

FIGUERES SENSE COTXES.

Per una nova mobilitat.

(NOTA PRÈVIA: El que teniu a les mans, és un document de la primavera del 2021, que caldrà anar revisant. Entre d'altres aspectes, el capítol que fa referència a la Mobilitat Externa, s'haurà d'actualitzar perquè és anterior a l'alliberament dels peatges de l'Ap7)

INTRODUCCIÓ.

Vivim una crisi climàtica les conseqüències de la qual, de ben segur, seran molt més greus que les de l'actual pandèmia. A més, estem a les portes d'una greu crisi energètica que, tal com ja ha fet el COVID 19, posarà contra les cordes tot el model actual de mobilitat, començant pel transport de mercaderies per carretera.

A més, els que havien estat dos grans motors de l'economia comarcal, el turisme i la construcció, ho tenen molt complicat i el comerç de proximitat ha estat molt perjudicat per les polítiques econòmiques neoliberals.

Necessitem un canvi radical de model i això escapa a les possibilitats dels ajuntaments; però això no vol dir que aquests no hagin de fer els deures i contribuir a aquest canvi.

Per aconseguir aquest canvi en l'escala local, hem d'apel·lar a la mobilització ciutadana però, a la vegada, hem de buscar el màxim consens possible entre les forces polítiques presents al municipi i entre les entitats ciutadanes de tota mena.

Figueres necessita un revulsiu. La nostra proposta va en aquest sentit.

LA MOBILITAT A FIGUERES.

La circulació a Figueres és caòtica i comporta el mal funcionament del transport públic, la pèrdua de milers d'hores de treball i de lleure i uns índexs de contaminació i de fresses preocupants. La dificultat per accedir a la ciutat, tant en vehicle privat com en el deficient transport públic comarcal, estan perjudicant greument tota l'activitat econòmica i especialment el comerç de proximitat.

Manuel Herce, el tècnic que va coordinar la redacció del Pla de Mobilitat, aprovat l'any 2012, tenia molta experiència en aquest camp perquè havia elaborat els primers Plans que es van fer a Catalunya i havia treballat molt per ajuntaments de l'àrea metropolitana de Barcelona. Doncs bé, després d'analitzar les dades recollides a la ciutat, va explicar públicament que no havia vist mai una mobilitat tan desastrosa com la figuerenca.

Com passa a la majoria de les ciutats, la trama de vies urbanes no estava dissenyada per circular-hi en cotxe i, a més, hi havia les vies del tren que complicaven la circulació generant colls d'ampolla.

L'equip redactor, va detectar dos problemes bàsics a afrontar. Per una banda, el que representava els vehicles de pas; és a dir els que circulaven per la ciutat però que ni el seu origen ni la seva destinació eren a Figueres. Per altra banda, el que comportava un ús fora de mida del cotxe per desplaçaments interns.

Per acabar-ho d'adobar, la ciutat com a capital de la comarca, disposava de serveis que no tenien la resta dels municipis d'aquesta; la seva oferta comercial atreia visitants de tota la demarcació i de les comarques nord catalanes i el turisme era un component bàsic de l'economia local. Com que el transport públic era molt deficient, tot això comportava una gran afluència de vehicles privats a la nostra ciutat.

No creiem que, en els anys que han passat, la situació hagi experimentat uns grans canvis.

Les solucions que proposava el Pla de Mobilitat eren, en primer lloc, un sistema de rondes que havien de permetre travessar el terme municipal, sense entrar en el cas urbà i, en segon lloc, tot un seguit de mesures per obstaculitzar la mobilitat interna. Els veïns podrien entrar i sortir del seu barri amb els seus vehicles, però el pas d'un barri a l'altre esdevindria només possible utilitzant les rondes de circumval·lació.

Tot això, combinat amb tota una sèrie de mesures de creació de zones de vianants a cada barri, que farien molt complicat l'ús del cotxe privat per desplaçaments interns. Els beneficiats, a més dels vianants, serien els professionals, que havien d'utilitzar vehicles a motor per treballar dins del casc urbà i que perdien milers d'hores de treball en embussos i també la qualitat de vida de tota la ciutadania. La major part d'aquest Pla però no s'ha arribat a aplicar.

Han passat 41 anys des de que es va elegir el primer ajuntament democràtic. Un nombre molt important de persones de diferents forces polítiques, han desfilat per la regidoria responsable de la mobilitat i totes han fet propostes; han modificat la circulació, han posat i tret semàfors i, malgrat tots els canvis de persones i de partits, constatem que el caos circulatori a la nostra ciutat persisteix any rere any. Amb 40 anys d'experiència, ja n'hi hauria d'haver ben bé prou!!! Amb 40 anys d'experiència, ja hauríem d'anar pensant en canviar radicalment de plantejament.

PER UNA NOVA MOBILITAT INTERNA.

Afavorir l'economia local és sempre una bona idea. Encara més en moments de crisi, quan és vital que els beneficis generats es quedin a la ciutat i no acabin en mans d'empreses localitzades ves a saber on. L'Ajuntament doncs ha de lluitar per una millora radical del transport públic a la comarca i amb les comarques veïnes, però, mentre això arriba, ha de garantir l'accés a la ciutat. Ara bé, com fer-ho sense incrementar el caos circulatori que ja ens fa perdre una part considerable dels possibles visitants o compradors?.

1.- Les persones primer.

Per poder resoldre el problema del caos circulatori, el primer que ens cal és fer el que han fet ciutats com Pontevedra, que ho han aconseguit **en gran mesura**; és a dir, deixar de pensar en els cotxes i començar a pensar en les persones.

Proposem que el govern municipal recuperi, en part, les directrius del Pla de Mobilitat del 2012 i les adapti als canvis que s'hagin pogut produir en els darrers anys, però no per fer més fàcil l'ús del cotxe, sinó, ben al contrari, per evitar l'abús que se'n fa.

En una ciutat de les dimensions de Figueres, és perfectament possible fer la major part dels desplaçaments a peu. És cert que hi ha desplaçaments que caldria fer en transport públic; però aquest no pot donar un bon servei sense alliberar de cotxes privats els carrers.

Desplaçar-se caminant, ha de ser la primera opció. La Bicicleta, que és un vehicle saludable, que ocupa poc espai públic, que no contamina i que pot conviure amb els vianants, ha de ser la segona opció. El transport públic, per aquelles persones que no puguin ni caminar ni anar en bicicleta, la tercera i el vehicle a motor privat, la darrera.

Del que es tracta és de recuperar l'espai públic urbà, que ara, molt majoritàriament, està reservat o directament ocupat pels cotxes i de retornar-lo a la ciutadania. També d'alliberar-nos a nosaltres mateixos, com a conductores i conductors dels fums que respirem; de les fresses que suportem; del risc d'accidents; dels nervis i de les empenyades que comporta el caos circulatori i la nostra addicció al vehicle privat.

A més, aquesta prioritització de l'automòbil, ha fet que, a les ciutats actuals, els col·lectius més vulnerables (la mainada, les persones grans o discapacitades, etc.) vegin molt limitat el seu accés a l'espai públic pel perill que comporta. Els nens, per exemple, passen molt poc temps al carrer, l'han perdut com a espai de joc i de socialització i caminen molt menys del que caldria per preservar la seva salut.

Per si no n'hi havia prou, el caos circulatori comporta el mal funcionament del transport públic, la pèrdua de milers d'hores de treball i de lleure i uns índexs de contaminació preocupants en determinades zones de la ciutat. La dificultat per accedir a la Figueres, tant en vehicle privat com en el deficient transport públic comarcal i regional, estan perjudicant greument l'activitat econòmica.

2.- Com es pot fomentar la caminada ?

A). Fent-la agradable y segura. Els cotxes comporten perill, fresses y fums.

B). Senyalitzant itineraris ràpids, segurs i el més agradables possible pels desplaçaments més habituals. És molt important que la gent es faci una idea clara de les distàncies i de la duració de la caminada (CAPS, escoles i Instituts, Mercats, Centre de la ciutat, OMAC, etc.).

No estem inventant res, moltes ciutats han fet experiències molt interessants en aquest sentit. Un cas exemplar és el de Pontevedra, que ha rebut reconeixements de la Direcció General de Tráfico, de la ONU i de la UE per les mesures que està aplicant des dels anys 90. En aquesta ciutat de 84.000 habitants, els resultats són espectaculars. Per esmentar-ne només alguns:

- a) El 70% dels desplaçaments es fan a peu o amb bicicleta.
- b) El 72% de les compres, es fan a peu. **Tot i que el comerç de proximitat ha patit els efectes de la crisi, han tancat moltes menys botigues que a d'altres ciutats.**
- c) 2.000 escolars, entre 6 i 12 anys. van a peu als centres d'ensenyament, la majoria sols.
- d) La velocitat màxima és de 30 km/h, fins i tot a les rondes de circumval·lació i de 20 km/h o menys en moltes vies. Malgrat això, la velocitat mitjana de circulació, ha augmentat, perquè hi ha menys vehicles circulant i no hi ha embussos.
- e) Tot i que la ciutat no té radars, que s'han eliminat molts semàfors i que la Guàrdia Urbana posa molt poques multes, les víctimes d'accidents mortals, que van ser 30 entre 1990 i 2006, van baixar a 3 en els 10 anys següents.
- f) Les emissions de CO2 han caigut un 88%.
- g) Tot i les restriccions a la circulació, el centre de la ciutat ha guanyat 12.000 habitants des del 2009.
- h) Contra el que es podria pensar, el tràfic a motor pel centre de la ciutat no ha estat prohibit, simplement l'han desincentivat. Els turistes poden descarregar les seves maletes, els compradors poden entrar-hi per carregar les seves compres i els transportistes hi reparteixen

mercaderies.

- i) Als seus carrers hi ha una presència molt notable de mainada i de persones grans i discapacitades. Les relacions socials han millorat notablement.
- j) Els resultats són encara més notables si es té en compte que Pontevedra té un terme municipal de 118 km² (el de Figueres en té 19 de km²) i que 20.000 dels seus 84.000 habitants viuen fora del casc urbà en 15 veïnats.

3.- Fomentar l'ús de la bicicleta com una eina per una nova mobilitat.

Com ja hem dit, la Bicicleta ha de ser la segona opció.

Com fomentar l'ús de la bicicleta?

Les dimensions de Figueres fan que les distàncies a recórrer siguin precisament aquelles on la bicicleta és més competitiva quant a temps respecte de la resta de mitjans i del vehicle privat. Aquest fet fa que la bicicleta sigui un vehicle urbà especialment interessant per contribuir a treure cotxes de la nostra ciutat on la congestió del trànsit és un problema greu. El col·lapse circulatori de Figueres, provoca la pèrdua de milers d'hores de treball als professionals, dificulta el repartiment de mercaderies i complica molt l'accés dels forasters als comerços i als serveis.

Propostes:

1.- Pel que fa a la resta dels avantatges de circular en bicicleta, el document **“Estratègia catalana de la bicicleta”**, aprovat pel Consell Executiu de la Generalitat el novembre del 2019, ja els recull de manera extensa i argumentada i, per tant, no considerem necessari de repetir-los. **Proposem que l'Ajuntament faci seu el contingut d'aquest document.**

2.- L'any 2006, l'empresa de serveis ambientals La Rufa va elaborar, per encàrrec de l'Ajuntament, una doble proposta encaminada a normalitzar l'ús de la bicicleta a Figueres. Incorporava el disseny d'una xarxa de carrils i d'aparcaments de bicicletes, així com un Pla de Foment de l'Ús de la Bicicleta a Figueres. **Aquesta doble proposta va ser aprovada en ple per part del consistori, per la qual cosa proposem recuperar-la i revisar-la i no malbaratar esforços en una nova proposta en aquest sentit.**

3.- Els carrils-bici són relativament cars. Només han d'existir, segregats, allà on els ciclistes hagin de conviure, necessàriament, amb un volum important de trànsit motoritzat; per exemple, en les rondes o en carrers amb un pendent fort per on passi necessàriament un itinerari ciclista. Es necessita una xarxa ciclista bàsica que connecti prioritàriament els equipaments públics, centres educatius, centres comercials, polígons industrials, nodes de transport públic i, en general, els centres generadors de mobilitat.

Ara bé, del que es tracta fonamentalment és de que els ciclistes

comparteixin amb els vianants, els espais alliberats de cotxes; però, deixant clar sempre, que la màxima prioritat municipal són els vianants, tant pel que fa als desplaçaments a peu com pel que fa a gaudir de la ciutat.

4.- Per fer-ho possible, hem presentat unes al·legacions a l'Ordenança Municipal de Circulació, que va sortir a exposició pública. Proposem incorporar-hi tot una sèrie de canvis amb l'objectiu de fer més fàcil i segura la circulació de les bicicletes. Aquests canvis i els que ja s'han anat introduint (carrers 20 i 30 ,etc.) requereixen un esforç informatiu per part de l'ajuntament. Cal explicar clarament que comporten tant als vianants com als ciclistes i als conductors.

4.- Potenciar l'economia local.

Amb l'actual caos circulatori, tirem pedres al nostre propi teulat. Abans hem dit que l'Ajuntament ha de garantir l'accés a Figueres de tota la gent que vol accedir als comerços i als serveis de la nostra ciutat. Parlem dels habitants de la comarca i de les comarques veïnes, dels turistes, etcètera. Ara bé, com que l'espai és limitat i com que la major part del traçat de la xarxa de vies públiques es va fer sense comptar amb l'ús massiu de automòbils, només es podrà evitar l'actual caos circulatori reduint dràsticament la circulació de vehicles a motor dins la trama urbana.

Si volem que la ciutat resulti atractiva pels forasters, si volem que els professionals deixin de perdre milers d'hores de treball en els seus desplaçaments per la ciutat, si volem deixar de perdre una bona part de les nostres hores lliures en embussos, les persones que hi vivim hem de renunciar a utilitzar aquests vehicles per moure'ns dins la trama urbana.

Els forasters han de poder deixar els seus vehicles en aparcaments dissuasius però també, si cal, han de poder accedir amb ells a la trama urbana per carregar-hi les seves compres. Per això, cal reconvertir totes les places d'aparcament en zona blava, que, en una gran part, són ocupades de manera permanent pels vehicles de persones que poden pagar les taxes, en places d'aparcament limitat a uns minuts.

Els veïns han de poder utilitzar els seus vehicles per entrar i sortir de la ciutat; però els desplaçaments entre els diferents barris han de ser dràsticament obstaculitzats. Només els professionals i els forasters han de poder desplaçar-se per la ciutat i només per anar a destinacions concretes.

5.- Repartir d'una altra manera.

Dotzenes de repartidors de diferents empreses, que en la seva immensa majoria no són de Figueres, es mouen per la ciutat, generant més caos circulatori, més contaminació, més fresses i més risc d'accidents.

La limitació de la mobilitat en vehicles privats, ha d'anar acompanyada per una política que vulgui organitzar el repartiment de mercaderies i, a més, fer-ho en benefici de l'economia local.

Es tracta de prendre mesures per acabar vedant l'accés a la ciutat de totes aquestes empreses. D'obligar-les a dipositar les mercaderies en un lloc o llocs concrets i que des d'allà, utilitzant bicicletes o vehicles elèctrics, que no facin fressa ni contaminin, empreses locals, amb treballadors locals, les reparteixin per tot el cas urbà.

El nombre de vehicles circulants disminuiria radicalment perquè sovint molts dels repartidors passen hores transitant per una ciutat caòtica per repartir un nombre molt petit de paquets.

Evidentment, s'hauria de trobar la manera de poder-ho fer progressivament perquè el volum de mercaderies és molt gran i aquestes són molt diverses. Volem dir que, per exemple, no es possible assumir d'un dia per l'altre, el repartiment de carn o de productes congelats.

L'Ajuntament hauria de participar, no només en el disseny de tota l'operació, sinó també en la creació d'aquesta empresa, que podria representar un nombre de llocs de treball prou important en una ciutat amb molt d'atur i que uns recursos que ara van a parar a empreses forasteres, es quedessin a la ciutat.

Juga a favor d'aquesta proposta no només la necessitat de limitar el transport, que és la primera font d'emissió de gasos d'efecte hivernacle, sinó també el fet que la crisi energètica posarà en crisi tot l'actual sistema de distribució de mercaderies, basat en que el sector del transport no paga els costos reals de la seva activitat perquè els externalitza.

Aquí tampoc estem inventant res. Fins i tot hi ha una iniciativa de la UE sobre el tema i tot una sèrie d'ajuntaments l'estant treballant. El que cal es fer un seguiment de les diferents experiències i triar l'opció que més convingui als objectius assenyalats.

6.- Adaptar les normatives i la planificació a la nova mobilitat.

Cal adaptar tota la planificació urbanística i les normatives municipals a les necessitats d'aquesta nova mobilitat. Parlem del Pla de Mobilitat, evidentment, però també de l'Ordenança d'Edificació, del Pla d'Accessibilitat, del disseny de l'espai públic, etcètera.

El POUM, per exemple, hauria de preveure aparcaments dissuasius perimetrals pels visitants i zones d'aparcament, als barris, per anar alliberant de cotxes els carrers. També hauria de preveure la xarxa viària bàsica, tant pel que fa als vehicles a motor, com pel que fa a les bicicletes i als vianants.

La ordenança de Circulació, per posar un altre exemple, ha de regular els desplaçaments per millorar la seguretat dels vianants i dels ciclistes.

La recuperació de l'espai públic que busca aquesta proposta de nova mobilitat, requereix d'una actuació coordinada i coherent en tots els àmbits, perquè necessàriament s'ha de desenvolupar d'una manera progressiva.

CANVIAR LA MOBILITAT EXTERNA.

El Ple de l'Ajuntament de Figueres va aprovar per unanimitat proposar el ministeri de Foment la construcció de l'accés oest a l'autopista AP-7. No ho veiem malament sempre que el nou traçat sigui raonable i no sigui un primer pas per al desdoblament de la carretera N-260 de Besalú a Figueres (l'eix pirinenc); un desdoblament que, avui per avui, no està justificat. Cal canviar el model de gestió de les autopistes quan l'any 2021 acabi la concessió.

(Cal tenir present que ja existeix la variant que, passant per Ordis i Borrassà, enllaça la carretera N-260 amb la Nacional II i l'entrada sud de l'AP7. És a dir que aquesta opció d'un nou accés a l'autopista, només s'ha de contemplar si el seu impacte sobre el territori és petit i si la seva ubicació la fa més útil que aquesta variant. Caldria pensar si no seria més útil un vial que enllacés la zona de Vilafant amb la variant d'Ordis i fer només un sortida Oest de l'autopista).

Aquest nou accés hauria de ser part d'un projecte per alliberar de peatges un tram de l'Ap7, que faci encara menys necessari desdoblar la Nacional II. L'anella formada per l'autopista i la nacional hauria de servir perquè tot el trànsit de pas no hagués d'entrar a Figueres i tingui la possibilitat de distribuir-se per qualsevol de les carreteres que arriben a la ciutat.

Aquesta actuació s'hauria de complementar amb una altra anella raonable de rondes urbanes, que no han de servir per als vehicles de pas sinó com a principals vies urbanes de comunicació entre els barris. Això permetria alliberar de trànsit tant el centre de la ciutat com els dels diferents barris. Caldria filar molt prim per veure quantes en serien realment necessàries, perquè, si es desincentiva la mobilitat motoritzada, potser no en caldrien gaire d'aquestes rondes i reduiríem l'impacte sobre les poques hortes que resten al terme municipal.

En qualsevol cas, amb aquestes actuacions, evitariem la construcció del túnel previst sota la Muntanyeta del castell de Sant Ferran, que és una opció caríssima.

La combinació d'aquestes dues mesures, amb les que haurien d'anar dirigides a potenciar la mobilitat alternativa al cotxe privat dins de la ciutat, minimitzarien de molt el problema que suposen les vies del tren. Figueres va perdre l'oportunitat de sumar-se a un bon nombre de municipis catalans que van tirar endavant projectes per soterrar les vies i ara dependre'm, en bona part, dels possibles projectes per potenciar el tràfic ferroviari per poder tornar a posar el tema sobre la taula.

Mentrestant, cal que hi hagi una aposta pel tren, per l'estació del centre amb

les vies soterrades en trinxera i ben connectada amb l'estació del TAV de Vilafant.

Ho proposem perquè estem pensant en la més que probable crisi del transport de mercaderies per carretera, que obligarà a recórrer al ferrocarril, però també en un canvi cap a un model turístic sostenible, on els visitants utilitzin massivament el transport públic. La necessitat de combatre el canvi climàtic i la crisi energètica que vindrà, fan que aquest canvi sigui urgent i vital per a la supervivència del sector.

De fet, l'ús del ferrocarril per accedir a Figueres, és molt més important del que molta gent es pensa. Tot i les enormes deficiències i els preus gens atractius del tren convencional, una enquesta que fa el museu Dalí entre els seus visitants mostra com un 20% van fer servir el tren o el TAV per accedir a Figueres l'any 2013 i que el 2019 ja eren més d'un 26%.

La plataforma ***Defensem el Tren de l'Empordà***, de la que vam ser membres fundadors, fa anys que reclama avançar en aquests dos objectius y, pel que fa al turisme, ha ressaltat reiteradament la importància que podria tenir un servei ferroviari transfronterer Girona/Perpinyà (o Girona/Narbona) que permetria potenciar un turisme molt més sostenible i molt menys estacional en uns territoris que tenen ofertes turístiques compatibles i complementàries.

A més, caldria també potenciar les estacions que poden donar servei als pobles veïns; com és el cas, per exemple, de la de Vilajuïga respecte de Roses i de tots els pobles de la Serra de Rodes.

Al mateix temps, la confluència de crisis que ens caurà a sobre, farà que projectes de noves línies ferroviàries, servides per tramvies, com ara la de Roses -Castelló-Figueres-Vilafant, que han estat menyspreats per la majoria de forces polítiques, apareguin com una possibilitat real o una oportunitat perduda.

És urgent establir un pla de transport públic a la comarca, amb tarifes i horaris que facin possible els enllaços tren-autobús i la comunicació entre els pobles i la capital.

S'ha d'acabar amb dècades d'abstencionisme miop. L'equip de govern municipal, ha de recordar que Figueres és la capital de la comarca y ha d'exercir com a tal. És a dir, que ha d'intervenir activament en tots aquests temes de mobilitat perquè s'hi juga el seu futur.

IAEDEN – Salvem l'Empordà. Primavera del 2021.

Alguns vídeos sobre Pontevedra:

<https://www.youtube.com/watch?v=LZoMwOmvsXk> euronews 2019

[\(Video de Euronews 2'59''\)](#)

<https://www.youtube.com/watch?v=SbuzxcKOqNE>

(Vídeo del Consello de Pontevedra 7')

<https://www.youtube.com/watch?v=RT6dmxqfOio>

(Vídeo de Ecoloxistas en Acción 23')