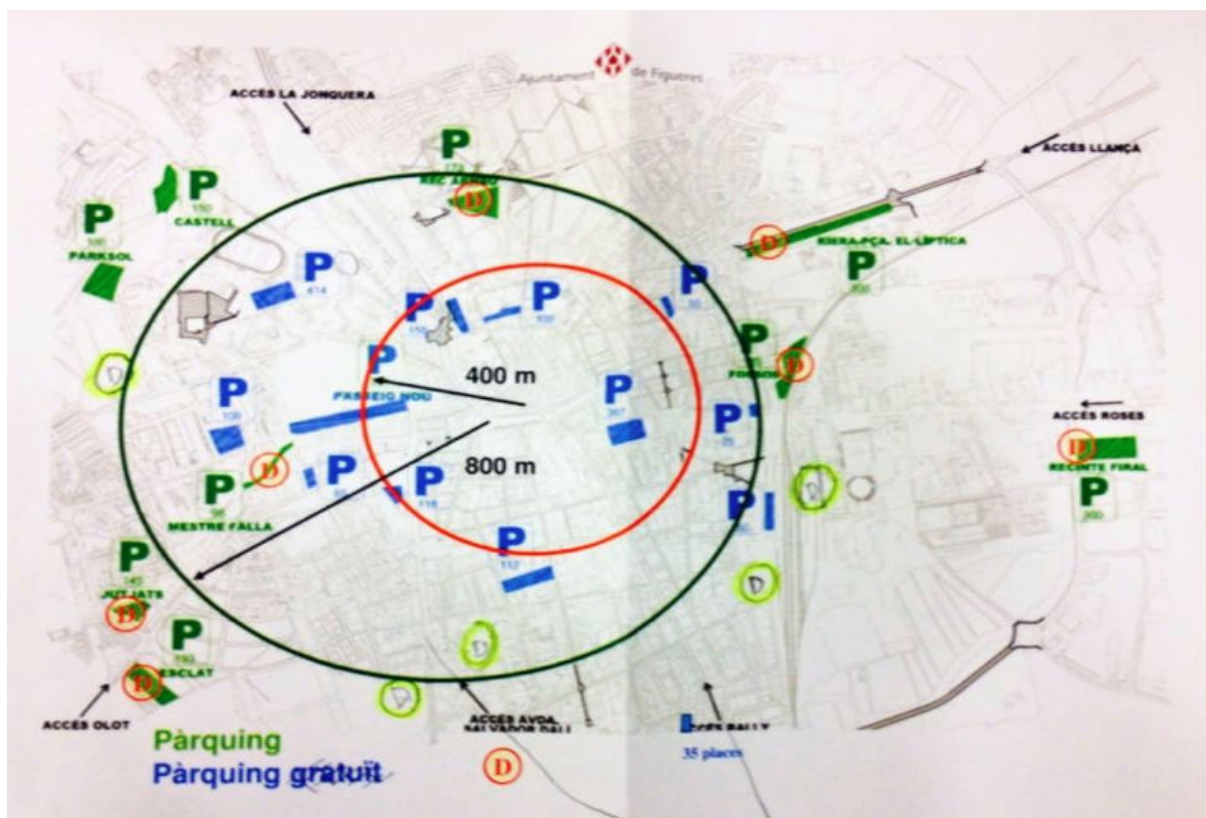
Els mitjans de transport sostenibles: compartir cotxe, car sharing

Rondes exteriors eficients, condició prèvia per a millorar la mobilitat a Figueres:

- Es considera que disposar d'unes rondes exteriors eficients esdevé la condició prèvia per a resoldre els problemes de mobilitat a Figueres.
- Es recullen diferents aportacions vinculades amb les rondes exteriors:
 - N-2 i l'AP-7 gratuïtes, de Girona a la Jonquera (sense moure l'autopista). A-2, nou accés de la carretera d'Olot a aquesta anella → variant Borrassà.
 - Completar el sector nord. Caldria completar la ronda nord fins arribar a l'Avinguda Perpinyà, i preveure la construcció d'un túnel que permeti enllaçar amb la N-260 per la banda de l'estació del TAV.
 - Caldria prohibir la circulació de trànsit pesat per Figueres oferint com a alternativa les rondes exteriors
 - N-260 – alternativa; la carretera que ve d'Ordis i enllaça amb el cinturó de Figueres podria ser una solució per resoldre el trànsit que ve de la Garrotxa (principalment el trànsit pesat).

Connectivitat amb poblacions del voltant:

- Cal tenir en compte els vells camins i les vies verdes (recuperar camins perduts o en vies d'extinció i evitar que se'n perdin més),
- Necessitat de facilitar l'accés i el creuament de la ciutat a peu o en bicicleta. En aquest sentit es posa de manifest la importància de fer un pas endavant en relació a l'ús de la bicicleta:
 - o Habilitant aparcaments (a l'espai públic i també a centres de treball, habitatges, equipaments, etc.)
 - o Promovent zones 30 Km/h
- Manquen aparcaments dissuasoris les entrades de la ciutat. En aquest sentit es recullen diferents aportacions:
 - o Cal preveure i assegurar la dotació d'espais per aparcaments dissuasoris de franc, ajustant-se al nombre previst d'usuaris.
 - o Es podria estudiar l'establiment de convenis amb grans superfícies per a poder fer ús dels seus aparcaments.
 - o Un dels grups proposa possibles ubicacions d'aparcaments dissuasoris a Figueres (plànol adjunt):



Transport públic:

- En relació als autobusos que comuniquen Figueres amb els municipis del voltant es considera que:
 - o Són massa cars per a l'administració (subvencions)
 - o La freqüència de pas és més baixa del que seria desitjable
 - o El nombre d'usuaris és reduït
- Caldria potenciar el transport públic en general (urbà i interurbà) a través de reduccions de tarifes.
- Pel que fa al ferrocarril (estacions) es recullen opinions diverses, totes, favorables a mantenir les dues estacions:
 - o Mantenir les dues estacions i garantir la connectivitat amb els trens francesos.
 - o Dues estacions. Mantenir centralitat i línia de Portbou.
 - o Fins i tot amb poca inversió (es disposa d'algun estudi) tots els trens poden passar pel centre (almenys els que tingui origen / destí a Figueres). (Es fa referència a la construcció d'un ramal de connexió entre la línia TAV i la pota sud direcció a la línia convencional).
 - o Soterrar o fer trinxera.
 - o Millorar la connectivitat entre les dues estacions mitjançant un bus llançadora o un servei de *bicing* (cal tenir en compte els horaris dels trens!).
 - o No calen grans accessos per arribar a la nova estació. N'hi ha prou millorant l'accés des de la N-260 i millorant les senyalitzacions
 - o Tenir en compte la necessitat de revisar el Pla de Mobilitat Urbana, ja que es va fer preveient una sola estació. (S'aclareix posteriorment que el PMU si té en compte les dues estacions).

Volum de vehicles:

- Caldria evitar la mobilitat excessiva de cotxes induïda / provocada per la dispersió d'equipaments i serveis a Figueres (culturals, comercials, etc.).
- Es proposa reduir el volum de vehicles i les velocitats a l'Avinguda Salvador Dalí, mitjançant la introducció de rotondes i xicanes (exemple: Avinguda Vilallonga)

SOBRE LA MOBILITAT INTERNA: APORTACIONS CIUTADANES

La mobilitat (Entre Barris. Dins dels barris)

La distribució urbana de mercaderies

L'aparcament i estacionament

Sobre la mobilitat interna (entre barris i dins dels barris)

- Cal promoure que la mobilitat entre barris es faci evitant l'ús del cotxe. Per tant, és imprescindible potenciar i facilitar la mobilitat a peu, amb bicicleta i/o amb transport públic.
- Es proposa promoure l'establiment de zones 30 Km/h a bona part dels carrers perpendiculars a les vies principals (Exemple: C/ Vilafant), anivellant vorera amb carrer principalment en aquelles carrers on les voreres fan menys d'1 metre.
- Caldria reduir les dimensions dels vehicles destinats al transport públic.
- Un repartiment dels escolars segons barris de residència evitaria desplaçaments entre barris que col·lapsen la ciutat freqüentment.

Aparcaments i estacionament:

- En general es considera correcte el plantejament de zones blaves i zones verdes per a residents. De totes maneres s'expressen alguns matisos:
 - o Es troben a faltar més aparcaments gratuïts.
 - o Cal dimensionar els pàrquings dissuasoris per a treballadors i visitants (fer un càlcul acurat del que es necessita per a fer una bona previsió a través del planejament).
 - o Evitar traslladar l'opció de zones verdes als barris més enllà del centre). Almenys, mentre duri la crisi econòmica.
 - o Es podrien abaratir les tarifes als aparcaments privats mitjançant convenis. D'aquesta manera s'alliberarien les zones blaves.

Distribució urbana de mercaderies:

- Posar disc horari en zones de càrrega i descàrrega.
- Delimitar l'horari de càrrega i descàrrega als matins (a les zones comercials del rovell de l'ou i carrers pròxims).
- Evitar picaresques i el mal ús de les zones de càrrega i descàrrega (targetes de minusvàlids fotocopiades, durada dels estacionaments, etc.).
- Engegar actuacions de sensibilització i informació en relació a quin ha de ser l'ús d'aquestes zones (CiD).
- Preveure la instal·lació de minidistribuïdores (micro plataformes) de mercaderies, per evitar l'entrada a la ciutat de camions grans i reduir el trànsit de vehicles de transport i distribució en general.

SOBRE ELS VIANANTS: APORTACIONS CIUTADANES

Seguretat viària

La pacificació del centre i dels barris

Els mitjans de transport sostenibles: bicicleta, a peu

Mobilitat sostenible; en bici i a peu:

- Promoure la circulació amb bicicleta per carrers amb menys intensitat de trànsit; circuits recomanats i bones senyalitzacions.
- Incrementar el nombre de carrils bici i/o la cohabitació entre bicicletes i vehicles.
- Facilitar els recorreguts a peu mitjançant l'ampliació de voreres, arbrat, etc.

Seguretat viària:

- Promoure zones 30 Km/h prop de les escoles localitzades al nucli urbà, donant prioritat a vianants i bicicletes.
- Promoure la convivència entre vianants i bicicletes mitjançant voreres més amples i senyalitzacions.
- Millorar les senyalitzacions del C/ Sant Rafael (Escolàpies).
- Millorar i ampliar l'espai d'accés al CEIP Sant Pau pel C/ Pere III.

Pacificació del centre i dels barris:

- A la zona centre, prioritzar l'ampliació de voreres en detriment de la pèrdua d'aparcaments.
- Zones 30 Km/h en determinades hores del dia.
- Promoure, amb la implicació de la Guàrdia Urbana, accions de sensibilització i educació vial: no només a les escoles sinó també adreçades a la ciutadania en general. D'aquesta manera s'incrementaria la protecció del vianant.
- Pacificar el centre adaptant-lo a vianants i bicicletes; marcar itineraris de circulació amb bicicleta, connectant els barris amb el centre.

Al marge de les valoracions sobre els temes de debat un dels subgrups acaba la sessió fent la següent aportació:

* El taller sobre mobilitat hauria d'haver tractat les propostes del pla de Mobilitat Urbana

GRUP NÚMERO 2

DINAMITZADOR: Daniel Tarragó (Neòpolis)

NOMBRE DE PARTICIPANTS: 10

SOBRE L'ACCÉS A LA CIUTAT DES DE LA COMARCA I L'ÀREA URBANA DE FIGUERES: APORTACIONS CIUTADANES

Relació i accessibilitat entre Figueres i les poblacions del voltant

Transport públic

Els mitjans de transport sostenibles: compartir cotxe, car sharing

Sobre la relació i accessibilitat entre Figueres i les poblacions del voltant:

- Potenciar els aparcaments dissuasoris a les entrades de la ciutat (per exemple al costat de la ronda sud i al costat oest del ferrocarril convencional)
- Millorar i potenciar la senyalització en els aparcaments dissuasoris i la relació entre ells (informació a temps real sobre les places disponibles, el temps i distància a peu amb el centre històric, etc.).
- Alguns membres del grup (tot i que no s'arriba a un consens ni acord al respecte) proposen la creació de places d'aparcaments al centre de la ciutat, sobretot pels veïns i residents (amb la idea de resoldre/facilitar les dificultats d'aparcament associades a viure en aquesta zona de la ciutat, i potenciar l'atractiu residencial d'aquest indret amb l'objectiu d'atraure-hi residents).
- També es considera important la necessitat de millorar la senyalització dels camins històrics per potenciar l'accés a Figueres a peu i en bicicleta amb les poblacions immediatament colindants amb la ciutat.
- Pel que fa trànsit de vehicles pesats es considera important introduir mesures que impedeixin que aquests vehicles procedents de Besalú i de Roses puguin entrar a Figueres, excepte que la ciutat sigui precisament la seva destinació (en aquest sentit alguns membres del grup proposen que es pugui intervenir d'alguna manera en les rutes que calculen els GPS).

- Pel que fa a les rondes de Figueres es posa de manifest que:
 - o Cal analitzar i estudiar molt bé el seu traçat entre la ciutat i el cinturó de ronda que existeix actualment
 - o El tall de ronda planificat que va des del c/Llançà fins al nord de la N-II no es veu massa clar.
 - o Es demana la gratuïtat del tram nord-sud de l'AP-7 per tal d'estalviar costos en la creació de noves infraestructures viàries.

Transport públic:

- Millorar la freqüència de pas del transport públic de la ciutat.
- Disposar de panells informatius a les parades de BUS que proporcionin informació sobre les rutes, el temps dels trajectes, la freqüència de pas, els horaris, el temps d'espera fins l'arribada del BUS, etc.
- Intentar, quan hi hagi la renovació de la concessió, que el servei de BUS de la ciutat pugui donar cobertura més enllà de l'àrea estrictament urbana (a saber que el transport públic urbà arribi també a les poblacions més pròximes a la ciutat).
- Respecte al ferrocarril s'aposta pel model de 2 estacions amb el soterrament de la línia del FFCC convencional.

Mitjans de transport sostenibles:

- Potenciar el transport públic en general.
- Impulsar i promoure el *car sharing* també amb avantatges fiscals (descomptes o exempció de impost de circulació, aparcaments gratuïts, etc.).

SOBRE LA MOBILITAT INTERNA: APORTACIONS CIUTADANES

La mobilitat (Entre Barris. Dins dels barris)

La distribució urbana de mercaderies

L'aparcament i estacionament

Mobilitat:

- Es considera ideal poder limitar la circulació del c/Col·legi i el c/González de Soto només al transport públic, per bé que existeix un consens al voltant del qual la mesura no es veu viable, mentre les rondes no estiguin enllestides.
- Una mesura per facilitar la mobilitat a la ciutat passa per una millor regulació semafòrica de la trama urbana, tant pels vehicles com pels vianants. En aquest sentit s'aposta per regular la velocitat i definir les prioritats de l'espai públic mitjançant aquesta regulació, la qual hauria d'afavorir als vianants, el transport públic i altres mitjans de transport sostenibles.
- Pacificar la N-II (Avinguda Salvador Dalí). Es tracta d'eixamplar voreres, limitar el trànsit de vehicles pesants, millorar els passos de vianants, etc.
- Es posa de manifest que a les zones perimetrals a les zones de vianants caldria millorar la circulació (fer-la fluir millor).

Distribució urbana de mercaderies:

- Respecte a les zones de càrrega i descàrrega:
 - o Caldria repensar el disseny actual.
 - o Caldria una major limitació horària de les mateixes.
 - o Caldria controlar el temps màxim d'estacionament en horari limitat per a camions (45 min. màxim), furgonetes (30 min. màxim) i vehicles privats (10 min. màxim).

Aparcament i estacionament:

- Si es vol reivindicar el centre històric com una zona no només de caràcter comercial i turístic, sinó també com una zona residencial atractiva caldria que les

noves edificacions, per normativa, tinguessin l'amplada mínima per poder tenir-hi pàrquing (incentivar la creació de pàrquings privats a les noves edificacions).

- Promoure pàrquings al centre amb pupil·latge.
- També es posa sobre la taula la necessitat de disposar d'espais segurs d'aparcament per a bicicletes. En aquest sentit també es proposa:
 - Que hi hagi aparcaments de bicicletes a prop dels edificis o serveis públics de la ciutat.
 - Que hi hagi aparcaments de bicicletes als espais comercials (supermercats, etc.)
 - Que els habitatges disposin d'una sala/espai per poder-hi deixar les bicicletes.

SOBRE ELS VIANANTS: APORTACIONS CIUTADANES

Seguretat viària

La pacificació del centre i dels barris

Els mitjans de transport sostenibles: bicicleta, a peu

Seguretat viària:

- La protecció dels vianants hauria d'incorporar també criteris de caràcter ambiental i de construcció d'una ciutat amable, agradable i sostenible. Es per això que es considera plausible l'opció de protegir als vianants, no pas amb voreres més elevades i una clara distinció amb la calçada, sinó mitjançant vorades de vegetació i arbrat.
- Millorar la xarxa de voreres de la major part de la ciutat:
 - Més amplada.
 - Unificar materials.
- Potenciar especialment la qualitat i l'amplada de les voreres en recorreguts clau, i fer-los accessibles a les persones amb mobilitat reduïda:
 - Dels pàrquings dissuasoris al centre històric.
 - Rutes escolars.

- A les principals vies de comunicació amb transport públic (estació, etc.).
- Als principals centres comercials.

Els mitjans de transport sostenible:

- Una qüestió important relacionada amb el transport sostenible i que el grup posa sobre la taula en forma de pregunta és: *quina solució li donem al carril bici?*
- En aquest sentit es considera necessari estudiar i planificar la possibilitat de construir una xarxa completa de carris bici per incentivar l'ús d'aquest mitjà de transport i convertir-lo en el més accessible per moure's per la ciutat.

GRUP NÚMERO 3

DINAMITZADOR: Narcís Pou (Neòpolis)

NOMBRE DE PARTICIPANTS: 9

SOBRE L'ACCÉS A LA CIUTAT DES DE LA COMARCA I L'ÀREA URBANA DE FIGUERES: **APORTACIONS CIUTADANES**

Relació i accessibilitat entre Figueres i les poblacions del voltant

Transport públic

Els mitjans de transport sostenibles: compartir cotxe, car sharing

Accés:

- Es considera important prioritzar la ronda externa per canalitzar el trànsit extern. No només de “fora cap a fora”, sinó de “fora cap a dintre” (fa referència a la zona nord, una variant formada per l'AP-7 i Carretera d'Olot).
- Millorar la comunicació exterior per vianants i bicicletes amb itineraris adients (Que sigui fàcil accedir a la ciutat per vianants i bicicletes).

Aparcament:

- Cal resoldre els problemes d'aparcament amb aparcaments dissuasoris.
- Aparcaments ben lligats al centre amb mitjans de transport públics, i coherents amb els horaris de treball.
- Alhora és de consens que cal facilitar indicacions i informació al respecte d'aquests aparcaments –senyals que indiquin el nivell d'ocupació d'aquests aparcaments-.
- El sistema d'aparcament hauria de diferenciar el tipus d'usuari i el seu tractament a nivell de cost del servei. No és el mateix que el necessita cada dia per anar a treballar que el qui ve un dia de visita.
- Alhora facilitar també indicacions de mides i “complicacions”, de manera que es puguin evitar col·lapses posteriors.

- Es destaca el mal estat d'aparcaments com el de la Plaça El·líptica, carrer Fossos i carrer Migdia. Són de sorra i sovint es troben en molt males condicions.

Mitjans de transport sostenible:

- Un grup proposa que els aparcaments haurien d'estar ben comunicats, per exemple amb un sistema de lloguer de bicicletes. En el debat es comenta que un servei de lloguer de bicicletes difícilment pot funcionar a Figueres per lo poc adaptada que està la ciutat a la bicicleta.
- En la mesura que la ciutat estigui adaptada a la bicicleta tindrà més bona acollida. Una possibilitat que s'esmenta és habilitar un carril bici de pujada i baixada al carrer Nou.

Transport públic – autobús:

- Es considera interessant disposar d'un anàlisi dels usuaris que utilitzen el bus, la seva procedència, freqüència i destí.
- Existeix un problema que es considera greu en la parada que els autobusos fan de 25 minuts a la piscina. Malgrat és un dret dels treballadors els usuaris deixen de fer-lo servir pel greuge que comporta esperar aquests 25 minuts a mig recorregut.
- Hi ha absolut consens en considerar que els busos que hi ha ara són massa grossos, i hi ha masses línies. Els autobusos podrien ser més petits i es podrien racionalitzar les rutes i incrementar la rotació, de manera que ambdós sentits es milloraria la circulació.
- S'esmenta que la ubicació de l'estació de busos no és la més adequada, tot i que no es sap donar una alternativa.

Transport públic – tren:

- És de consens mantenir les dues estacions i estudiar el soterrament de l'estació del centre. Més concretament mantenir els trens actuals a l'estació centre –i incrementar-ne la freqüència- i estudiar que els trens Avan també puguin entrar a l'estació de Renfe del centre.
- Cal que les dues estacions tinguin accessos dignes.

SOBRE LA MOBILITAT INTERNA: APORTACIONS CIUTADANES

La mobilitat (Entre Barris. Dins dels barris)

La distribució urbana de mercaderies

L'aparcament i estacionament

Mobilitat:

- Es considera que la mobilitat entre barris hauria de ser bàsicament a peu, bicicleta o transport públic, i a peu dins del barri.
- En el seu conjunt la mobilitat és dolenta, cal incentivar el transport públic.
- Els semàfors han de tenir una durada i col·locació lògica, tan per vianants com per vehicles.
- Es considera important evitar el pas de trailers per la zona urbana.
- Potenciar el comerç als barris i la seva autonomia en general podria afavorir la reducció del trànsit rodat.
- Cal un disseny urbà adaptat a les persones amb mobilitat reduïda, així com els controls en la gestió viària.
- Caldrien com a mínim dos grans eixos de mobilitat adaptada per a vianants amb dificultats de mobilitat.
- S'anomenen dos punts negres que es considera important de resoldre:
 - o Trencant c/Port Lligat Km7 de la N-II –des de la farmàcia fins a l'armeria-.
 - o Girs prohibits que no es respecten a la N-II: Crta Olot, Pere IV, Port Lligat....

Aparcament:

- Els aparcaments –que poden evitar part de saturació- podrien fomentar convenis entre gestors o comerç o altres activitats per ajustar les tarifes.
- Cal un control exhaustiu del respecte i bon ús de l'aparcament adaptat.

Mercaderies:

- És de consens que cal controlar l'estacionament en càrrega i descàrrega:
 - o Es proposa fer ús del disc horari.

- Fer complir l'horari establert de càrrega i descàrrega. Ser rigorosos.
- Disposar agents perquè en facin el control.
- Es considera interessant la idea de les microplataformes de distribució de mercaderies, però cal estudiar-la correctament.

SOBRE ELS VIANANTS: APORTACIONS CIUTADANES

Seguretat viària

La pacificació del centre i dels barris

Els mitjans de transport sostenibles: bicicleta, a peu

Seguretat viària:

- En general es considera que cal ampliar les voreres, revisar les que hi ha als carrers petits, treure pilones –sense que aparquin cotxes-, millorar l'asfalt, així com la il·luminació –la manca d'il·luminació crea inseguretat-.
- Construir “badens” amb pas de vianants incorporat que alenteixin la marxa sobretot en les principals vies de cada barri, i així regular la velocitat.

Prioritat per als vianants:

- És de consens ampliar la zona de vianants del centre històric.
- Alhora es considera que cal resoldre algun problema important de trànsit. Fins que no es resolgui serà complicat tallar la circulació.
- Es considera interessant tenir en compte –a nivell de zones de vianants- l'eix que formen la Plaça de l'Escorxador i la Plaça de la Palmera.
- Senyalitzar de manera més efectiva els recorreguts escolars, especialment en trams amb més afluència de nens. Per exemple: a Girona es marca amb petjades a terra.
- Es considera que es podria intentar que els nens anessin a l'escola amb bus, i pujar tots en un punt de trobada, així evitar l'ús del vehicle privat. Alhora educar els nens a fer ús dels recorreguts escolars.

Transport sostenible:

- Fomentar sempre que es pugui l'ús de la bicicleta i de la mobilitat a peu. El disseny urbà ho ha de tenir en compte.
- La pacificació del trànsit hauria de comportar més espai a la calçada per les bicicletes, i així evitar conflictes amb l'espai dels vianants, que sempre han de ser els prioritaris.

Altres:

- Es considera important evitar el que queda recollit en el planejament del Parc de les Aigües, doncs no s'ha planificat cap baix adreçat a zona comercial, de manera que està destinat a ser un barri sense vida.