



Autenticitat i integritat verificables a www.figueres.cat/validador
52de90c4-79a5-42d6-9171-17a4c677a415

MERCÈ
ALBIOL
NÚÑEZ

Motiu: Aprobat definitivament per
la Comissió de Territori de
Catalunya en data 31 de juliol de
2023
Data: 2023.08.02 12:38:26 +02'00'
Versió d'Adobe Acrobat Reader:
2023.001.20064

VILA TORRENTS ALICIA
30/03/2023 19:31:07
Càrrec: Secretària. DILIGÈNCIA: Per fer
constar que aquest document forma part del
Pla d'Ordenació Urbanística Municipal,
aprovat provisionalment per majoria absoluta,
pel Ple de l'Ajuntament de data 29 de març de
2023. En dono fe.



Pla d'Ordenació Urbanística Municipal

POUM FIGUERES

març de 2023

UTE Ferran Navarro **TESEU**



i. ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA [EAMG]

[MCrit]

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL POUM DE FIGUERES

MARÇ 2023



1	INTRODUCCIÓ	3
1.1	JUSTIFICACIÓ DE LA REDACCIÓ DE L'ESTUDI DE MOBILITAT	3
1.2	ÀMBIT D'ESTUDI.....	3
1.3	ANTECEDENTS	4
1.4	METODOLOGIA DE L'EAMG	5
2	ANÀLISI DE LA MOBILITAT ACTUAL.....	6
2.1	DADES BÀSIQUES DEL MUNICIPI.....	6
2.2	ANÀLISI DELS DESPLAÇAMENTS.....	12
3	ANÀLISI DE LES XARXES DE TRANSPORT	18
3.1	XARXA DE VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS	18
3.2	XARXA NO MOTORITZADA	29
3.3	XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC: AUTOBÚS	32
3.4	XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC: FERROCARRIL	38
4	PLANEJAMENT VIGENT.....	47
4.1	PLANEJAMENT TERRITORIAL.....	47
4.2	PLANEJAMENT SECTORIAL	49
5	PROPOSTA D'ORDENACIÓ.....	52
6	MOBILITAT GENERADA PELS NOUS SECTORS.....	54
6.1	MAGNITUDS DELS SECTORS DE DESENVOLUPAMENT DEL POUM	54
6.2	QUANTIFICACIÓ DE LA NOVA MOBILITAT.....	54
6.3	RESERVES D'APARCAMENT PER A TURISMES, MOTOCICLETES I BICICLETES	75
6.4	RESERVES D'ESPAI PER A CÀRREGA I DESCÀRREGA.....	78
7	IMPACTE DE LA MOBILITAT GENERADA SOBRE LES DIVERSES XARXES DE TRANSPORT.....	80
7.1	XARXA VIÀRIA.....	80
7.2	XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC	87
8	XARXA D'ITINERARIS	91
8.1	PARÀMETRES DE PLANIFICACIÓ GENERALS.....	91
8.2	XARXA D'ITINERARIS PER AL VEHICLE PRIVAT	92
8.3	XARXA D'ITINERARIS DE VIANANTS	93
8.4	XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES	98
8.5	XARXA D'ITINERARIS PER A TRANSPORT PÚBLIC I COL·LECTIU DE SUPERFÍCIE	101
9	FINANÇAMENT	104
9.1	TRANSPORT URBÀ.....	104
10	INDICADORS DE GÈNERE	107
11	SÍNTESI I CONCLUSIONS.....	109
12	PLÀNOLS.....	115

1 INTRODUCCIÓ

1.1 JUSTIFICACIÓ DE LA REDACCIÓ DE L'ESTUDI DE MOBILITAT

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, estableix que els plans territorials d'equipaments o serveis, els plans directors, els plans d'ordenació municipal i els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament, hauran d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

El Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada estableix que aquests estudis són una eina per a determinar a partir de l'aplicació de ràtios la mobilitat generada pels futurs desenvolupaments, i serviran per establir les xarxes de vianants, bicicletes i transport col·lectiu.

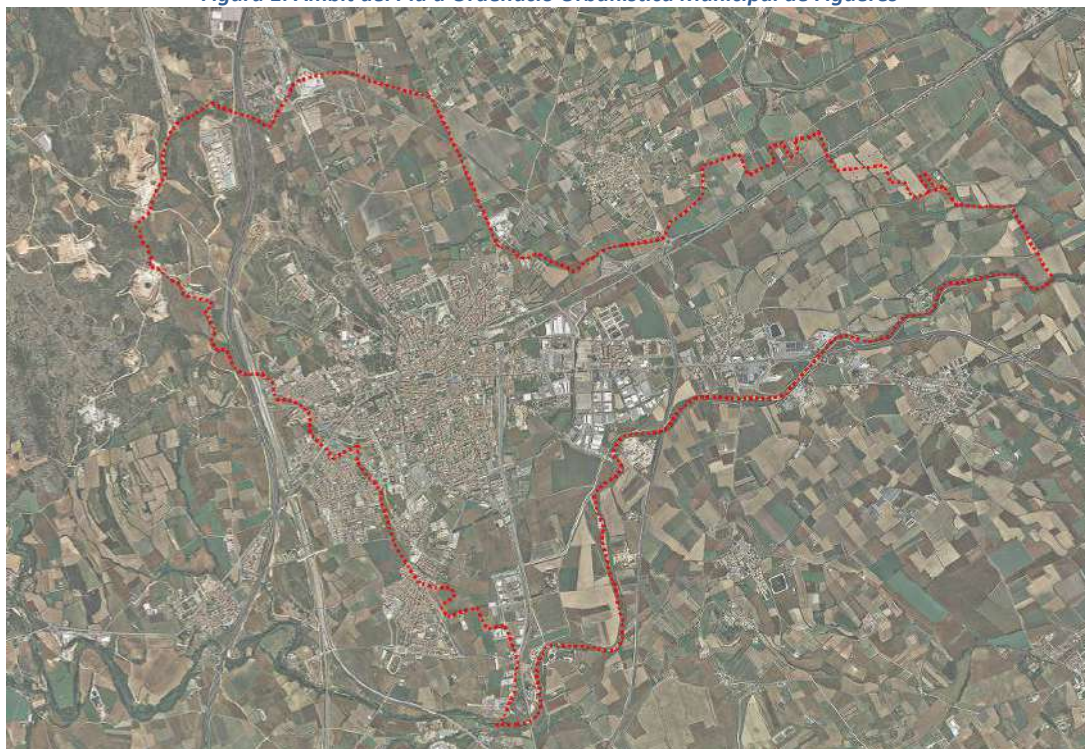
Segons l'article 2 d'aquest Decret, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada:

1. Avaluen l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.
2. També valoren la viabilitat de les mesures proposades en el propi estudi per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.
3. L'objectiu dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en l'àmbit d'estudi segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, i així acomplir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

1.2 ÀMBIT D'ESTUDI

L'informe de mobilitat es desenvolupa sobre l'àmbit d'actuació del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Figueres, amb un terme municipal de 19,3 km² i de 47.235 habitants l'any 2020.

Figura 1: Àmbit del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Figueres



1.3 ANTECEDENTS

La Llei 9/2003 de la mobilitat estableix un nou marc que afecta a les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic i a la planificació de l'ús del sòl. Aspectes com el transport públic, les externalitats provocades per la mobilitat, tant econòmiques com ambientals, i la seguretat viària, són exigències contemplades per la normativa esmentada en el moment de realitzar els plans urbanístics. Les Directrius Nacionals de mobilitat, aprovades el 3 d'octubre de 2006, són els instruments necessaris per al compliment d'aquesta Llei.

En relació als continguts, cal subratllar que tant la pròpia llei com les Directrius determinen la necessitat d'avançar vers un model de mobilitat sostenible que garanteixi el dret de la ciutadania a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat segures i adequades i amb el mínim impacte ambiental possible.

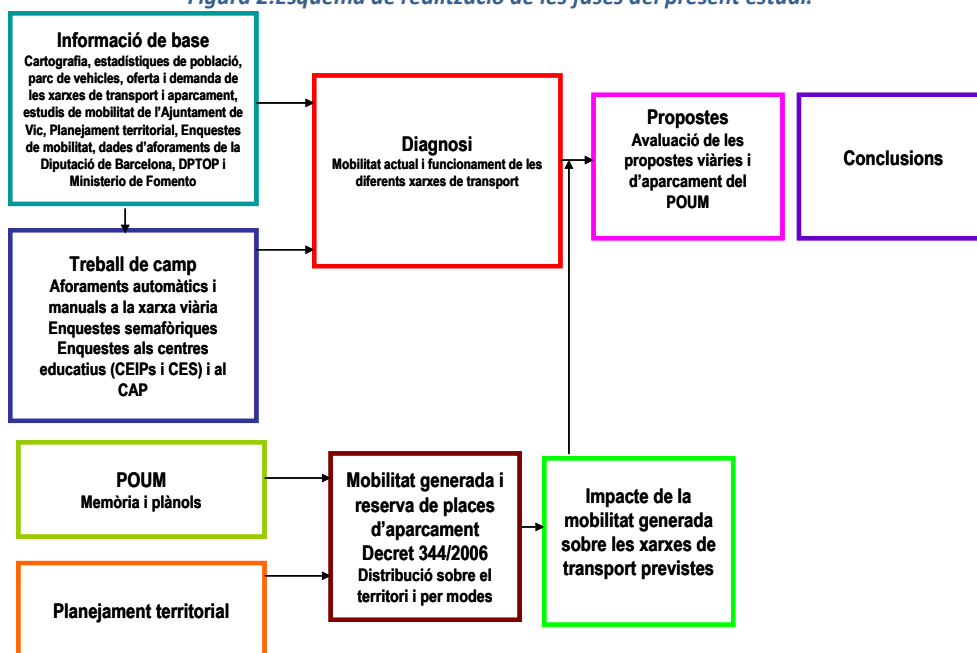
A l'àmbit municipal, Figueres està obligat per la Llei 9/2003 de la Mobilitat a realitzar el Pla de Mobilitat Urbana (PMU), que és el document bàsic per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya, els continguts dels quals s'han d'adequar als criteris i orientacions establerts en el Pla Director de Mobilitat de llur àmbit, en aquest cas de les Comarques Gironines (actualment pendent d'aprovació final). El PMU de Figueres és vigent des de l'any 2012.

Figueres també disposa d'un Pla d'Actuació Municipal. Es tracta d'un document en el que es defineixen els objectius globals, les línies d'actuació programàtiques, les estratègies i les iniciatives transversals de totes les regidories de l'Ajuntament de Figueres durant el mandat municipal comprès entre els anys 2012-2015. El document diferencia les actuacions en cinc àmbits. El quart fa referència a actuacions orientades a assolir una ciutat verda i sostenible, i bona part d'elles, estan relacionades amb la mobilitat. En total, es recullen un total de 20 actuacions, destinades a assolir una mobilitat sostenible, millorar el servei de transport urbà col·lectiu, i a potenciar i incrementar el transport públic i garantir la seva viabilitat econòmica.

1.4 METODOLOGIA DE L'EAMG

A continuació es presenta de manera esquemàtica la metodologia emprada per dur a terme el present estudi:

Figura 2: Esquema de realització de les fases del present estudi.



2 ANÀLISI DE LA MOBILITAT ACTUAL

2.1 DADES BÀSIQUES DEL MUNICIPI

2.1.1 TERRITORI I POBLACIÓ

El municipi de Figueres té una extensió de 19,3 km² i una població de 47.235 habitants l'any 2020.

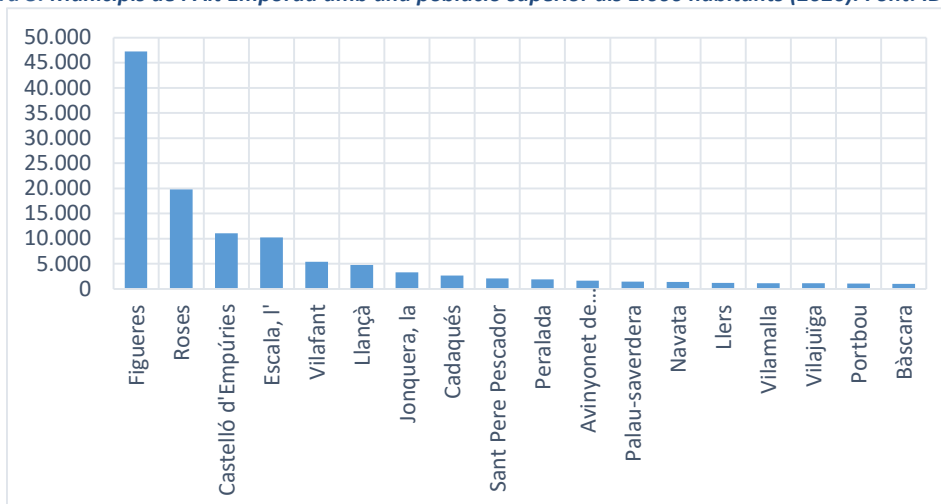
És la capital de la comarca de l'Alt Empordà i es troba situat al bell mig de la plana empordanesa, encaixada entre el sector més oriental dels Pirineus, al nord i a l'oest de la comarca; el Mar Mediterrani, a l'est; i el massís del Montgrí, al sud.

El municipi ocupa una posició central dins de la plana que ha afavorit que la ciutat s'hagi configurat com l'autèntica capital comarcal. La importància a nivell regional de Figueres també s'explica pel paper estratègic de la ciutat: l'emplaçament on es troba establerta la població ha potenciat que sigui una ciutat de pas i d'estada en el desplaçament de persones i mercaderies entre l'interior i el litoral i, també, compleix un paper essencial en les comunicacions amb Europa. Prova d'aquesta importància estratègica són les nombroses infraestructures de comunicació que es troben al municipi, com l'AP-7, la carretera N-II, la N-260 o eix pirenaic, i les vies ferroviàries.

La comarca de l'Alt Empordà està integrada per 68 municipis amb una extensió total de 1.357 km² i una població de 142.624 habitants l'any 2020 (Font: IDESCAT). La població de Figueres representa el 33,1 % del total de la comarca.

Figueres és un municipi amb un caràcter macrocefàlic, tenint en compte l'important pes relatiu de la seva població a la comarca, arribant, fins i tot, a doblar en xifres absolutes la població de Roses. No obstant, dins de la comarca es poden trobar fortes disparitats pel que fa a la distribució de la població. Tan sols 18 dels municipis de la comarca superen els 1.000 habitants, fet que provoca una concentració del 83,2% de la població en el 26,5% dels municipis totals.

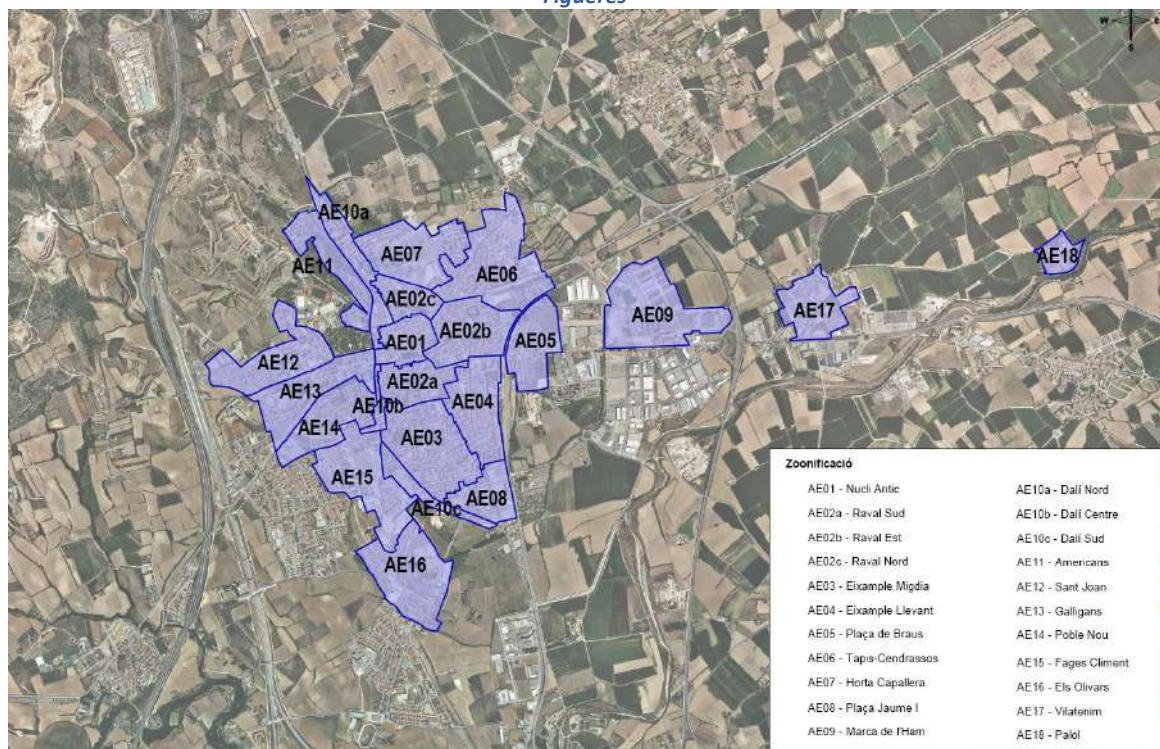
Figura 3: Municipis de l'Alt Empordà amb una població superior als 1.000 habitants (2020). Font: IDESCAT



2.1.2 ZONIFICACIÓ. DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ

S'ha definit una zonificació detallada del municipi composta per 22 àrees d'estudi:

Figura 4: Mapa de zonificació del terme municipal de Figueres. Font: elaboració pròpia a partir del POUM de Figueres



Com es mostra en els gràfics inferiors, les 3 àrees amb major població són l'AE12-Sant Joan, l'AE03-Eixample Migdia i l'AE04-Eixample Llevant, amb uns 5.000 habitants aproximadament cadascuna. Quant a densitat poblacional, però, l'àrea més densa és l'AE10b-Dalí Centre, seguidament de l'AE12-Sant Joan i l'AE03-Eixample Llevant; totes tres superen els 200 habitants/ha.

Figura 5: Distribució de la població i de la densitat de població per àrees d'estudi (2015). Font: elaboració pròpia

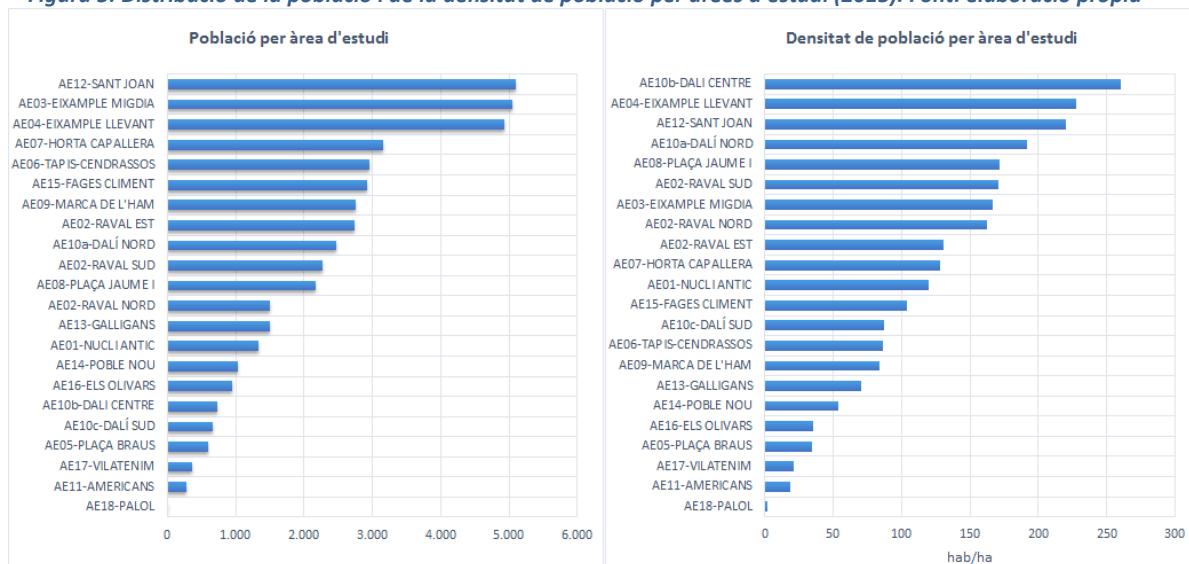


Figura 6: Nombre d'habitants per àrees d'estudi (2015). Font: elaboració pròpia a partir del POUM Figueres

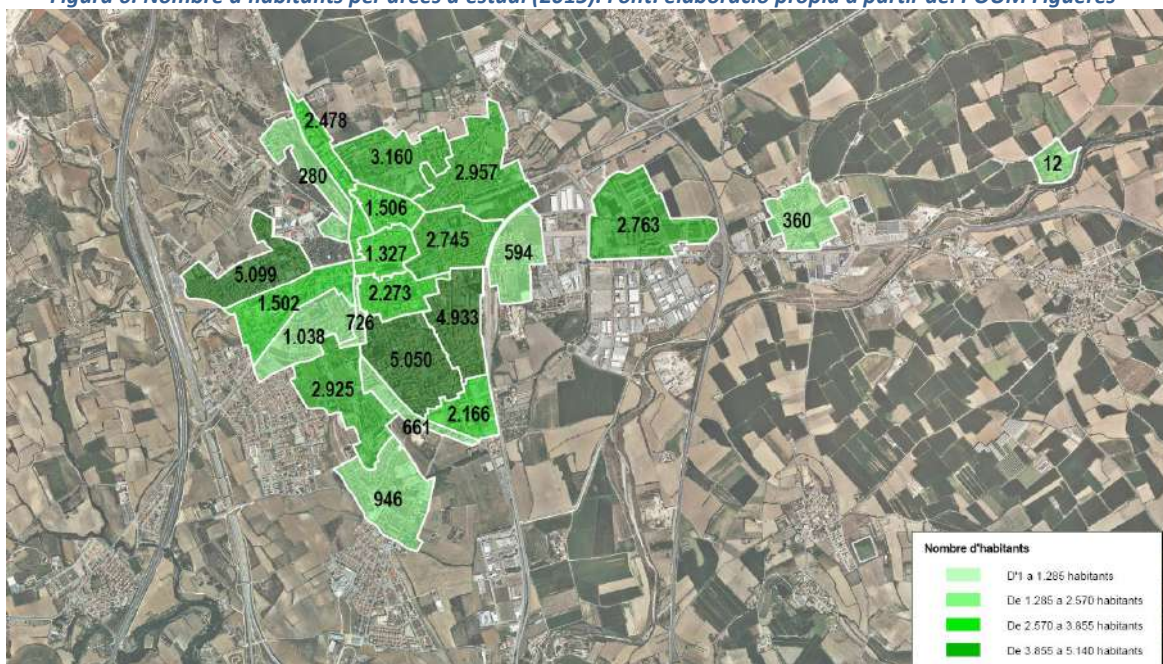
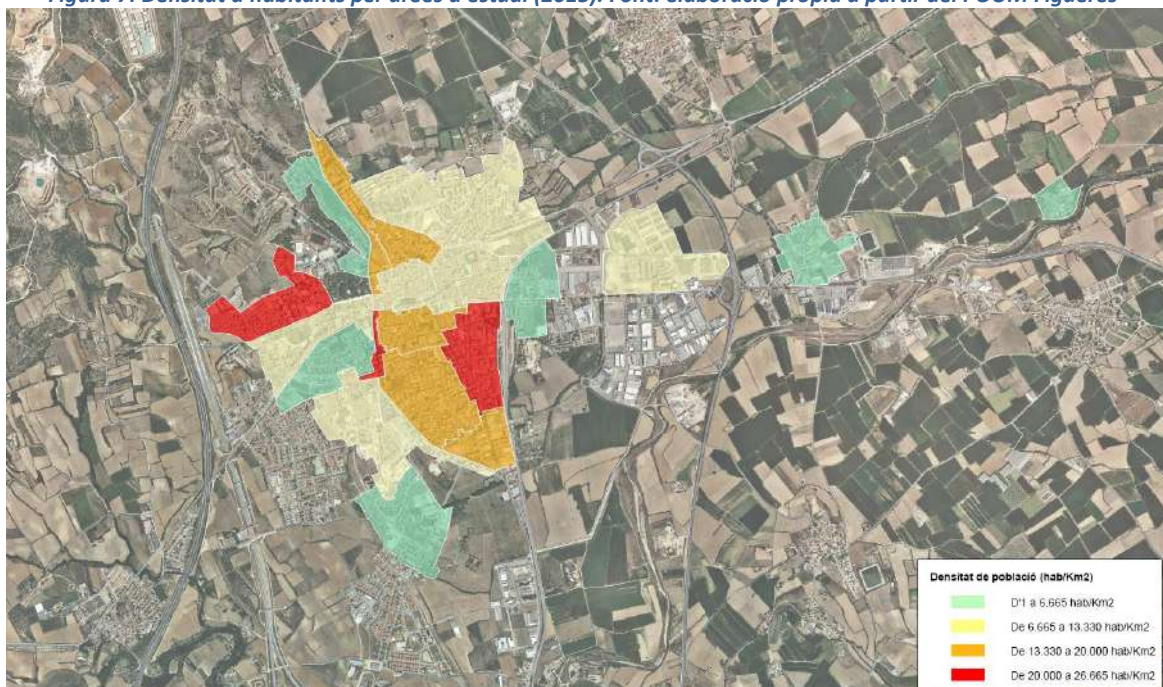


Figura 7: Densitat d'habitants per àrees d'estudi (2015). Font: elaboració pròpia a partir del POUM Figueres



2.1.3 CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE MOBILITAT

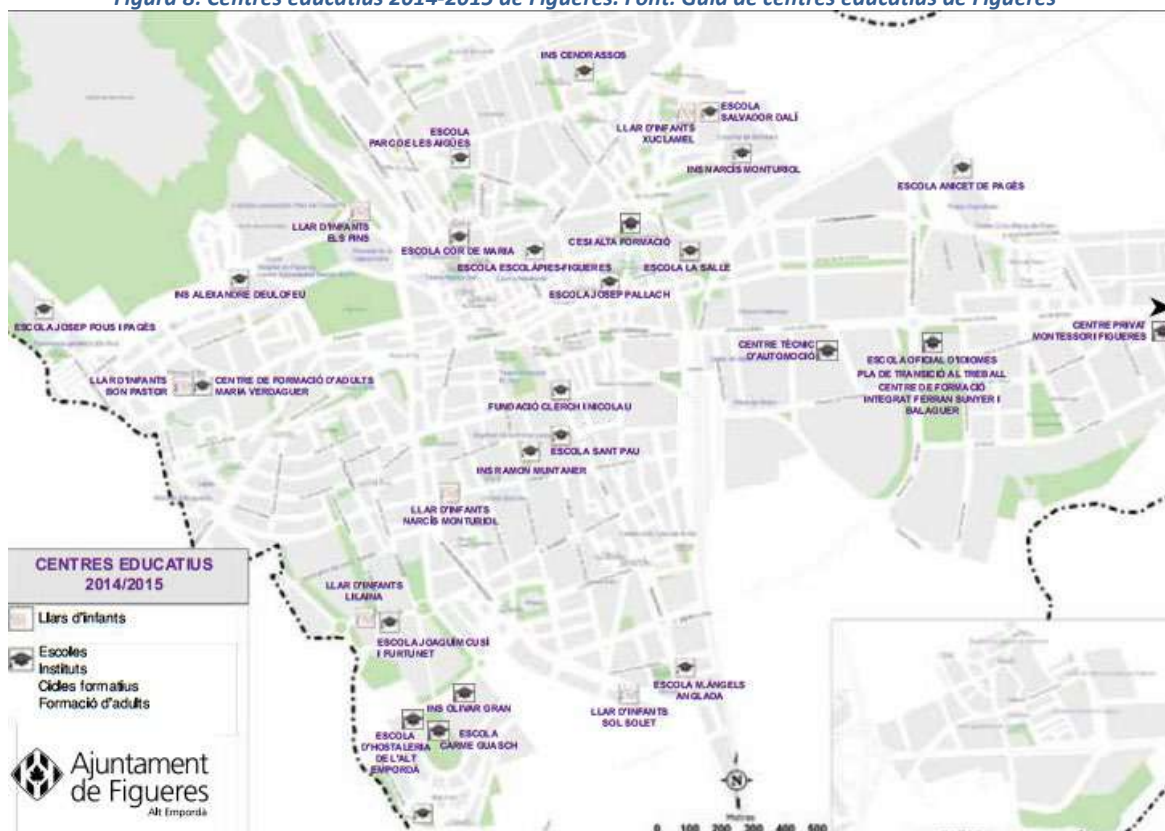
Els principals centres d'atracció i generació de viatges són els següents:

Centres d'ensenyament:

- 6 llars d'infants (4 municipals, 2 privades reconegudes i altres centres de suport familiar)
- 14 centres educatius que ofereixen educació infantil de segon cicle i educació primària (de 3 a 12 anys) (10 centres públics, 3 concertats i 1 privat)
- 8 centres que ofereixen Educació Secundària Obligatoria (5 públics, 2 concertats i 1 privat). Tots els públics també ofereixen Batxillerat i cicles formatius.
- altres centres privats amb cicles formatius

- 8 centres privats per altres formacions (graduats escolars, idiomes, adults, orientació laboral, ...)
- 1 centre de Formació Universitària (UNED).

Figura 8: Centres educatius 2014-2015 de Figueres. Font: Guia de centres educatius de Figueres



Centres administratius: es destaquen l'Ajuntament, l'Edifici firal, el Consell Comarcal, les Oficines de treball (SOC/SEPE), l'Hisenda i els Jutjats.

Comerços: destaca la zona comercial a l'est (Decathlon, Fes Mes, AKI...), el Centre Comercial Eroski Figueres i els mercats setmanals de la Roba i el de la Fruita i la Verdura. La zona del firal, també es pot considerar a nivell lúdico-comercial ja que hi ha establiments com cinemes, bowling, paddel....

Equipaments sanitaris: el municipi compta amb l'Hospital de Figueres-Fundació Salut Empordà, 2 Centres d'Atenció Primària (Figueres Sud i Ernest Lluch), 2 Consultoris Municipals, el de Vilatenim i el de la Marca de l'Ham, i la Clínica Santa Creu.

Equipaments assistencials: antics jutjats, menjador social, creu roja, CRAE, casal gent gran, centres d'estimulació cognitiva i els 4 centres o residències geriàtriques (Els Arcs, Asil Vilallonga, Clínica Catalunya, Sant Vicenç).

Equipaments funeraris: els cementiris de Figueres i Vilatenim, i 2 tanatoris al recinte firal.

Equipaments esportius:

- Complex Esportiu Municipal (Pista atletisme, piscina coberta, piscina aire lliure, Pavelló PAV1 i PAV3, Sala Esportiva, Tennis, Petanca)
- Camps de futbol municipals (Estadi Municipal, Marca de l'Ham i camp de Vilatenim.)
- Camps de futbol privats (La Salle).
- Paddel Mas Tutau

Equipaments socio-culturals:

- Arxiu Comarcal
- Casa Empordà
- Arxiu Local
- Biblioteca Fages de Climent
- Teatre Municipal
- Catequística
- Caputxins
- Centre cultural Molí de l'Anguila
- Casino Menestral
- Centre auditori Monturiol-Cercle Esport
- Teatre Bon Pastor
- Centres cívics Can Met, Ajuntament de Vilatenim, Joaquim Xirau, Culubret, Horta Capallera, Creu de la Mà, Bon Pastor.
- Oficina Comarcal de Joventut
- Sindicats.

Equipaments turístics: a la ciutat de Figueres s'hi localitzen dues oficines de turisme i sis museus de temàtiques diverses: el Museu de l'Electricitat - Col·lecció Hidroelèctrica de l'Empordà, el Teatre-Museu Dalí, el Museu de la Tècnica de l'Empordà, Museu de l'Empordà, el Museu del Joguet de Catalunya i el Castell de Sant Ferran.

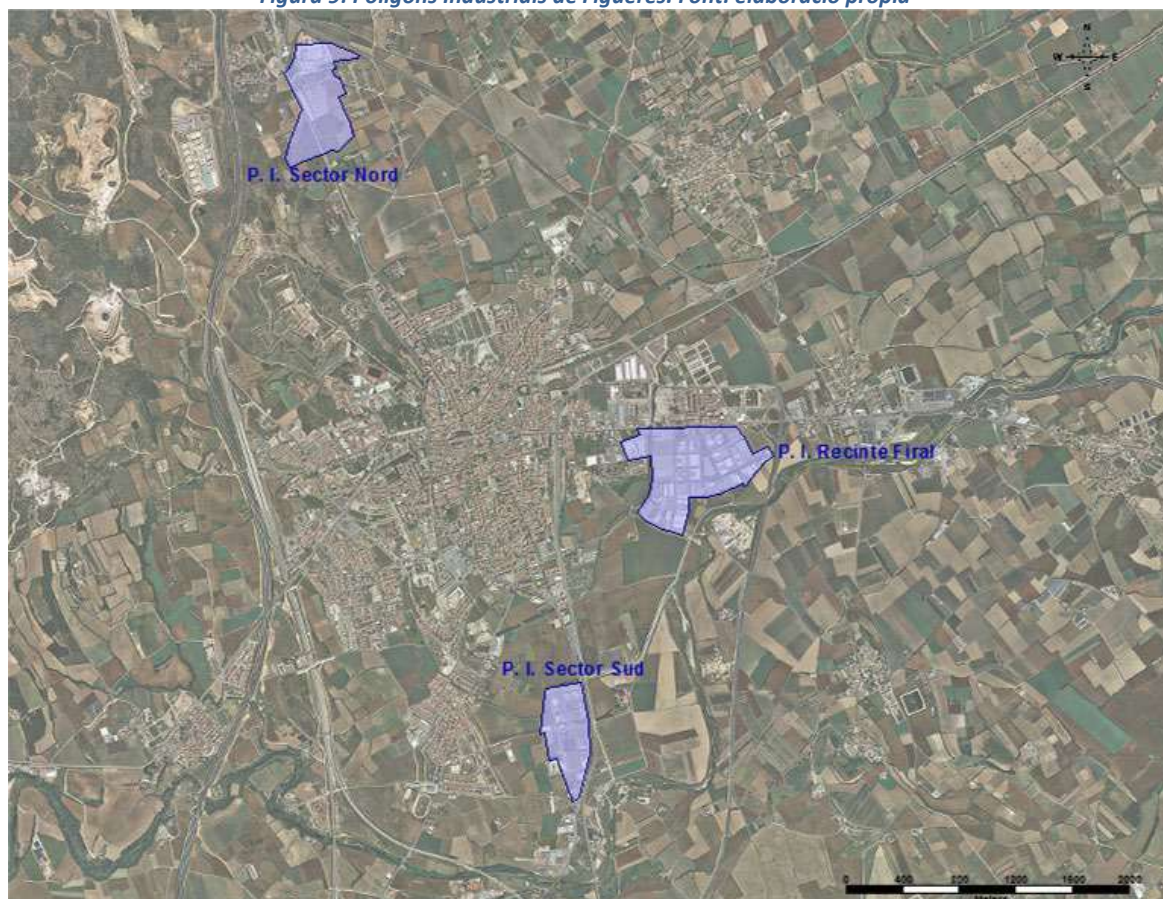
Equipaments religiosos: el municipi ofereix com equipaments religiosos el Convent de les Religioses de Sant Josep, la capella dels Desemparats (asil Vilallonga), les parròquies de Sant Pere de Figueres, de Bon Pastor, de la Immaculada i Sagrada Família, l'església de Sant Joan de Vilatenim, les esglésies evangèliques de l'Església Evangèlica Baptista de Figueres i l'Església Evangèlica Paraula Viva, i cinc mesquites, entre elles el centre cultural islàmic del carrer Tapis.

Equipaments de seguretat i defensa: centre penitenciari Puig de Les Basses, Mossos d'esquadra, Guàrdia Urbana, Parc de Bombers, Guàrdia Civil

Polígons industrials: actualment hi ha tres àrees amb una major presència de sectors industrials. El primer és el Recinte Firal, amb una superfície de 41,4 ha, ubicat a llevant de la ciutat entre la ronda sud, la ctra. De Roses i el riu Manol. El segon és el Sector Industrial Sud, amb una superfície de 21,07 ha, es localitza al sud de la ciutat a llevant de l'antiga N-II al seu pas per Figueres. I per últim el Sector Industrial Nord, el qual està ubicat al nord de la ciutat a la banda est de l'antiga N-II.

D'altra banda, tot i que no són estrictament polígons industrials, també es consideren, atès que generen prou trànsit de camions, furgonetes o vehicles, les zones amb indústries o tallers de la zona del carrer del Bruc (al sud), la zona de l'entrada dreta a la ciutat (sud), el carrer Riumors i el tram est Avinguda Vilallonga.

Figura 9: Polígons Industrials de Figueres. Font: elaboració pròpia



2.1.4 MOTORITZACIÓ

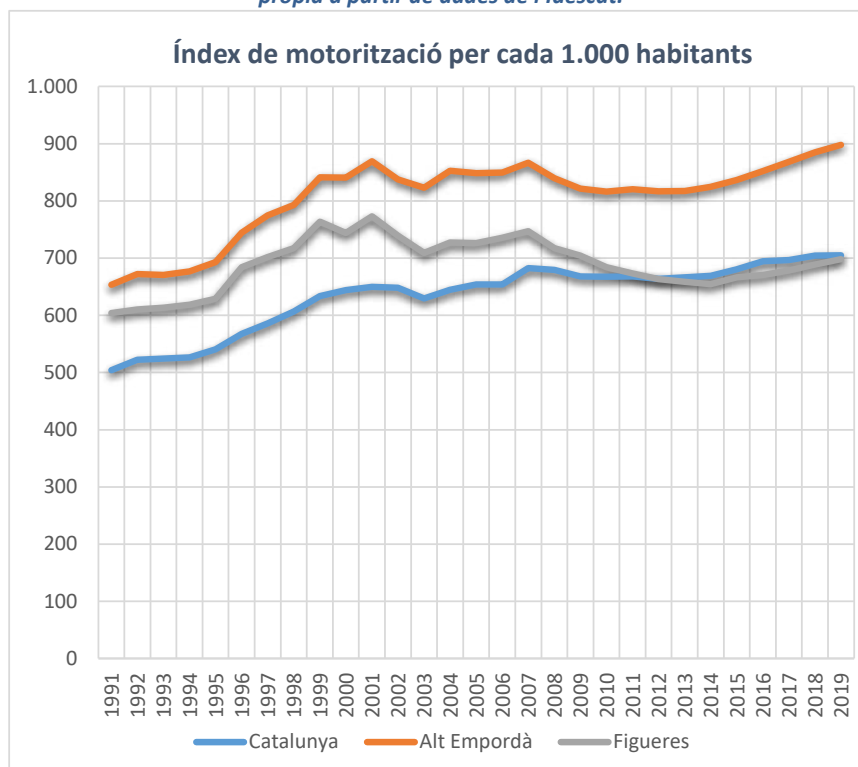
Segons dades del parc de vehicles de Figueres (font: Idescat), l'any 2019 el nombre de vehicles de Figueres és de 32.573, repartits entre les diferents tipologies de la següent manera:

Taula 1: Distribució del parc de vehicles de Figueres l'any 2019. Font: Idescat

Tipologia de vehicle	Nombre	%
Turismes	23.489	72,1%
Motocicletes i ciclomotors	3.391	10,4%
Camions	4.942	15,2%
Tractors, remolcs i semiremolcs	159	0,5%
Autobusos	592	1,8%
TOTAL	32.573	100,0%

L'índex de motorització de Figueres es situa històricament per sota la mitjana de la comarca de l'Alt Empordà i per sobre de la mitjana de Catalunya, com mostra la figura següent.

Figura 10: Evolució de l'índex de motorització a Figueres, l'Alt Empordà i Catalunya (1991 – 2019). Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Idescat.



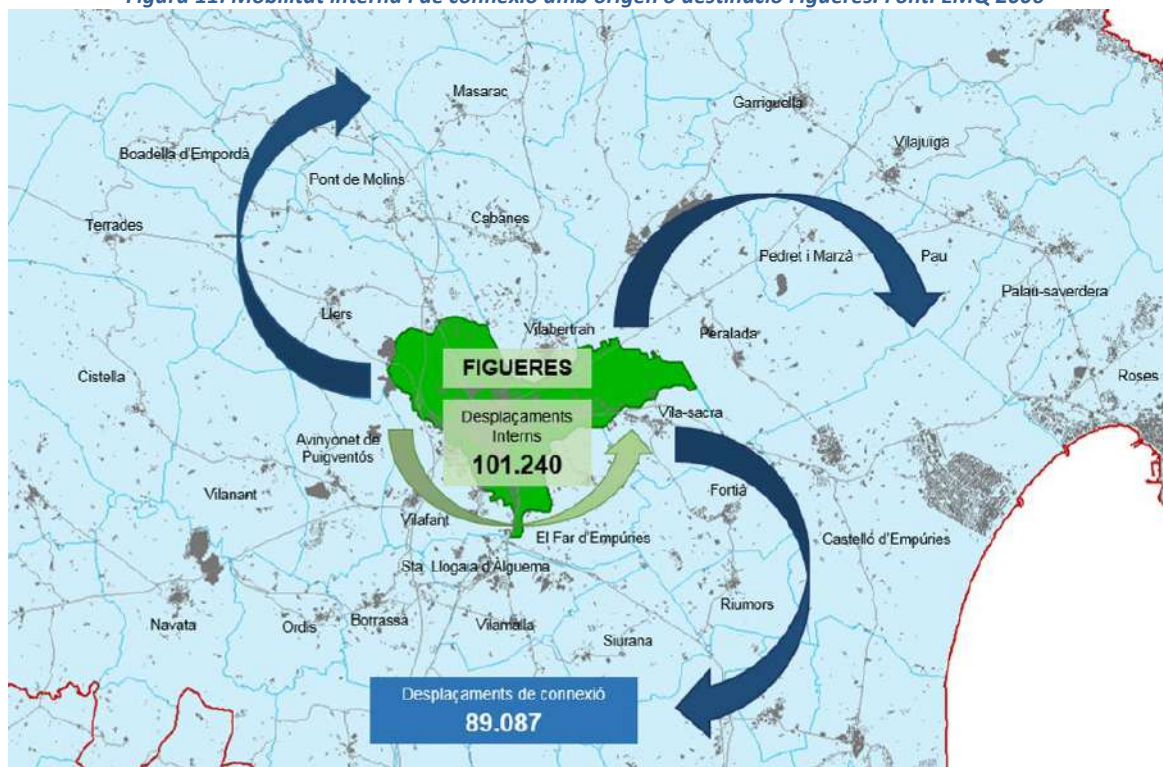
2.2 ANÀLISI DELS DESPLAÇAMENTS

2.2.1 EMQ 2006

La darrera enquesta de mobilitat disponible és l'EMQ 2006, a nivell de Catalunya. Tot i que la dada és antiga, des de l'any 2008 ençà la crisi econòmica ha provocat una disminució general de la mobilitat que fa que els volums de 2006 siguin semblants o fins i tot superiors als actuals.

Segons aquesta font de dades, es realitzen en un dia laborable a Figueres 190.327 viatges/dia: 101.240 viatges/dia interns al municipi, 44.579 viatges/dia interurbans amb origen a Figueres i 44.507 viatges/dia interurbans que hi tenen destinació. És a dir, un 53,2% són interns al municipi mentre que l'altre 46,8% són desplaçaments de connexió en els dos sentits.

Figura 11: Mobilitat interna i de connexió amb origen o destinació Figueres. Font: EMQ 2006

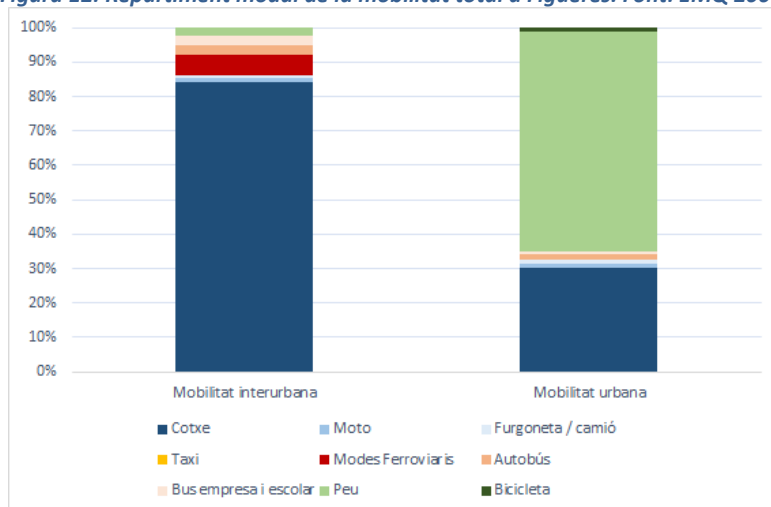


La mobilitat urbana es realitza majoritàriament a peu (64,0%), un 30,2% en cotxe, un 1,7% en autobús, un 1,5% en moto, un 1,2% en bicicleta, un 0,9% en furgoneta/camió i un 0,7% en autobús d'empresa o escolar. Cal tenir en compte que aquesta enquesta té en compte els viatges a peu de menys de 5 minuts.

El mode més utilitzat en els desplaçaments interurbans és el cotxe (84,3%), un 5,8% es desplaça en modes ferroviaris, un 2,9% amb autobús, un 2,5% amb autobús d'empresa o escolar i a peu i un 0,9% la furgoneta/camió.

Cal esmentar que al 2014 entren en funcionament els serveis d'alta velocitat a l'estació de Figueres-Vilafant, de manera que es pot suposar un petit increment de la quota del ferrocarril en els desplaçaments interurbans respecte al valor del 2006.

Figura 12: Repartiment modal de la mobilitat total a Figueres. Font: EMQ 2006



Els desplaçaments majoritaris són els de connexió en cotxe (75.057 viatges/dia), seguit dels viatges interns a peu (64.789 v/d), i a més distància els viatges interns en cotxe (30.607 v/d).

Figura 13: Nombre de desplaçaments per mode diferenciats entre urbans i interurbans. Font: EMQ 2006

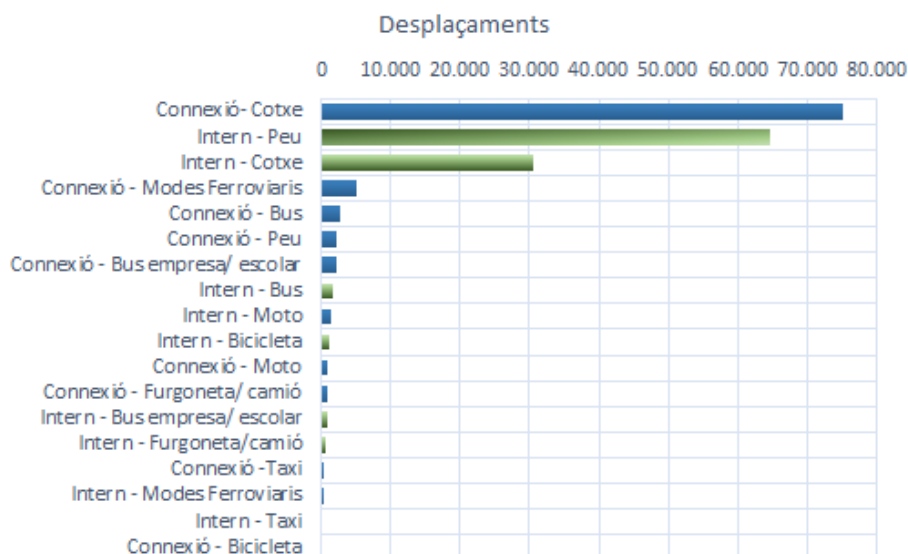
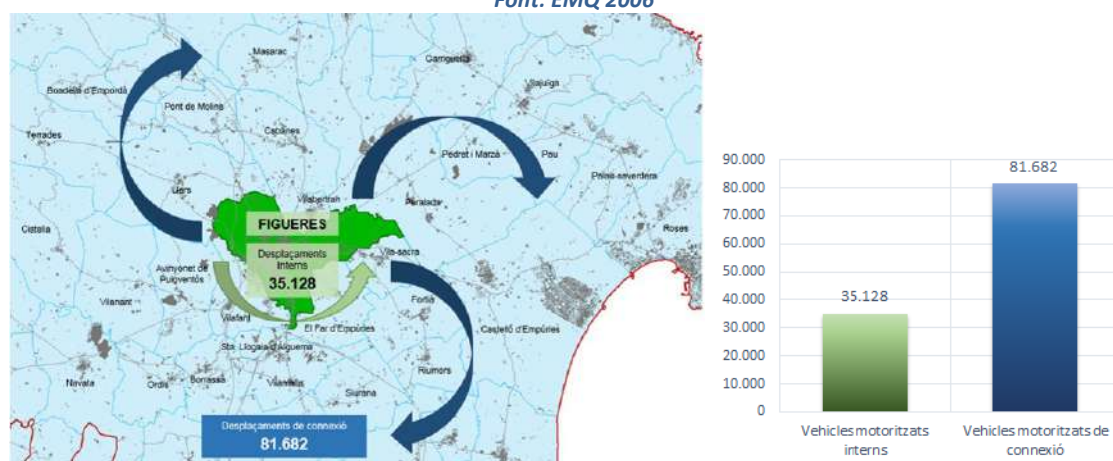


Figura 14: Nombre de desplaçaments en modes motoritzats (cotxe+moto+furgoneta/camió) urbans i interurbans. Font: EMQ 2006

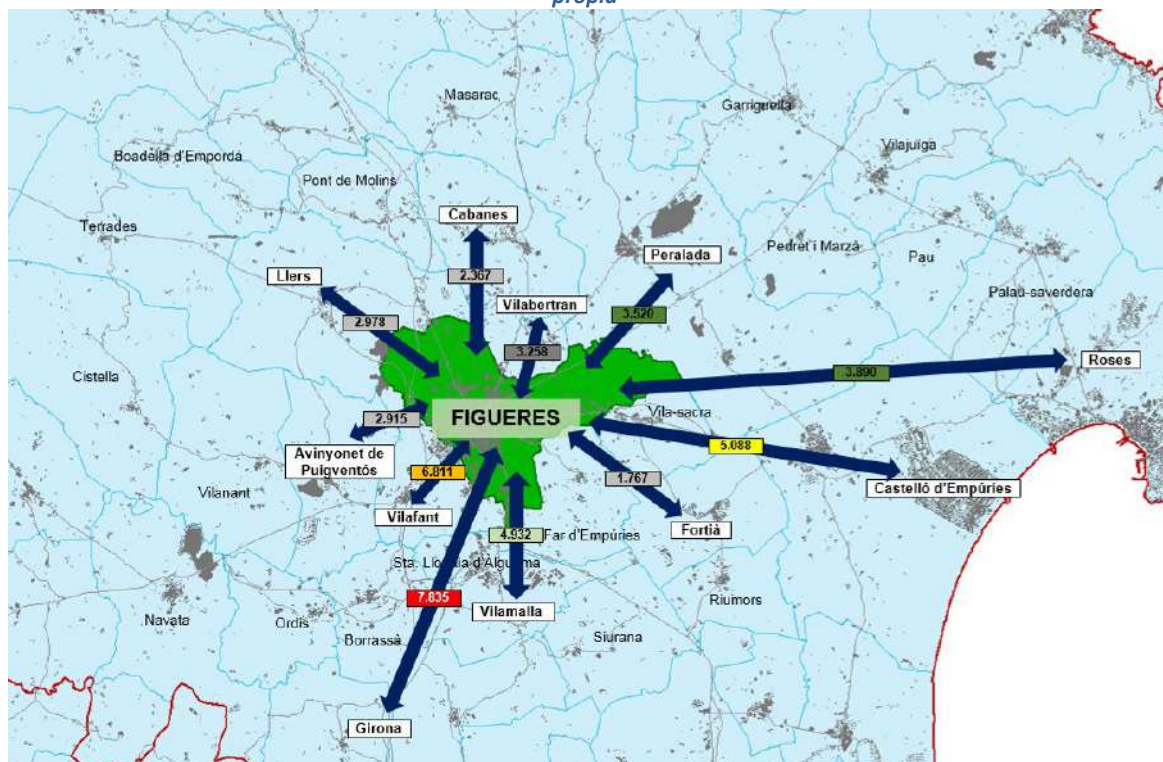


En un dia laborable es realitzen a Figueres 50.752 viatges/dia per motius ocupacionals (sense comptar tornades): 24.036 viatges/dia interns al municipi, 10.761 viatges/dia interurbans amb origen a Figueres i 15.955 viatges/dia interurbans amb destinació a Figueres.

La mobilitat interurbana atreta és superior (59,7%) a la generada (40,3%), degut al seu pes econòmic i al ser capital comarcal (fet que comporta una major concentració d'equipaments i serveis).

La meitat dels desplaçaments interurbans que es realitzen en un dia feiner tenen origen o destinació Girona (8,8% del total), Vilafant (7,7%), Castelló d'Empúries (5,7%), Vilamallà (5,6%), Roses (4,4%), Peralada (4,0%), Vilabertran (3,7%), Llers (3,4%), Avinyonet de Puigventós (3,3%), Cabanes (2,7%) i Fortià (2,0%).

Figura 15: Mapa dels principals fluxos de mobilitat interurbana amb origen i destinació Figueres. Font: elaboració pròpia



La taula següent mostra les 20 principals relacions de connexió amb Figueres, que sumen un total de 58.462 desplaçaments (66%) en un dia feiner. La resta de relacions sumen 30.625 desplaçaments (34%), repartits entre 117 municipis. Aquestes 20 relacions OD més els desplaçaments interns representen el 84% del total de mobilitat del municipi.

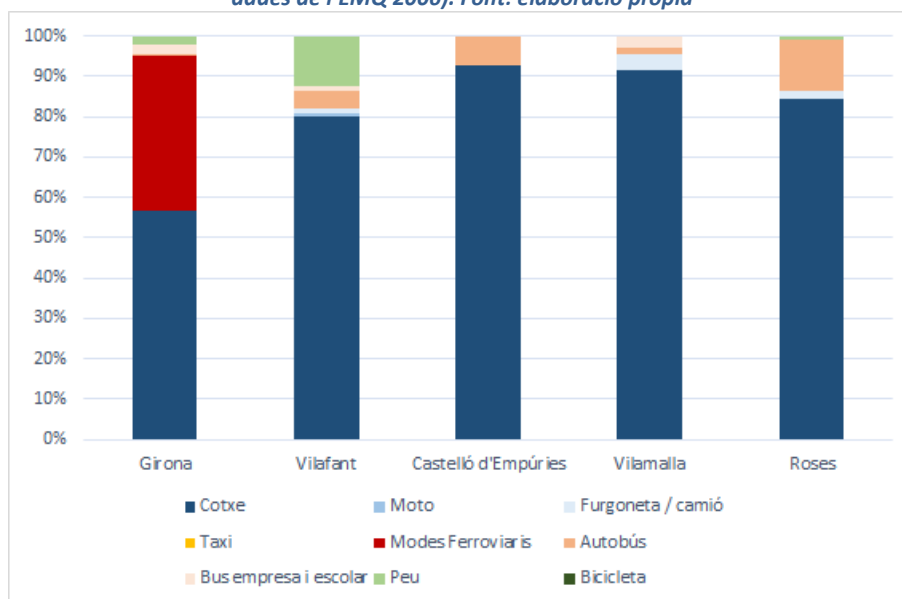
Taula 2: Principals fluxos de mobilitat interurbana amb origen i destinació Figueres. Font: EMQ 2006

Municipi	Desplaçaments Totals dia feiner
Interns Figueres	101.240
Girona	7.835
Vilafant	6.811
Castelló d'Empúries	5.088
Vilamallà	4.932
Roses	3.890
Peralada	3.520
Vilabertran	3.258
Llers	2.978
Avinyonet de Puigventós	2.915
Cabanes	2.367
Fortià	1.787
Jonquera, la	1.687
Pont de Molins	1.618
Vila-sacra	1.564
Santa Llogaia d'Àlguema	1.456
Garrigàs	1.406
Espolla	1.368

Municipi	Desplaçaments Totals dia feiner
Lladó	1.348
Sant Miquel de Fluvià	1.346
Barcelona	1.288

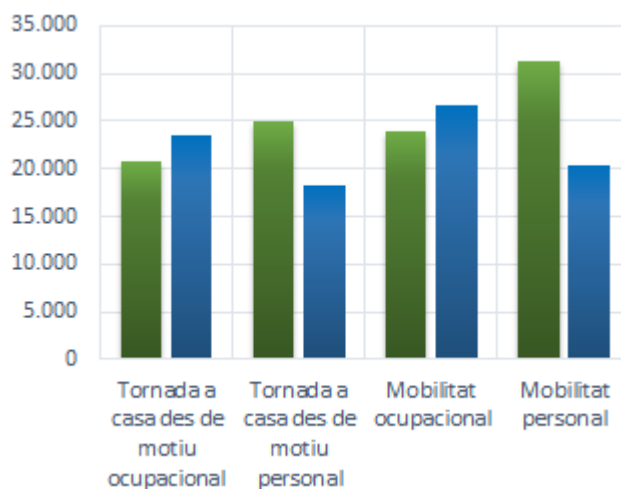
Si s'analitza la distribució modal amb les cinc principals relacions s'observa que el cotxe és el mode principal, amb valors que superen el 90% amb municipis com Castelló d'Empúries o Vilamallà. El mode ferroviari té un paper destacat amb Girona (38,5%). Amb Vilafant destaca que un 12,5% dels desplaçaments es realitzen a peu; aquest fet es degut a que el barri de Mas Galceran, de Vilafant, presenta un continu urbà amb Figueres.

Figura 16: Repartiment modal dels desplaçaments entre Figueres i les principals relacions de connexió (a partir de dades de l'EMQ 2006). Font: elaboració pròpia



Els motius dels viatges (urbans i interurbans) es divideixen de la següent manera:

Figura 17: Nombre total de desplaçaments per motiu (a partir de dades de l'EMQ 2006). Font: elaboració pròpia



La comparació entre la mobilitat interna i de connexió indica que la majoria dels desplaçaments interns són per motius personals (31.376 viatges/dia més 25.0009 de les tornades), que representen el 56% de la mobilitat interna. En el cas dels desplaçaments interurbans, és la mobilitat ocupacional la que té un pes superior (26.716 viatges/dia més 23.562 de les tornades, que representen el 56% de la mobilitat total de connexió).

3 ANÀLISI DE LES XARXES DE TRANSPORT

3.1 XARXA DE VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS

3.1.1 ACCESSOS I VIES INTERURBANES

Figueres està connectada a la xarxa bàsica viària a través de la AP-7 (també coneguda com Autopista del Mediterrani), de l'N-II, de l'N-260 i de la C-31.

L'autopista AP-7 connecta, per la línia de costa mediterrània, la frontera de França amb la part sud de la Península Ibèrica, a Andalusia. Figueres disposa de 2 accessos/sortides a l'AP-7: Figueres Nord (sortida 3) i Figueres Sud (Sortida 4). El tram de l'autopista a Figueres es troba dins d'una zona de peatge obert, amb una barrera troncal a Borrassà (sortida 4) i l'altra a Els Hostalets (sortida 3).

L'N-II és una via radial que uneix La Jonquera amb Madrid. El seu recorregut transcorre per localitats importants, com Barcelona, Lleida o Saragossa. Al nord del terme municipal de Figueres, l'N-II es desdobra en l'N-IIa, que creua la ciutat. Aquest desdoblament finalitza a l'alçada del Pont del Príncep (al sud de Figueres). Seguint el traçat de la via principal, que voreja la ciutat per l'est, hi ha dues sortides/accessos, un que comunica amb l'N-260 i l'altre amb la C-260, dues vies que també fan la funció d'accés i de sortida de Figueres.

Com ja s'ha indicat, l'N-260, també coneguda com a Eix Pirinenc, és l'altra via bàsica que creua part del municipi. Aquesta uneix la comarca de l'Alt Empordà amb l'Aragó, passant per poblacions com Olot, Ripoll o la Seu d'Urgell. L'accés des d'aquesta via fins a Figueres no compta amb cap sortida pròpiament dita, ja que arriba al mateix nucli. Per l'extrem sud comunica amb l'N-IIa i en l'extrem nord amb l'N-II.

La C-31, d'altra banda, connecta connecta les comarques de l'Alt i Baix Empordà, des de Figueres fins a Platja d'Aro.

Formen part de la xarxa comarcal d'accés a Figueres les següents vies:

- La C-252, que connecta Figueres amb Vilabertran, Peralada i Garriguella.
- La C-260, que comunica Figueres amb Roses, passant per Vilasacra i Castelló d'Empúries.
- La GIV-6211, que enllaça Figueres amb el Far de l'Empordà.
- La GIP-5106, que connecta el Figueres amb el municipi de Llers.
- Camí de les Forques, que comunica l'entitat de població de Les Forques amb Figueres.

interurbana i les relacions amb els diferents sectors del municipi. En el cas de Figueres es tracta dels següents eixos:

- Avinguda Salvador Dalí: es correspon amb el carrer per on circula l'N-IIa. Va del barri de Port Lligat, al nord, passant pel marge esquerre del Casc Antic, fins al barri del Rally Sud, on enllaça de nou amb l'N-IIa.
- Carrer del Tapís, connecta la C-252 amb la Plaça El·líptica, al barri de l'Eixample.
- L'eix longitudinal del la N-260 – Plaça El·líptica - Rec Arnau, comuniquen l'N-260 (al costat est) amb l'entorn del Garrigal a l'extrem nord del municipi.
- L'avinguda Vilallonga permet la connexió entre la C-260, a l'est, amb la Plaça del Gra, al centre del municipi.
- El carrer Nou, és un vial d'accés des de l'extrem sud de l'N-IIa que comunica amb el nucli antic de la ciutat.
- El carrer Borrassà permet la connexió entre el Camí de Les Forques i l'extrem sud de Figueres, a l'entorn de la Plaça de la Creu de la Mà.
- El carrer Empordà connecta l'N-260, en el seu extrem a la part oest del municipi, amb la Plaça del Sol, molt pròxima al casc antic del municipi.
- L'eix que configuren els carrers Avinyonet – c. Ter - avinguda de Montserrat Vayreda – c. del Met Miravittles – c. Dama d'Aragó, està situat a l'extrem oest del municipi i permet la connexió entre la GIP-5108, al nord, fins a l'N-IIa, en el seu extrem sud. En el seu recorregut per l'interior del municipi està connectada amb el carrer Empordà, el qual facilita l'accés al centre del municipi o a sortir del mateix a partir de la N-260 direcció Vilafant.
- L'eix dels carrers Mare de Déu de Montserrat – Ronda Sud – c. Arquitecte Ricard Giralt comunica la N-IIa, en el seu extrem sud, amb la N-260, al nord-est del municipi. Aquest eix es localitza a l'est del municipi i permet una ràpida comunicació entre les dos vies esmentades a més de comunicar amb el Polígon industrial del Recinta Firal, la C-260 a partir de l'avinguda Vilallonga i la GIV-6211 a partir del carrer Far d'Empordà.

El PMU identifica una excessiva pressió del vehicle privat sobre el centre de la ciutat per manca d'una política de dissuasió del vehicle privat.

Paral·lelament, la xarxa de carrers presenta problemes de dimensionament i continuïtat que concentra el trànsit local a unes poques vies ja prou sol·licitades per les funcions de pas. Són necessàries diverses intervencions al conjunt de la ciutat, algunes a nivell de secció, altres a les cruïlles. Els més convenient, però, és l'obertura de nous vials que permetin una distribució més flexible del trànsit, facilitant recorreguts alternatius pels vehicles.

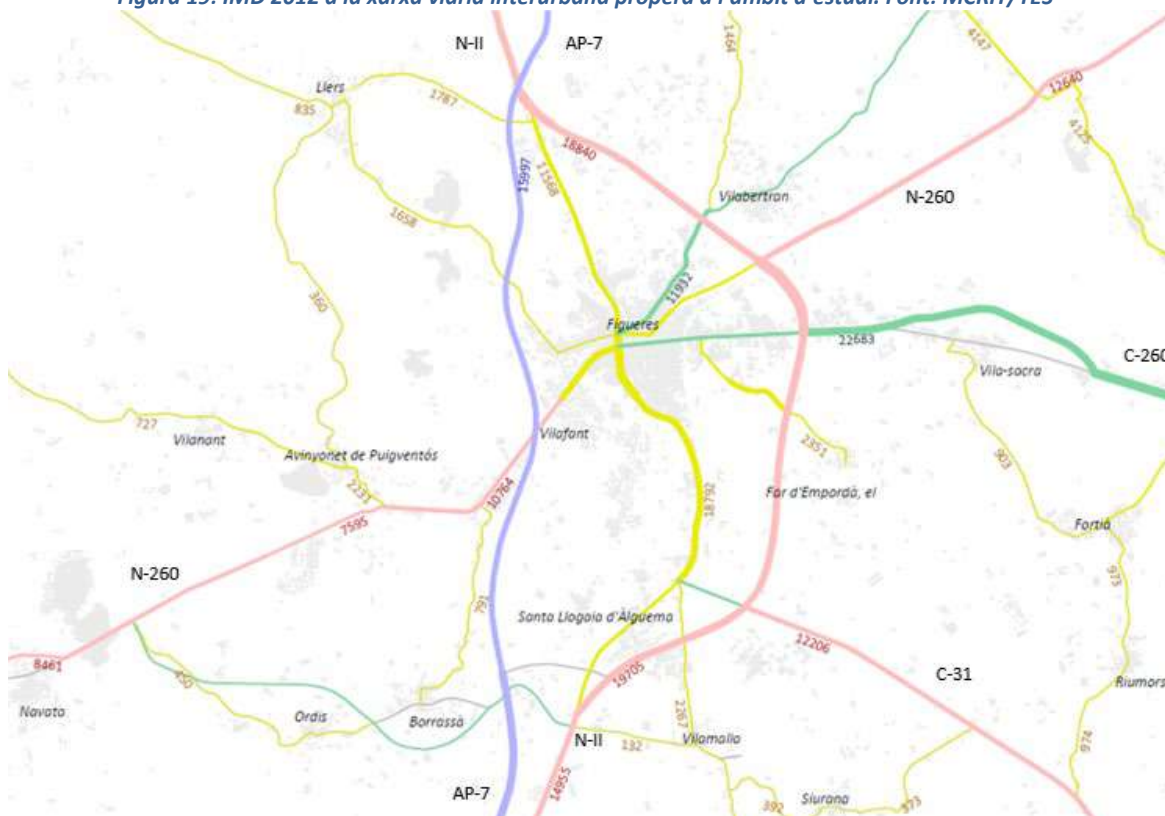
L'equip redactor del POUM coincideix en aquest diagnòstic i proposa completar l'esquema viari tancant itineraris perimetrals que permetin al trànsit evitar el centre.

El PMU proposa que a la resta de la xarxa es vagin introduint, de forma progressiva, polítiques de moderació de velocitat (per sota de 30 km/h) i altres mecanismes de pacificació del trànsit i de construcció d'àrees de coexistència vianant-vehicle, amb protecció del primer.

3.1.3 DADES DE TRÀNSIT

Destaca l'alta intensitat de vehicles que circulen per l'N-II. A l'extrem nord de Figueres la intensitat mitjana diària és de 18.840 veh/dia (2012), els quals es van incrementant fins els 19.705 veh/d en el seu pas per l'est del municipi. Aquest increment es degut a la funció de ronda que realitza l'N-II en el seu pas per Figueres, que permet la connexió entre la via esmentada i altres eixos viaris importants com l'N-260, la C-260, la C-31 o l'AP-7.

Figura 19: IMD 2012 a la xarxa viària interurbana propera a l'àmbit d'estudi. Font: MCRIT/TES



La funció de ronda que desenvolupa l'N-II s'observa principalment amb la intensitat mitjana diària que hi ha abans i després de l'accés sud amb l'AP-7. Venint del nord, abans de l'accés hi circulen 19.705 veh/d, i just després la intensitat disminueix fins els 14.955 veh/d. Aquest descens és degut a que un gran nombre de vehicles que procedeixen de l'N-260, la C-260 o la C-31 utilitzen l'N-II per accedir a l'AP-7.

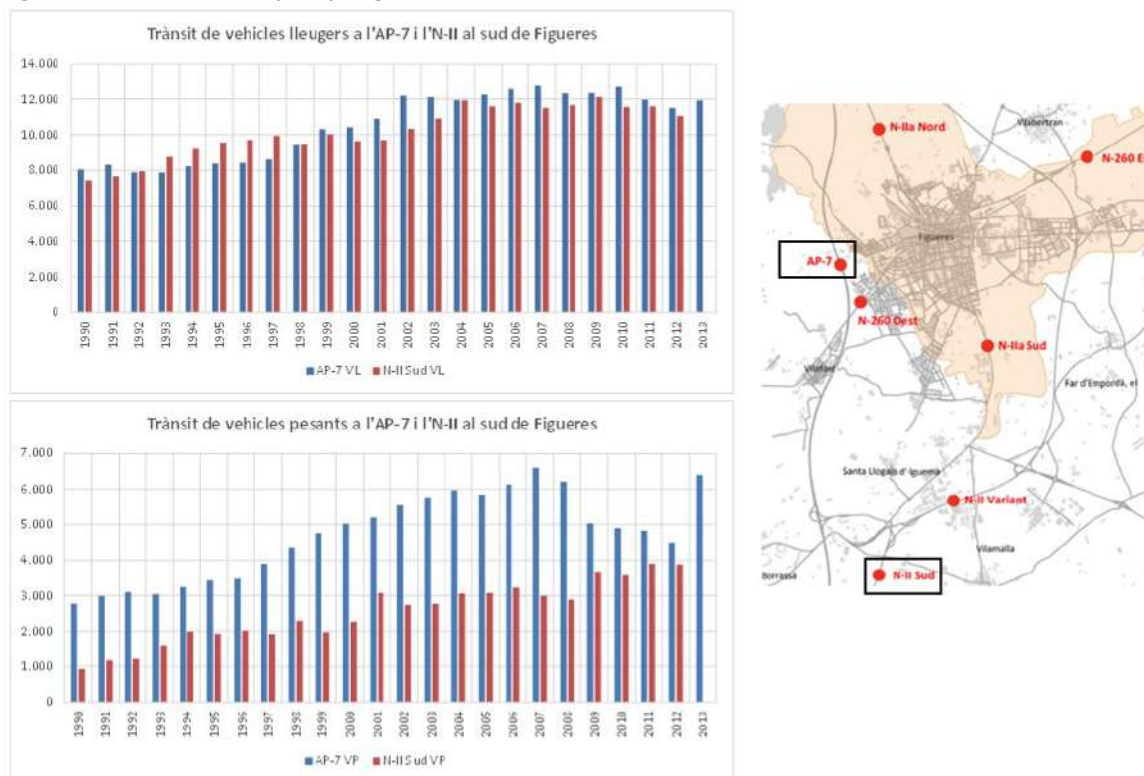
L'AP-7 té una IMD de 15.997 veh/dia, valor força inferior al de l'N-II en el mateix punt. Aquest fet indica que la majoria dels vehicles prefereixen utilitzar el vial gratuït que el vial de pagament.

L'N-IIa presenta també un elevat volum de trànsit que circula pel nucli urbà. A l'accés nord de la ciutat la carretera té una IMD de 11.568 veh/d, i l'accés sud té 18.762 veh/d.

L'elevada circulació de vehicles per aquesta via urbana al costat nord es deu en part al fet que actualment, no hi ha cap connexió directa entre l'AP-7 o l'N-II (els dos vials que fan la funció de Rondes) amb l'N-260 direcció Olot. Els vehicles procedents del Nord que volen dirigir-se cap Olot ho fan a través de la Plaça del Sol.

L'anàlisi de l'evolució històrica del trànsit a les dues vies mostra com els vehicles lleugers han seguit una tendència creixent en les dues vies analitzades fins a l'any 2010, on degut a la crisi econòmica, el nombre de desplaçaments ha disminuït. Des de finals dels anys noranta el volum de vehicles que circulen per l'AP-7 és lleugerament superior al de l'N-II, el qual s'ha mantingut, proporcionalment, tot i la crisi econòmica.

Figura 20: Dades de trànsit per tipologia de vehicle a l'AP-7 i la N-II entre el 1990 i 2013. Font de les dades: MFOM



Els vehicles pesants han seguit una tendència ascendent fins a l'any 2008. A partir d'aquell moment, i degut a la crisi econòmica, han disminuït.

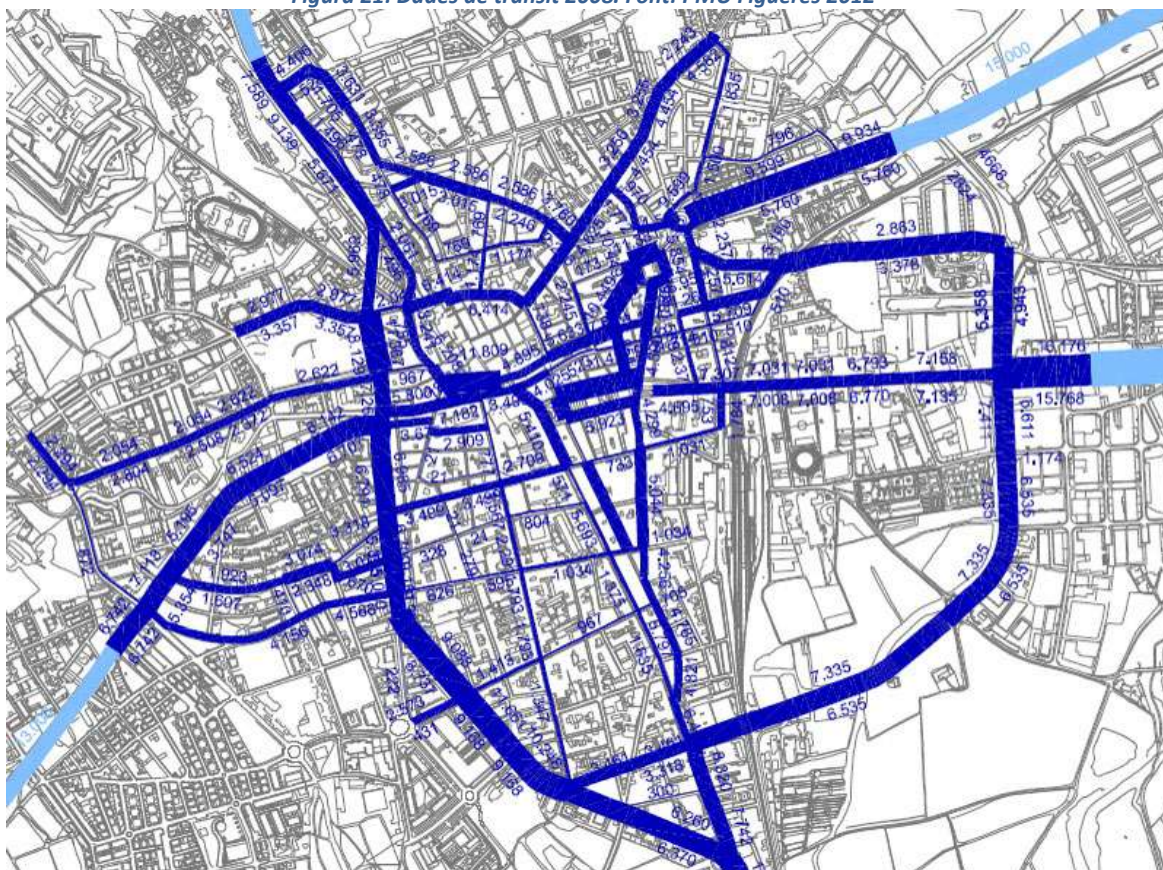
Abans de la crisi econòmica, els vehicles pesants que circulaven per l'AP-7 duplicaven als de l'N-II; al 2012, però, s'arriba a un trànsit molt similar en les dues carreteres, amb valors pròxims als 4.000 veh/dia.

L'increment de vehicles pesants a més de 6.000 veh/d a l'AP-7 a l'any 2013 es deu a la instauració de la prohibició de circulació dels vehicles de grans tonatge per l'N-II.

L'ordenança municipal de circulació prohibeix el trànsit de vehicles pesants de més de 5,5 Tn per les vies urbanes, excepte en causa justificada, que requereix autorització (vehicles de materials d'obres, grues, vehicles de càrrega completa a supermercats i transports especials).

Pel que fa a la mobilitat interna de Figueres es disposa de dades de trànsit del PMU (resultat del model per l'any 2008) pel conjunt dels principals eixos del municipi i dels sensors de l'Ajuntament de Figueres ubicats a l'entorn del centre urbà, amb dades mesurades del 2014.

Figura 21: Dades de trànsit 2008. Font: PMU Figueres 2012



El PMU de Figueres indica que un dels punts amb major intensitat de trànsit és l'Avinguda Salvador Dalí amb valors que oscil·len dels 20.000 veh/dia, a les proximitats de la Plaça del Sol, als 13.000 veh/dia als extrems de l'avinguda esmentada.

Un altre punt amb gran afluència de vehicles és l'N-260 des de la Plaça del gran a Vilafant, amb valors entorn als 13.000 veh/dia.

La gran intensitat de trànsit per aquestes dues vies es deu, com s'ha esmentat anteriorment, a la impossibilitat d'accedir a l'N-260 des dels dos vials perifèrics que configuren les Rondes de Figueres (AP-7 i N-II), fet que provoca que els conductor s'internin al municipi per l'avinguda Salvador Dalí i accedeixin a l'N-260 a través de la Plaça del Sol.

La C-260 és un altre vial amb gran intensitat de trànsit, amb 32.000 veh/dia, que es bifurquen a l'entrada al nucli urbà entre els que accedeixen a l'av. Vilallonga o els que canvien la seva direcció i es dirigeixen a la Ronda Sud.

La Ronda Sud comunica l'N-260 (nord), la C-260 i l'N-IIa, entre d'altres carrers, fent una funció de ronda, amb una intensitat força elevada de vehicles de pas que l'utilitzen per accedir a l'N-260 direcció Olot, des de les vies esmentades.

Pel que fa als carrers més centrals de la ciutat destaquen els 11.000 veh/dia de la Plaça President Josep Tarradellas, el carrer adjacent Pella Forges amb 10.500 veh/dia, l'entorn de la Plaça del Gra amb 11.000 veh/dia, la Rambla amb 11.800 veh/dia i el perímetre del nucli antic amb 6.500 veh/dia.

A més de les dades del PMU, l'Ajuntament de Figueres disposa d'uns sensors ubicats en els punts de major intensitat de trànsit. Aquests punts es localitzen a la cruïlla de l'avinguda

Salvador Dalí amb l'N-260, el carrer Llatzer amb el carrer Nou, el carrer Jacint Verdaguer amb la Pujada del Castell, la Plaça El·líptica i la Plaça del Gra.

Figura 22: Dades de trànsit sensors 2014. Font: Ajuntament Figueres

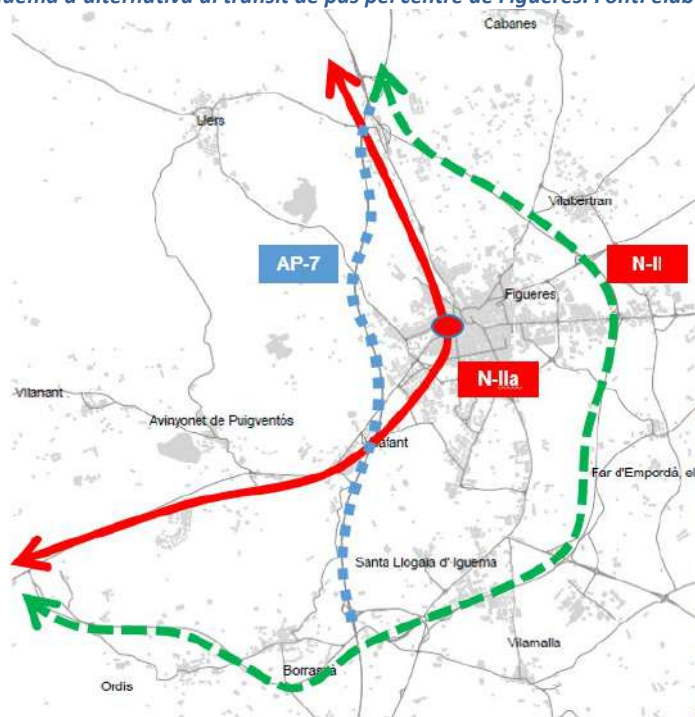


3.1.4 SISTEMA DE RONDES

Actualment, la majoria de moviments de pas que han de travessar tenen eixos perimetrals que eviten el centre: l'N-II canalitza els moviments nord-sud, est-nord i est-sud, i també els est-oest, juntament amb la GIV-5128. Aquesta mateixa carretera canalitza els moviments sud-oest. En canvi, no està resolt el moviment nord-oest, especialment de camions, que eviten utilitzar l'itinerari N-II/GIV-5128 perquè és massa llarg i creuen la ciutat per la Plaça del Sol.

Una possible alternativa consistiria en la gratuïtat de l'AP-7 entre Figueres Nord i Figueres Sud combinada amb un possible nou enllaç "Figueres-Centre", que està en estudi per la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre de la Generalitat de Catalunya.

Figura 23: Esquema d'alternativa al trànsit de pas pel centre de Figueres. Font: elaboració pròpia



3.1.5 MODELITZACIÓ DEL TRÀNSIT

Per tal d'identificar i analitzar per quins punts o trams modificaran la seva intensitat mitjana diària, s'ha dissenyat un sistema de modelització del trànsit construït bàsicament a partir de la següent informació:

A.- XARXA VIÀRIA

- Un graf de carrers, amb els sentits, que s'ha connectat a la xarxa de carreteres de connexió i s'associa una velocitat.

Figura 24: Model de trànsit. Font: elaboració pròpia



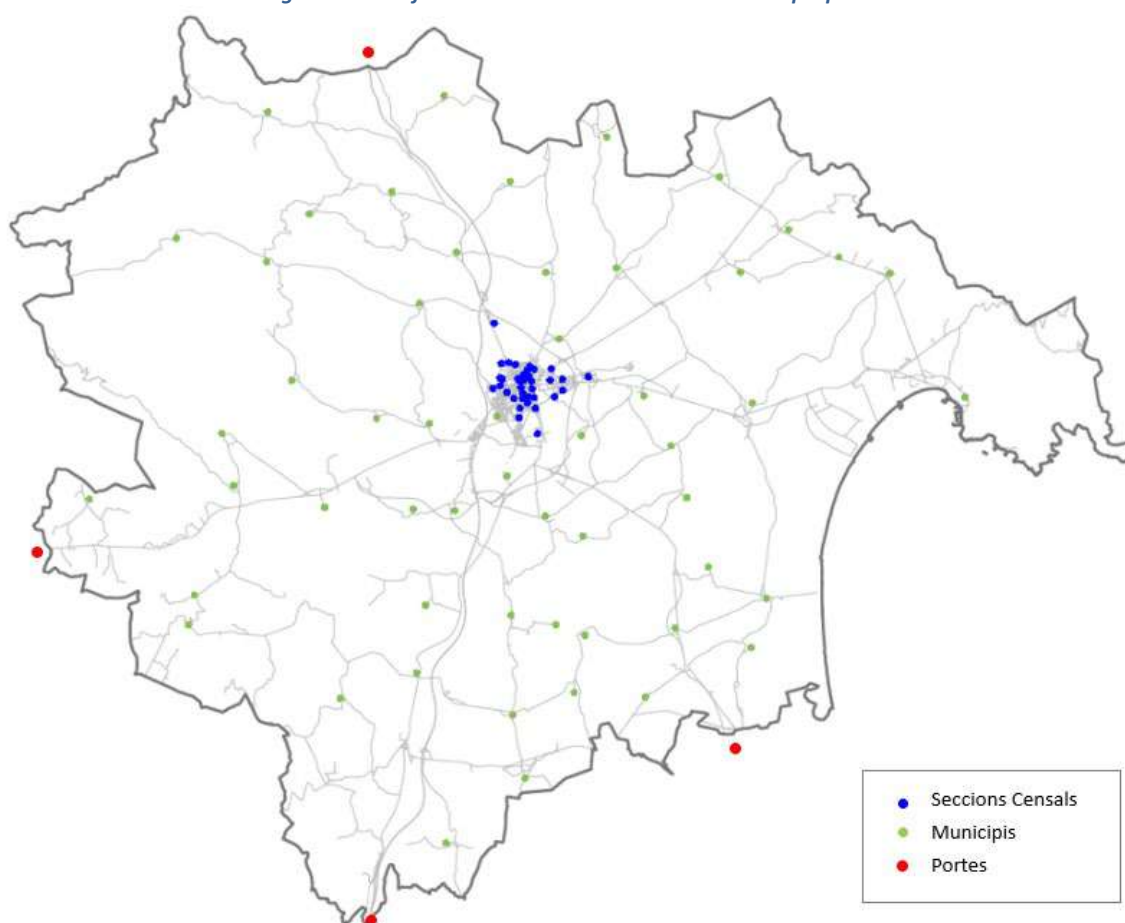
B.- ÀREA D'ESTUDI I ZONIFICACIÓ.

Es defineix una àrea interna d'estudi amb les seccions censals del municipi, els municipis que es troben al voltant de Figueres (Darnius, Campmany, Masarac, Peralada, Garriguella, Pedret, Marzà, Vilajuïga, Pau, Palau-Savereda, Roses, Castelló d'Empúries, Sant Llorenç de la Muga, Terrades, Llers, Vilabertran, Vila-sacra, Fortià, Riumors, El Far d'Empordà, Vilafant, Avinyonet de Puigventós, Vilanant, Terrades, Cistella, Cabanelles, Maià de Montcal, Crespià, Esponellà, Vilademuls, Viladasens, Sau, Sant Mori, Ventalló,, Armentera, St. Pere Pescador, Vilamacolum, Siurana, Vilamalla, Vorrassà, Bàscara, Vilaür, Garrigàs, St. Miquel de Fluvià, Torroella de Fluvià, Navata, Ordis i Pontós), així com unes Portes d'entrada/sortida a l'àrea d'estudi que corresponen a l'N-II i AP-7 (un amb la frontera francesa i l'altre amb l'extrem sud de la comarca), la C-31 en direcció al Baix Empordà i l'N-260 en sentit Olot.

- Fonament teòric de la zonificació: Per al projecte objecte d'estudi és necessari preparar una xarxa de transport i una zonificació per representar els orígens i destinacions a la regió.
- Els principis bàsics per generar una zonificació raonable per a estudis d'aquest tipus es troba a Ortúzar i Willumsen (2001, secció 3.4). En general, poques vegades val la pena utilitzar menys de 50 zones i per una altra part, només els projectes molt significatius mereixen una zonificació amb més de 300 zones.
- Es defineix una àrea interna i unes zones exteriors. En principi, la unitat més petita correspon a zones EMO als municipis que graviten al corredor d'anàlisi i a municipis a la resta de Catalunya. Un cop analitzat el resultat del treball de camp i durant el procés de calibratge es determinarà la necessitat de definir zones més petites en els municipis que graviten sobre l'eix, sobretot en les zones industrials dels municipis que graviten sobre l'eix.
- Per al disseny de les zones s'han tingut en compte els següents criteris generals:

- La zonificació ha de ser compatible amb altres divisions administratives, en especial amb les zones censals; aquest constitueix el criteri fonamental i els altres només s'haurien de respectar en el cas de no ser incompatibles amb ell.
- Les zones han de ser d'un mida tal que la suposició de totes les seves activitats es concentrin al centroe no produeixi un error molt greu; a més, el fet de que existeixin moltes zones petites té l'avantatge de que es poden agregar en un futur, depenent dels projectes que s'estudiïn o avaluïn.
- Les zones han de ser, en la mesura possible, homogènies en quant a l'ús del sòl i/o la composició de la població; quan no existeixi homogeneïtat no s'han d'agrupar zones censals, encara que siguin molt petites (per exemple, sectors residencials amb diferents nivells d'ingrés).
- Els límits de les zones han de ser compatibles amb cordons interns i línies pantalla, i amb zonificacions d'estudis anteriors; també és important que els límits no estiguin definits per artèries importants de la xarxa vial primària, ja que això dificulta considerablement la posterior assignació de viatges a zones, especialment quan aquests s'originen o finalitzen en el límit entre un parell de zones.
- La forma de les zones ha de permetre una fàcil determinació del seu centroe; com aquest criteri té menys importància que els anteriors, en el cas de resultar alguna zona amb forma irregular, el seu centroe es localitzarà al centre ponderat de densitats poblacionals i no al seu centre geogràfic.
- No és necessari dividir l'àrea d'estudi en zones d'igual mida.

Figura 25: Zonificació àrea d'estudi. Font: elaboració pròpia



C.- MATRIU DE VIATGES

S'elabora una matriu de de viatge amb:

- Vehicles lleugers: pas + connexió + urbans. Una matriu de viatges desenvolupada a partir de l'enquesta de mobilitat EMQ 2006, actualitzada a partir de dades de trànsit recent i desagregada en una zonificació més detallada a partir de dades socioeconòmiques: població per portes, centres d'atracció, etc.
- Vehicle pesants: La matriu de vehicles pesants construïda a partir de la "Encuesta permanente del transporte de mercancías por carretera" del Ministerio de Fomento, que conté matrius origen/destinació de moviment de mercaderies per carretera entre municipis d'Espanya i Europa. L'enquesta està dirigida a vehicles espanyols amb una càrrega útil superior de 3,5 Tn i amb pes màxim autoritzat de 6 Tn.

D.- MODEL D'ASSIGNACIÓ

El model d'assignació ha de tenir en compte el conjunt de costos que intervindran en l'elecció de la ruta per part de l'usuari, de manera que la selecció de l'itinerari per anar d'una zona origen a un zona destí d'acord amb el mínim cost generalitzat possible. L'expressió de cost generalitzat adoptada és la següent:

$$CG = T \cdot VT + CO \cdot L + Peatge \cdot L$$

On,

- VT el valor o cost del temps de viatge expressat en Euros/hora (€/hora).
- T el temps de viatge (hores)
- $Peatge$ la tarifa quilomètrica de peatge (€/km)
- CO el cost d'operació per quilòmetre recorregut (€/km).
- L la distància recorreguda en el viatge (km)

Cadascun dels atributs de l'expressió anterior s'obté del model de xarxes (a partir dels atributs de cost als arcs) per cada classe d'usuari, les quals perceben el valor del temps de diferent forma.

Per tant, resulta necessari caracteritzar la xarxa amb els elements i paràmetres necessaris per definir el cost generalitzat del viatge de la forma més fidel possible:

- Temps de recorregut en els arcs: depèn de la velocitat
- Tarifes de peatge aplicables per tipus de vehicle: identificació dels arcs de peatge i tarifes a l'àmbit d'estudi.
- Costos d'operació dels vehicles: determinant el cost d'operació unitari repercutit i percebut pels usuaris de cada tipus de vehicle.

La matriu de viatges està segmentada en vehicles lleugers de curt/mitjà i llarg recorregut i en vehicles pesants i l'assignació és TOToRES

Els paràmetres de valor del temps i de costos operatius per a cada usuari utilitzats al calibratge són els següents:

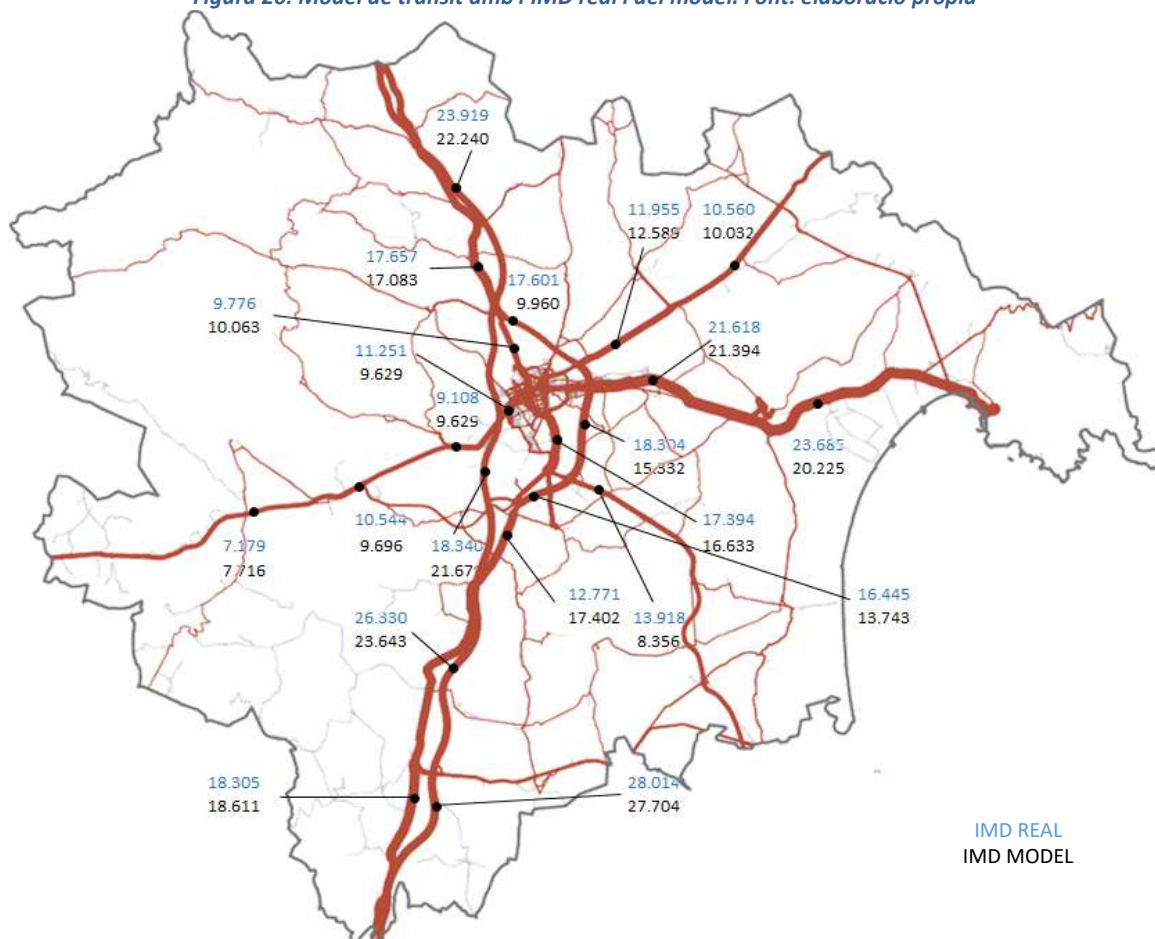
Taula 3: Paràmetres d'assignació. Font: elaboració pròpia

Matriu de viatges	CO (€/km)	VT (€/h)
Vehicles lleugers de curt i mitjà recorregut	0,09	9,85
Vehicles lleugers de llarg recorregut	0,09	17,90
Vehicles pesants	0,27	15,00

E.- CALIBRATGE

La matriu de viatges s'assigna a la xarxa viària i s'ajusta amb les dades de trànsit disponibles per a l'any 2013.

Figura 26: Model de trànsit amb l'IMD real i del model. Font: elaboració pròpia



3.2 XARXA NO MOTORITZADA

El nucli urbà de Figueres té una extensió que facilita els desplaçaments a peu (des de l'extrem est fins el polígon industrial Recinte Firal la distància per la xarxa de carrers és inferior als 2,5 km, i des de l'extrem sud, a l'entorn de la Plaça Jaume I, fins al nord, a l'Horta d'en Capellera, no es superen els 2,6 km) sigui quin sigui l'origen i la destinació.

Tanmateix, aspectes com l'elevat trànsit que circula per la xarxa de carrers del centre, molts d'ells vehicles de pas, i una amplada reduïda de les voreres, no faciliten la circulació còmoda i segura dels vianants. D'altra banda, l'Av. Salvador Dalí, a l'oest, amb una elevada intensitat de trànsit, i la línia ferroviària, a l'est, exerceixen de barreres per a la mobilitat transversal. Cal esmentar que en l'àrea est es localitzen les grans dotacions de Figueres: el Castell, l'Hospital, l'àrea esportiva i el Parc del Bosc, actualment, doncs, amb un dèficit de connexió amb el centre.

El nucli antic de Figueres, delimitat pels carrers Canigó, la Muralla, Ample, Monturiol, La Rambla i Pujada del Castell, està conformat per carrers de prioritat de vianants. La voluntat del POUM és la d'estendre aquesta tipologia de carrers més enllà d'aquest àmbit, tal i com ja es proposava en el PMU de Figueres.

Per a que sigui possible la pacificació del centre cal desenvolupar un sistema viari que doni resposta a itineraris motoritzats no resolts; la compleció de les rondes urbanes, al nord i a l'est, és doncs un element important per aconseguir-ho.

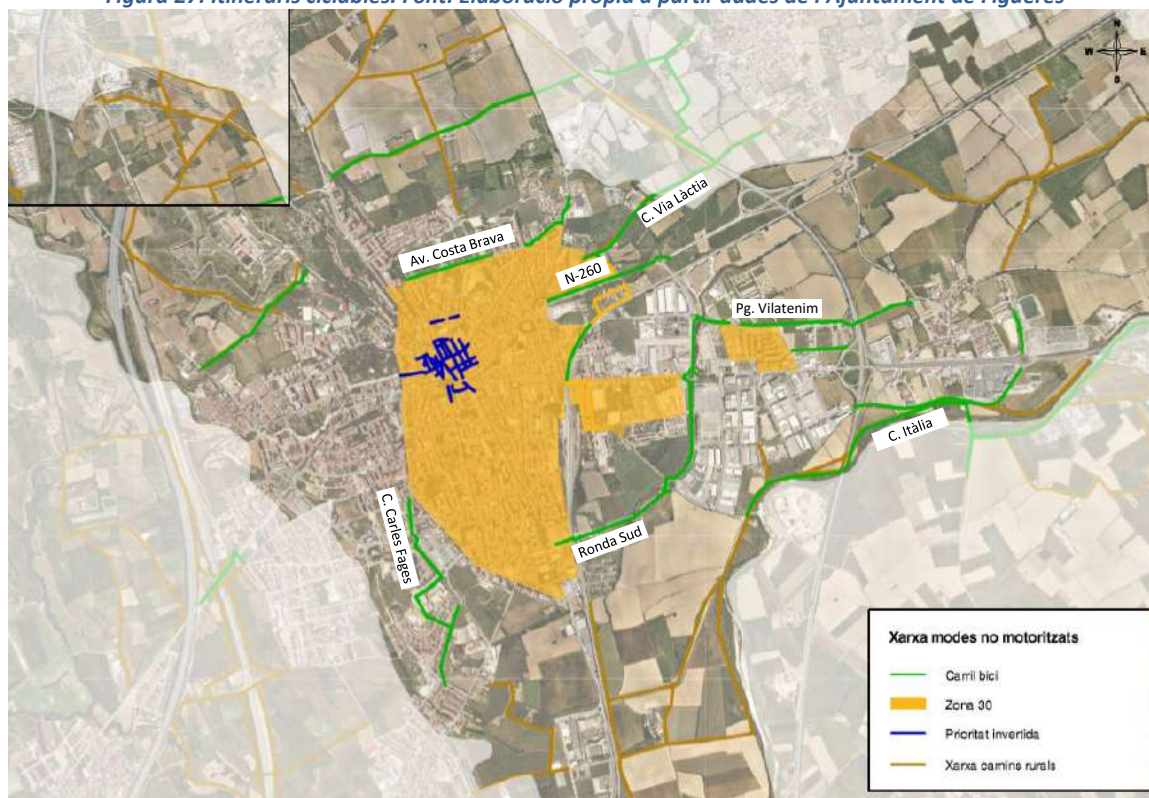
Actualment, el municipi disposa de diversos eixos ciclables que connecten el centre amb barris perifèrics. Aquests són:

- Ronda Sud. Connecta l'entorn de la plaça Jaume I amb els polígons industrials de l'est i la via ciclable del passeig Vilatenim.
- Passeig Vilatenim. Connecta la via ciclable de la Ronda Sud amb els barris de la Marca de l'Ham i Vilatenim.
- Carrer d'Itàlia. Connecta els polígons industrials de l'est amb el barri de Vilatenim.
- N-260 (est). Eix ciclable que connecta el barri de Tapis-Cendrassos amb la Ronda Sud, però aquest eix ciclable no té continuïtat a la Ronda.
- Carrer de la Via Làctia. Connecta el barri de Tapis-Cendrassos amb Vilabertran.
- Avinguda Costa Brava. Connecta els barris de Tapis-Cendrassos amb Horta Capellera
- Carrer de Carles Fages. Connecta l'av. Salvador Dalí amb el barri de Fages Climent i els Olivars.

Complementàriament, tots els barris del centre del municipi tenen la xarxa viària regulada a Zona 30, excepte els eixos del Nucli Antic, on la regulació és de prioritat invertida. En ambdós cassos els les bicicletes tenen garantida l'accessibilitat, en les zones 30 comparteixen calçada amb el vehicle privat i en els carrers de prioritat invertida comparteixen vorera amb els vianants. Aquests barris són el Nucli Antic, el Raval Sud, el Raval Est, l'Eixample Migdia, l'Eixample Llevant, la Plaça Jaume I, així com el barri perifèric de la Marca de l'Ham.

La xarxa ciclable actual garanteix l'accessibilitat en bicicleta pels barris del centre i els barris perifèrics de la Marca de l'Ham, Vilatenim, Fages Climent i els Olivars. No obstant, la xarxa ciclable no està connectada, en molts cassos, entre ella i manca accessibilitat als barris de l'oest i el nord del municipi.

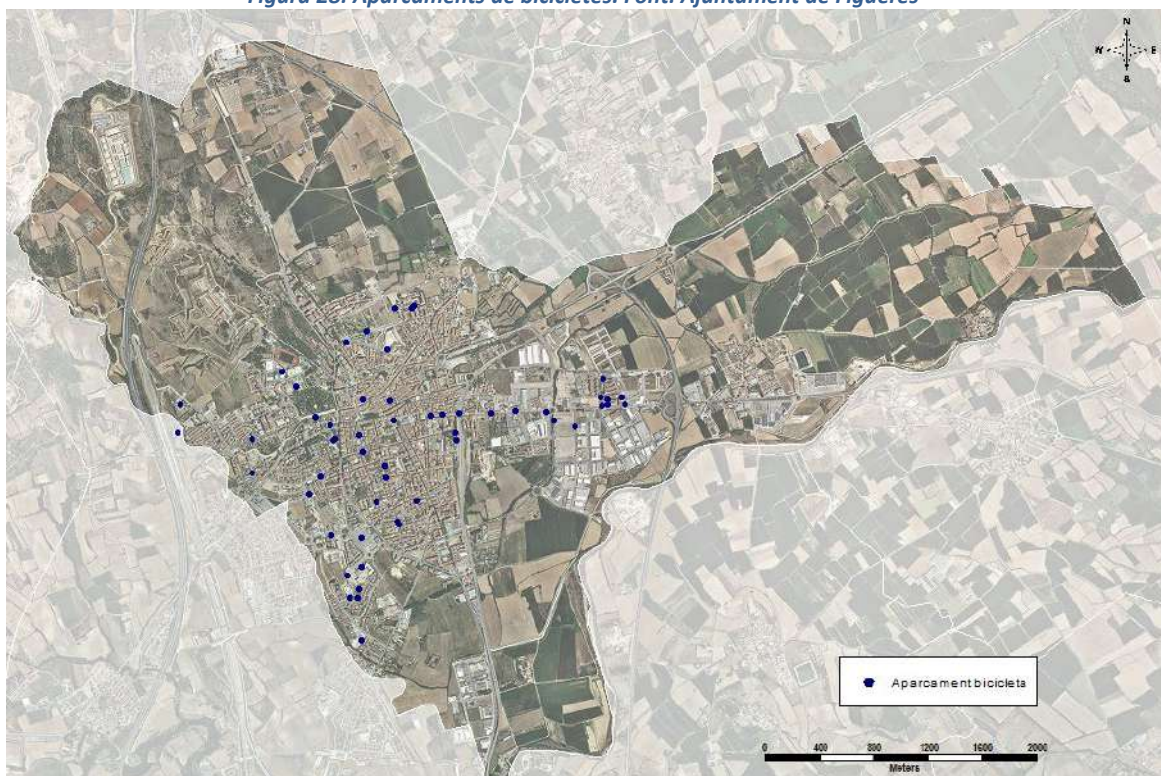
Figura 27: Itineraris ciclables. Font: Elaboració pròpia a partir dades de l'Ajuntament de Figueres



L'oferta d'aparcament per a bicicletes és de 56 punts d'aparcaments amb un total de 459 places. En conjunt, els punts d'estacionament es localitzen propers a punts d'atracció i generació de viatges, com per exemple l'Hospital, les estacions de tren o els Jutjats.

Els entorns de l'Eixample, el carrer Jonquera, Port Lligat, c. Riumors i c. Rocabertí, Lausaca, l'Antic Escorxador i el Rally Sud presenten un dèficit de places d'aparcament per a bicicletes.

Figura 28: Aparcaments de bicicletes. Font: Ajuntament de Figueres



3.3 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC: AUTOBÚS

3.3.1 AUTOBÚS URBÀ

El municipi de Figueres disposa d'un servei d'autobús urbà que ofereix servei a la població mitjançant quatre línies.

- L1. Vilatenim – Geriàtric:

La línia travessa el nucli urbà d'oest a est connectant l'entorn del barri del Culubret, introduint-se pel centre i l'eixample de la ciutat fins arribar a l'estadi municipal de Figueres, a Vilatenim.

Realitza un total de 18 parades distribuïdes al llarg del recorregut amb una oferta de 25 expedicions diàries de dilluns a dissabte (per sentit). La línia permet arribar a equipaments destacats com ara, l'estació rodalies de Figueres, l'estació del tren d'alta velocitat de Figueres-Vilafant, el cementiri, la Rambla, els Jutjats, la Plaça Catalunya i el cap de futbol municipal, entre d'altres.

En sentit Vilatenim – Geriàtric, la freqüència de les expedicions es donen cada 27 – 34 minuts, essent la primera a les 7:17 del matí i l'última a les 20:23 del vespre, amb una durada total del recorregut de 33 minuts.

En sentit contrari, la primera expedició és a les 7:24 mentre que l'última es realitza a les 20:30, amb una freqüència de pas de 27 – 30 minuts. En aquest cas la duració del total del recorregut es de 27 minuts.

Diumenges i festius, aquesta línia no està operativa.

- L2. Sud:

La línia 2 cobreix principalment la meitat sud del nucli urbà, transcorrent per llocs importants com la Rambla, l'Hospital i arribant a introduir-se al terme municipal de Vilafant per connectar amb el CAP d'aquest últim. En aquest cas, l'inici i final del recorregut de la línia es localitza a Rambla Nova.

La línia disposa d'un total de 24 parades, amb inici i final al mateix punt i només ofereix servei de dilluns a dissabtes feiners, els diumenges i festius no està operativa. De la mateixa manera que línia anterior, també connecta diferents equipaments d'importància significativa per a la població com són la Rambla, l'Hospital de Figueres, la biblioteca, el museu Dalí, els CAP Ernest Lluch i Figueres sud, el CAP de Vilafant, etc.

Al llarg d'un dia, s'ofereixen 31 expedicions, la primera a les 7:30 del matí i l'última a les 20:19 del vespre amb una freqüència de pas de 25 a 30 minuts.

Del total d'expedicions, existeixen 3 que presenten modificacions en el trajecte; en primer lloc existeix una expedició a les 7:31 del matí que s'inicia a la parada de Pallach i finalitza a Rambla Nova amb una duració de 20 minuts, en segon lloc les dues últimes expedicions del dia, la de les 19:54 i la de les 20:19, finalitzen a Borrassà i a M^a de Déu del Mont respectivament. La primera té una durada de 49 minuts i la segona de 35 minuts.

La resta d'expedicions tenen una durada que oscil·la entre els 40 i 60 minuts, realitzant el trajecte complet.

- L3. Nord:

Aquesta línia cobreix la meitat nord del nucli urbà, connectant el centre amb els barris de l'Hosta Capallera i l'Eixample, els quals disposen d'una destacada oferta d'equipaments, serveis i punts d'interès, com per exemple La Rambla, l'Hospital, el parc de les Aigües, les zones escolars dels instituts Narcís Monturiol, Cendrassos i Alexandre Deulofeu. El recorregut d'aquesta línia s'inicia i finalitza al barri de l'Eixample.

L'oferta d'aquest servei és de 22 parades i 19 expedicions diàries; s'inicia a les 7:30h del matí i finalitza a les 20:07h. La freqüència de pas durant la jornada és d'entre 30 a 60 minuts. La duració del recorregut total de línia oscil·la entre els 30 i 40 minuts depenent de l'expedició.

Igual que en els casos anteriors, els diumenges i festius no circula.

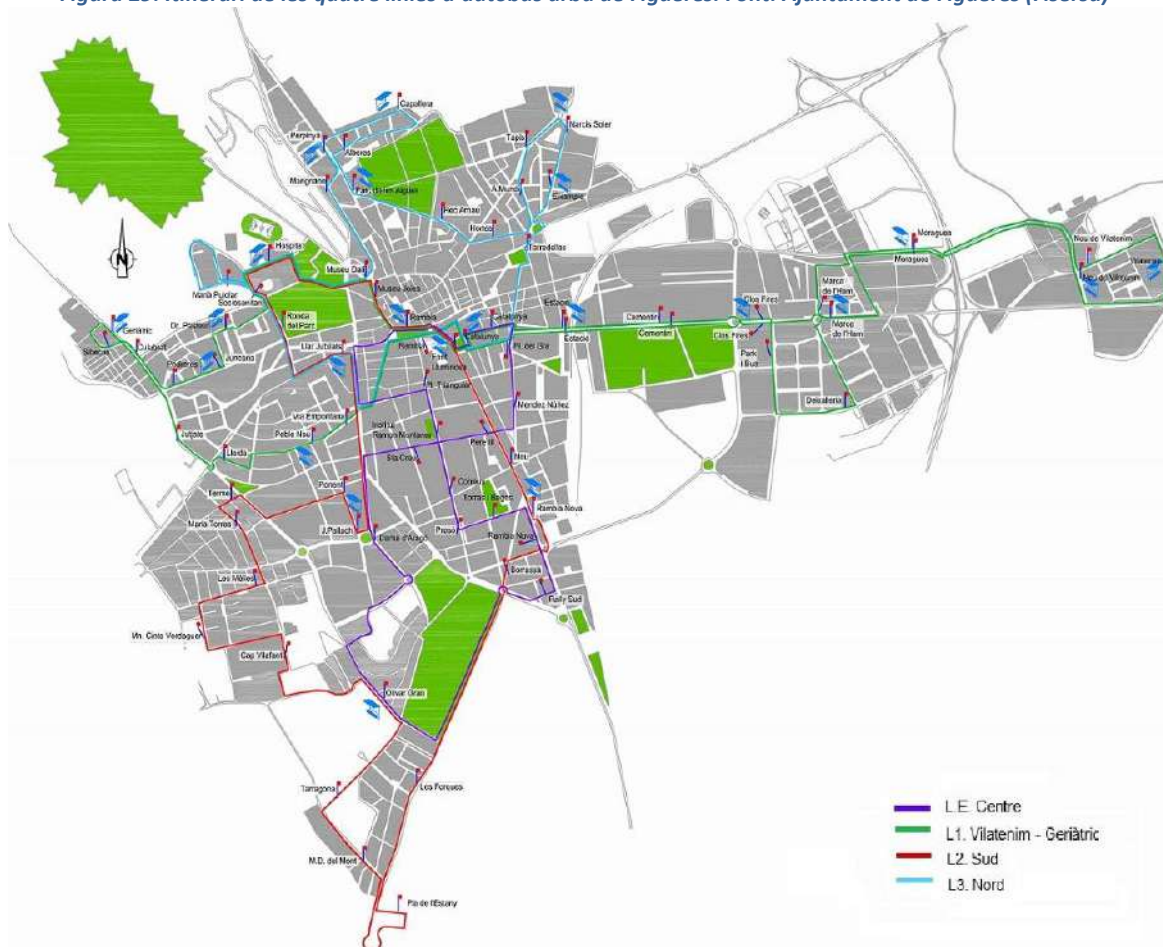
- L.E. Centre:

La línia Centre rodeja el centre urbà de Figueres i els barris de Rally Sud i l'Olivar Gran. La majoria de les expedicions (totes excepte dues) inicien el seu recorregut a l'institut de l'Olivar Gran, mentre que les altres dues inicien el seu trajecte a la parada de Font Llumina. En tots els casos, l'última parada és a l'institut anteriorment esmentat.

Des de la parada de l'Olivar Gran s'ofereixen 13 expedicions de dilluns a divendres, essent la primera a les 9:12h i la darrera a les 19:42h (entre les 13:05h i les 16:30h no hi ha oferta en aquesta línia). La freqüència de pas és a l'entorn dels 40 minuts. Els caps de setmana i festius no circula.

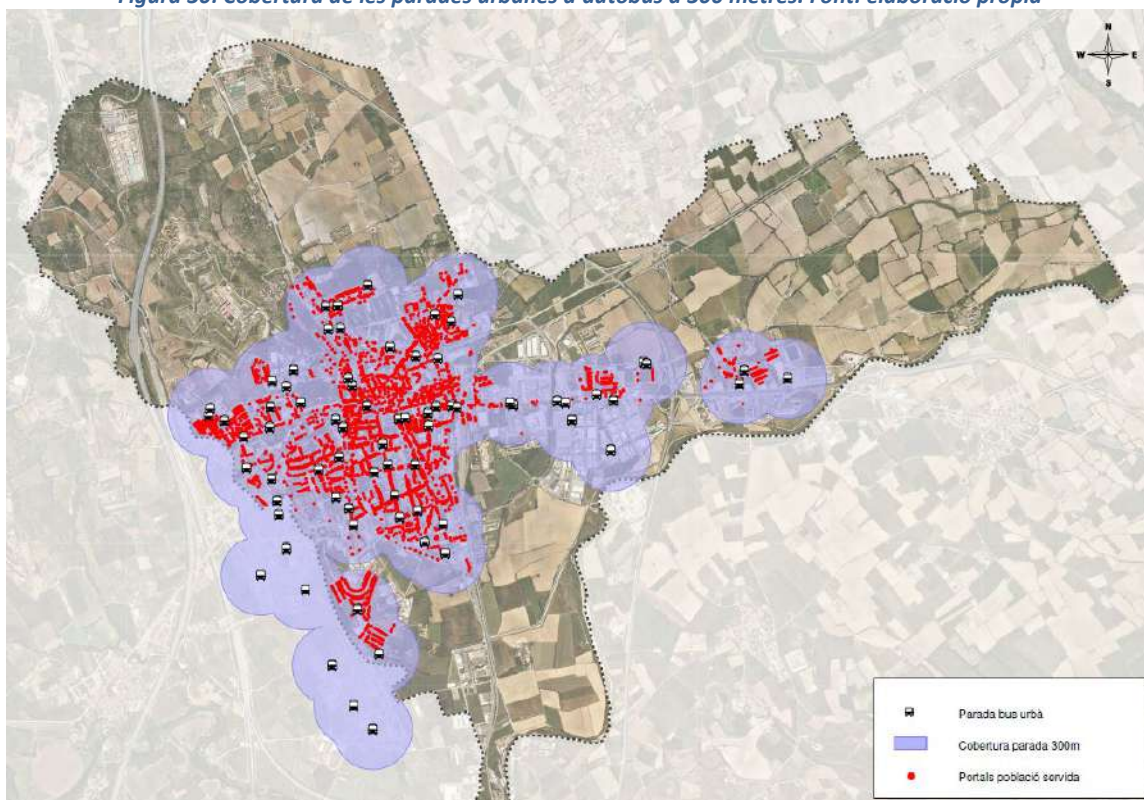
Aquesta línia connecta amb punts destacats del municipi com són l'estació d'autobusos, la Plaça Catalunya, la Rambla, la zona de l'institut Olivar Gran, Correus o els CAPs Ernest Lluch i Figueres Nord.

Figura 29: Itinerari de les quatre línies d'autobús urbà de Figueres. Font: Ajuntament de Figueres (Fisera)



La figura següent mostra com les línies d'autobús cobreixen pràcticament la totalitat del municipi. En un hinterland de 300m, essent el hinterland l'àrea d'influència de la parada, el 94,2% de la població està coberta per una parada, mentre que en un hinterland de 500m es cobreix al conjunt de la població.

Figura 30: Cobertura de les parades urbanes d'autobús a 300 metres. Font: elaboració pròpia



Cal parar més atenció al paper que pot assolir la mobilitat en bus urbà. En l'actualitat les freqüències de pas són massa baixes. Els horaris també estan força desajustats, comencen al matí una hora més tard de l'habitual i no es reforça el servei a les hores punta. Finalment, alguns itineraris han de ser modificats per a millorar les correspondències i l'accés a la nova estació de ferrocarril.

En aquest sentit, en el PMU es presenta una proposta per tal de modificar el recorregut de la xarxa urbana de busos i les polítiques per a donar-los prioritat en els seus recorreguts. Aquesta proposta té la finalitat de millorar el servei urbà, introduint pocs canvis en els recorreguts, però en canvi, augmentant la freqüència de pas.

Per altra banda, el PMU preveu la creació d'una nova línia (L4) que unirà l'actual estació d'autobusos i la nova del ferrocarril (o les dues de ferrocarril mentre aquestes no s'unifiquin), que passarà pel centre de la ciutat i adequarà els seus horaris als de les terminals de transport.

3.3.2 AUTOBÚS INTERURBÀ

Figueres disposa d'una sèrie de línies que ofereixen al municipi transport a nivell interurbà. Aquests serveis no només efectuen parada a l'estació d'autobusos de Figueres, sinó que els itineraris penetren fins al centre, realitzant altres parades, principalment a La Rambla i a la Plaça del Sol.

Els operadors que ofereixen serveis interubans amb inici o destí a Figueres són TEISA, Barcelona Bus, David i Manel, Ampurdan Bus, Estarriol Bus i Sagalés.

Taula 4: Oferta de transport públic interurbà per carretera. Font: elaboració pròpia a partir de les webs dels operadors

Operador	Línia	Principals municipis de connexió	Oferta (expedicions/dia en els dos sentits) DII-DV	Oferta (expedicions/dia en els dos sentits) Ds	Oferta (expedicions/dia en els dos sentits) Dg	Observacions
Barcelona Bus	Aeroport de Barcelona-El Prat-Girona-Figueres-Perpinyà (línies 602 i 661)	Aeroport del Prat, Barcelona, aeroport de Girona, Girona, Sarrià de Ter, Sant Julià de Ramis, Vilademuls, Bàscara, Garrigàs, Pontós, Borrassà, Vilamalla, Figueres	7+7	6+6	6+6	En horari d'estiu realitza 11+11 de dII-dg (27/03/15-31/10/15)
Barcelona Bus	Aeroport de Girona-Costa Brava - Figueres - Empuriabrava - Roses (línia 606)	Aeroport de Girona, Figueres, Empuriabrava, Roses	2+2	2+2	2+2	
Barcelona Bus	Blanes - Lloret de Mar-Girona-Figueres-Perpinyà (línia 661)	Blanes, Lloret de Mar, Girona, Figueres, Perpinyà	2+2	2+2	2+2	Només en horari d'estiu connecta Figueres amb Blanes i Perpinyà (27/03/15-31/10/15): 1 exp/dia amb Blanes i 1 exp/dia amb Perpinyà
Barcelona Bus	Girona-Figueres (línia 602)	Girona, Sarrià de Ter, Sant Julià de Ramis, Bàscara, Vilamalla, Figueres	7+7	3+3	2+2	En horari d'estiu realitza 10+10 de dII-dg (27/03/15-31/10/15). Només en horari d'estiu connecta 1 exp/dia amb Blanes i 1 exp/dia amb Perpinyà
David i Manel SL	Figueres-Maçanet de Cabrenys	Figueres, Pont Molins, Escaules, Boadella, Biure, Darnius, Maçanet Cabrenys	3+3	3+3	0	
David i Manel SL	Figueres-La Jonquera-Límits	Figueres-La Jonquera-Límits	9+9	7+7	3+3	En dia feiner 6+4 expedicions arriben a Límits i els dissabtes 6+4.
David i Manel SL	Figueres-Centre Penitenciari Puig de les Basses	Figueres-Centre Penitenciari Puig de les Basses	0	10+10	10+10	Divendres a la tarda hi ha 5 exp. per sentit
Ampurdan Bus	Figueres-Vilajuïga-Garriguella	Figueres-Vilabertran-Cabanès-Peralada-Vilanova-Pedret i Marza-Vilajuïga-Garriguella-Vilamanisacle	2+3	1+1	1+1	
Ampurdan Bus	Figueres-Sant Climent-Garriguella	Figueres-Vilabertran-Cabanès-Peralada-Vilarnadal-Masarac-Capmany-Sant Climent-Espolla-Mollet-Rabós-	3+2	2+1	2+1	

Operador	Línia	Principals municipis de connexió	Oferta (expedicions/dia en els dos sentits) DII-DV	Oferta (expedicions/dia en els dos sentits) Ds	Oferta (expedicions/dia en els dos sentits) Dg	Observacions
		Delfià-Garriguella				
Estarriol Bus	Figueres-Garrigàs-Camallera-Ordis-Figueres	Figueres-Vilamalla-Siurana-Tonyà-Garrigàs-Sta. Eulàlia-Arenys d'Empordà-Vilaür-Camallera-Calabuig-Bàscara-Pontós-Ordis-Borrassà-Sta. Llogaia d'Alguema-Vilamalla-Figueres	5	5	0	Línia circular
Estarriol Bus	Línia Polígons		7+7	0	0	
TEISA	Figueres – Vilafant Estació TAV		18+19	16+15	16+15	
TEISA	Figueres – Banyoles	Figueres, Vilafant, Avinyonet de Puigventós, Navata, Cabanelles, Crespià, Esponellà, Fontcoberta i Banyoles	1+1	0	0	Els dijous feiners es suma una altra expedició per sentit
TEISA	Figueres – Lladó	Lladó, Navata, Avinyonet de Puigventós, Vilafant i Figueres	7+7	4+4	2+2	
TEISA	Figueres – Olot	Figueres, Vilafant, Avinyonet de Puigventós, Navata, Cabanelles, Crespià, Maià de Montcal, Besalú, Argelaguer, Sant Jaume de Llierca, Castellfolit de la Roca, Sant Joan les Fonts i Olot	3+3	3+3	2+2	
TEISA	Figueres – Vilarig	Figueres-Vilafant-Avinyonet de Puigventós-Vilantant-Cistella-Vilarig	2+2	2+2	0	Només opera els dimarts, els dijous i els dissabtes feiners
SARFA	Figueres – Portbou	Figueres, Peralada, Pedret i Marzà, Vilajuïosa, Llançà, la Selva de Mar, el Port de la Selva, Llançà, Colera, Portbou	6+6	4+4	4+4	En dia feiner només 2+2 expedicions arriben a Portbou; la resta finalitzen a Port de la Selva; el cap de setmana totes finalitzen a Port de la Selva
SARFA	Figueres – Cadaqués	Figueres, Vila-sacra, Castelló d'Empúries, Roses i Cadaqués	17+19	6+6	6+6	En dia feiner 14+14 expedicions tenen O/D a Roses, i els caps de setmana 3+3.

Operador	Línia	Principals municipis de connexió	Oferta (expedicions/dia en els dos sentits) DII-DV	Oferta (expedicions/dia en els dos sentits) Ds	Oferta (expedicions/dia en els dos sentits) Dg	Observacions
SARFA	Figueres – Bellcaire de l'Empordà	Figueres, el Far d'Empordà, Fortià, Riumors, Torroella de Fluvià, Sant Pere Pescador, l'Armentera, Viladamat, l'Escala i Bellcaire de l'Empordà	4+4	0	0	En dia feiner 2+3 expedicions tenen O/D a l'Escala
SARFA	Figueres – la Bisbal d'Empordà – Palafrugell	Figueres, Torroella de Fluvià, Viladamat, Albons, la Tallada d'Empordà, Verges, Parlavà, Corçà, la Bisbal d'Empordà, Forallac, Torrent i Palafrugell.	4+4	0	0	En juliol i agost el servei és diari; la meitat de l'oferta té OD a Palafrugell i l'altra meitat a la Bisbal de l'Empordà
SARFA	Figueres - Roses	Perelada, Pedret i Marza, Vilajuiga, Pau, Palau Saverdera, Roses // Vila-Sacra, Castelló d'Empúries, Empuriabrava, Santa Margarida, Roses	22+22	2+2	2+2	
SARFA	Figueres-Albanyà	Figueres, Llers, Terrades, Sant Llorenç de l'Amuga, Albanyà	2+2			Només opera els dimarts, els dijous i els dissabtes feiners

3.4 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC: FERROCARRIL

3.4.1 SERVEI ACTUAL

El municipi de Figueres disposa d'una estació de tren de Rodalies ubicada a les proximitats del centre urbà i molt pròxima a l'estació d'autobusos. Aquesta estació ofereix trajectes regionals i de mitjana distància amb municipis com Portbou, Girona, Mataró o Barcelona, entre d'altres.

A més hi ha l'estació Figueres-Vilafant (localitzada en el terme municipal d'aquest segon municipi) que ofereix trajectes de llarga distància amb AVE. Des d'aquesta estació hi ha comunicació amb grans ciutats com Barcelona, Girona, Tarragona, Madrid o Perpinyà i París, en territori francès. Així doncs, Figueres no només està connectada amb els municipis veïns, sinó que ofereix serveis diaris amb les principals ciutats d'Espanya i França.

A l'estació ubicada a la plaça de l'Estació els serveis que s'ofereixen són únicament de Rodalies o regionals. En aquest cas arriben dues línies, la R11 dels serveis regionals i la RG1 de Rodalies de Girona:

- RG1. L'Hospitalet de Llobregat → Figueres / Portbou (per Mataró i Girona)

La línia RG1 de Rodalies estableix connexió entre Barcelona, el Maresme i altres municipis com per exemple l'Hospitalet del Llobregat, Barcelona, Badalona, Mataró, Maçanet – Massanes, Girona i Portbou.

En un dia laborable hi ha 8 expedicions que arriben fins a Figueres procedents de l'Hospitalet. La primera arriba a les 9:03h i l'última a les 22:33h. La duració del trajecte és de 2 hores i 45 minuts (des de Barcelona). De les 8 expedicions, 4 finalitzen el seu recorregut a Figueres i les altres 4 arriben fins a Portbou.

En sentit contrari la línia és simètrica. S'ofereixen un total de 8 expedicions diàries, 4 expedicions surten de Figueres i les altres 4 de Portbou. La primera expedició surt a les 5:59h i l'última a les 20:01h. El temps de recorregut fins a Barcelona és de 165 minuts, aproximadament.

Els caps de setmana i festius el nombre d'expedicions es redueix fins a 3 en cada un dels sentits, sent Figueres l'inici o final del trajecte. Per tant, no hi ha connexió amb Portbou. A la capital de l'Alt Empordà arriben expedicions de Barcelona a les 10:01h, a les 16:01h i a les 22:01h. En sentit contrari, surten expedicions a les 7:16h, a les 13:16h i a les 19:16h. En els dos casos la duració del trajecte és de 165 minuts (entre Figueres i Barcelona)

- R11. Barcelona Sants → Portbou (per Granollers Centre i Girona)

La línia R11 connecta l'àrea metropolitana de Barcelona amb Girona mitjançant dos tipus d'ofertes de recorregut. En primer lloc hi ha els regionals, que realitzen parada en cada un dels municipis del seu recorregut, i en segon lloc hi ha els trens de mitjana distància, els quals només efectuen parada a les estacions més importants.

Des de Barcelona-Sants fins a Figueres hi ha 22 expedicions els dies feiners (de dilluns a divendres), de les quals 14 són mitjana distància, per tant només realitzen parada a Barcelona, Sant Celoni, Maçanet – Massanes, Sils, Caldes de Malavella i Flaçà. Aquestes expedicions tenen una freqüència de sortida d'aproximadament 60 minuts i el trajecte té una durada estimada de 110 minuts. Les altres 8 expedicions realitzen el mateix recorregut però incrementant el nombre de parades, fet que incrementa el temps de desplaçament fins als 130 minuts (Barcelona - Figueres).

En sentit contrari, des de Figueres, surten 22 expedicions; 14 expedicions són ofertes pel servei de mitjana distància i les altres 8 pel servei regional.

Del total de 22 expedicions, 11 finalitzen el seu recorregut a Figueres i les altres 11 arriben fins a Portbou.

Els caps de setmana i festius l'oferta es redueix fins a 15 expedicions els dissabtes i 16 els diumenges i festius, en sentit Figueres. Els dissabtes hi ha 7 expedicions de trens regionals i 8 expedicions de mitjana distància, en canvi els diumenges i festius l'oferta és de 6 regionals i 10 de mitjana distància. La primera expedició arriba a les 6:46h i l'última a les 21:46h, amb una freqüència de pas irregular al llarg del dia. Tant els dissabtes com els diumenges i festius, 11 de les expedicions continuen el seu recorregut fins a Portbou i 6 d'elles acaben a Cerbère (França).

En sentit Barcelona hi ha una oferta de 17 expedicions tant els dissabtes com els diumenges i festius (amb horaris diferents entre els dissabtes i diumenges-festius). En tots els casos hi ha 8 expedicions de trens regionals i 9 expedicions de trens de mitjana distància. Els temps de desplaçaments són els mateixos que en el cas anterior, la primera expedició surt de Figueres a les 5:55h i l'última a les 20:49h.

En l'estació de TGV de Figueres – Vilafant realitzen parada els trens d'alta velocitat. L'oferta és la següent:

- AVE
- Avant
- AVE-TGV

Així doncs, de dilluns a divendres, a Figueres – Vilafant arriben un total de 15 expedicions procedents de Barcelona. La primera arribada té lloc a les 8:15h i l'última a les 22:35h, amb una freqüència mitjana de 50 minuts. En aquest cas la durada del trajectes es redueix fins els 55 minuts, aproximadament.

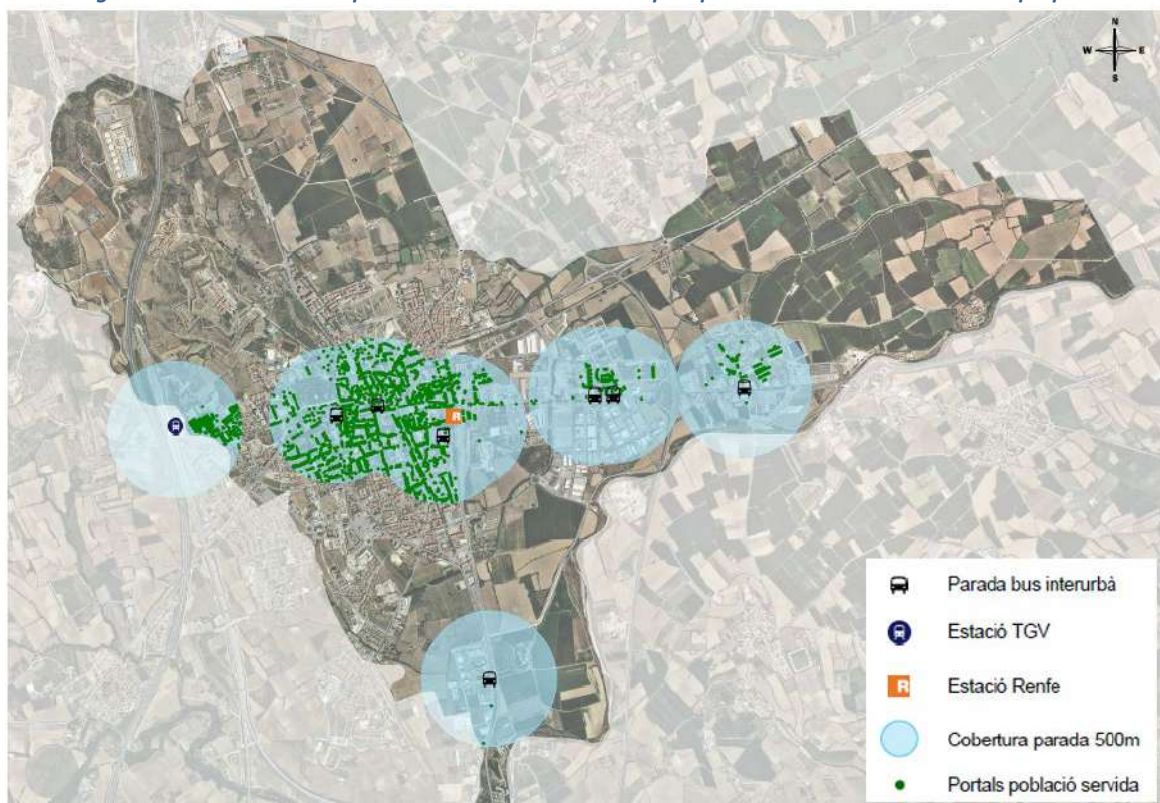
Els dissabtes i diumenges les freqüències de pas i horaris dels trens varien lleugerament. Els dissabtes el nombre d'expedicions descendeix a 11, amb freqüències de pas variables. La primera del dia es realitza a les 9:20h i l'última a les 22:25h. Els diumenges els horaris són similars amb la variació que l'última expedició és a les 22:35h i l'oferta augmenta fins a les 15 expedicions.

En sentit contrari, des de l'estació de Figueres – Vilafant en sentit Barcelona, surten un total de 15 expedicions, de dilluns a divendres, essent la primera a les 6:30h i l'última a les 21:47h. La freqüència de sortida d'1 hora de mitjana. De la mateixa manera que en sentit invers, la duració del trajecte complet és de 55 minuts.

Els dissabtes les expedicions es redueixen fins a 13 diàries; la primera expedició surt a les 7:55h i l'última a les 21:47h. La duració del trajecte és de 55 minuts. Els diumenges, les expedicions tornen a reduir-se a 12; en aquest cas, la primera expedició surt a les 8:55h i l'última a les 21:47h.

Considerant conjuntament les parades de transport públic interurbà (autobús i ferrocarril) i un hinterland de 500 metres, el 56,1% de la població està servida per una parada de transport públic interurbà.

Figura 31: Cobertura de les parades interurbanes de transport públic a 500m. Font: elaboració pròpia



3.4.2 ESTRATÈGIES DE FUTUR

Les dues alternatives de desenvolupament que planteja el POUM pivoten sobre l'esquema de xarxa ferroviària de la ciutat. L'Alternativa 1 contempla una única estació intermodal a Vilafant mentre que l'alternativa 2 planteja el manteniment de la ubicació per a les dues estacions actuals.

D'altra banda, el POUM també contempla una alternativa 0 que seria la de mantenir les previsions existents en el planejament actual, tant territorial com municipal, per tal de poder realitzar una comparació objectiva amb les alternatives de canvi. Aquesta alternativa 0 també considera el desplaçament de l'estació actual del ferrocarril convencional a l'àrea de l'estació d'alta velocitat de Vilafant.

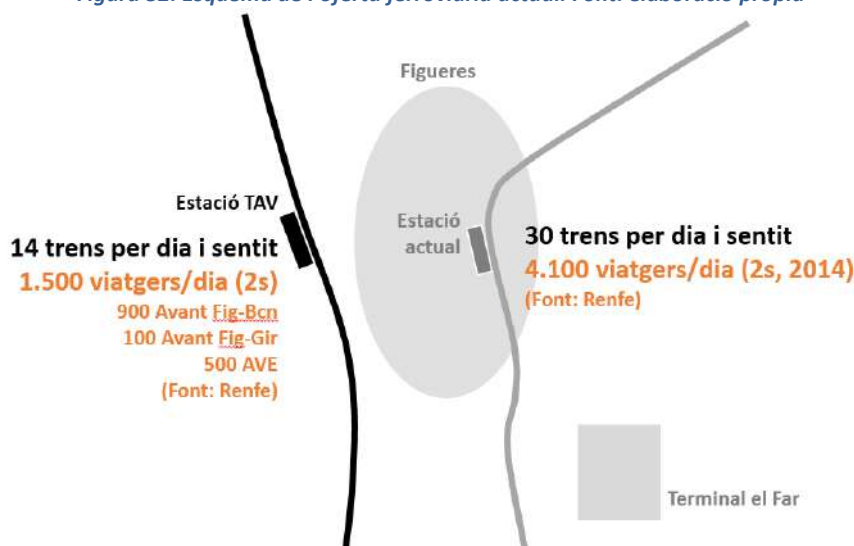
Un dels objectius del present POUM és l'eliminació de l'efecte barrera i alliberament d'espais ferroviaris que actualment s'ubiquen al centre urbà. Amb la finalitat d'assolir els objectius del POUM s'avaluen dues alternatives de pas per Figueres de la línia ferroviària convencional¹:

- Alternativa 1: Supressió del tram urbà de la línia convencional i trasllat de l'estació a Vilafant. Variants nord i sud de la línia.
- Alternativa 2: Soterrament del tram de línia actual al casc urbà

Es disposa de les dades i documents següents:

- Dades d'oferta i demanda de les estacions de Figueres i Vilafant (Font: Renfe, 2012 i 2014)
- Estudi "Anàlisi de les opcions ferroviàries a l'entorn urbà de Figueres". R. Vergés i J. González (2007).
- Estudi "Informe de disposar d'una estació o dues estacions dins del sistema ferroviari de Figueres". (Intraesa)

Figura 32: Esquema de l'oferta ferroviària actual. Font: elaboració pròpia



¹ Atès que l'alternativa 0 s'adapta al model ferroviari de l'alternativa 1 no s'ha considerat de manera independent en l'avaluació que s'efectua en aquest capítol.

Actualment Figueres compta amb dues estacions de ferrocarrils, una de Rodalies Renfe ubicada al nucli urbà i l'altre de TAV ubicada al límit municipal de Figueres amb Vilafant.

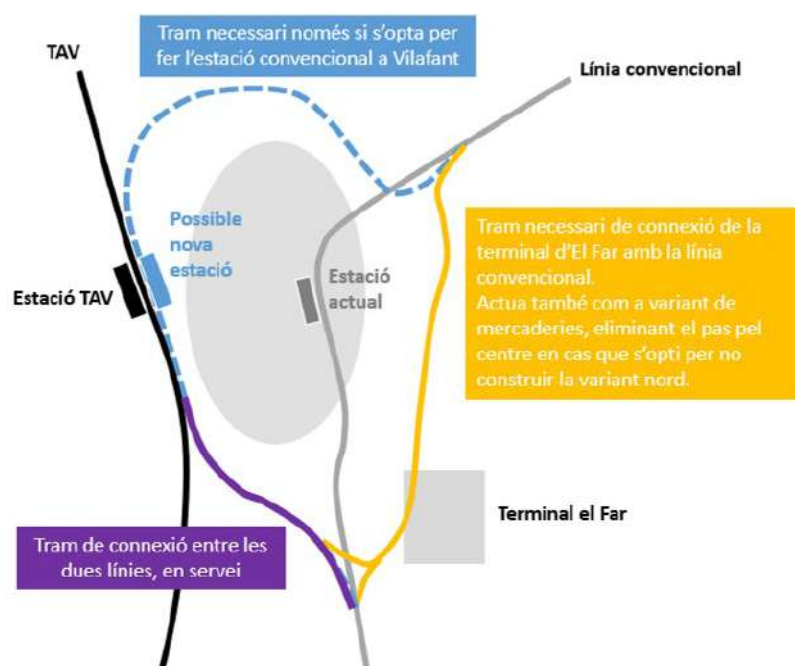
A l'estació de Rodalies hi ha una oferta de 30 trens per sentit i dia amb una demanda diària de 4.100 viatgers/dia (dades de Renfe de l'any 2014), en els dos sentits de circulació.

La nova estació de Vilafant-Figueres del TAV té una oferta de 14 trens per sentit i dia amb una demanda diària de 1.500 viatgers/dia (dades de Renfe de l'any 2014) en els dos sentits de circulació. D'aquests, 500 viatgers/dia es desplacen en AVE, 900 viatgers/dia ho fan amb l'Avant en el seu recorregut Figueres-Barcelona i 100 viatgers/dia agafen l'Avant en l'oferta Figueres-Girona.

L'estació de la línia d'ample ibèric Barcelona – Girona – Portbou està situada al centre del nucli urbà de Figueres, mentre que la nova estació es trobarà fora del casc urbà i la seva accessibilitat a peu serà menor. Aquest nou escenari ferroviari de Figueres fa necessari analitzar com variarà l'oferta ferroviària i determinar l'aprofitament òptim de les dues estacions.

Amb la situació descrita, el present capítol realitza una avaluació preliminar de les dues alternatives, el soterrament de la línia i l'estació del Centre o la construcció d'una variant que connecti la xarxa convencional amb l'estació de Vilafant-Figueres.

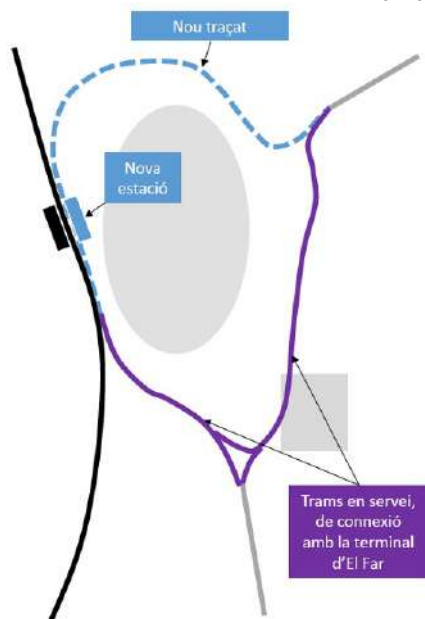
Figura 33: Descripció dels projectes. Font: elaboració pròpia



Sigui quina sigui l'alternativa que es desenvolupi, s'ha de tenir en compte que actualment ja està en servei un tram de connexió entre les dues línies al sud de Figueres, entre el Pont del Príncep i Vilafant, a més de la proposta de variant que connectarà el nus ferroviari del sud de Figueres amb la línia convencional, pel costat est del municipi. Aquest eix funcionarà com a variant de mercaderies i es construirà la Terminal del Far, la qual permetrà descongestionar aquest trànsit pel centre del municipi.

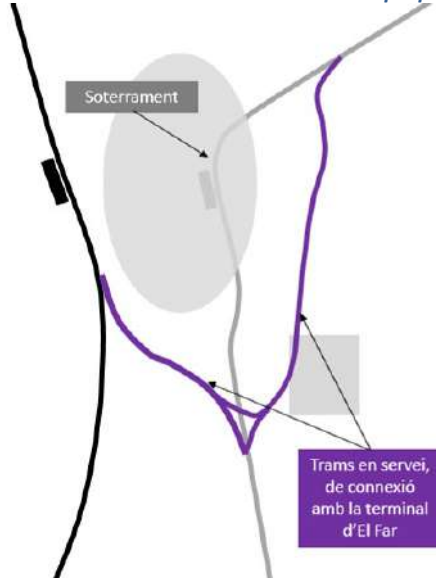
La primera alternativa consisteix en la supressió del tram urbà de la línia convencional i el trasllat de l'estació a l'actual estació del TGV Vilafant-Figueres.

Figura 34: Alternativa 1. Font: elaboració pròpia



La segona alternativa consisteix en el soterrament de l'estació del Centre i la línia de Rodalies que actualment s'ubiquen en el casc urbà.

Figura 35: Alternativa 2. Font: elaboració pròpia



L'avaluació es realitza en base als criteris següents:

- Cost de les actuacions necessàries
- Desenvolupament urbà: efecte barrera
- Impacte ambiental
- Accessibilitat a peu a l'estació convencional
- Intermodalitat cotxe-bus
- Intermodalitat tren-bus
- Intermodalitat tren convencional-TAV
- Pas de mercaderies

Els criteris es valoraran en forma qualitativa, excepte en el cas del cost o dels estalvis de temps, que es poden quantificar. En qualsevol cas, la valoració de cada criteri es resumeix en una escala de 4 colors:



Taula 5: Avaluació de les diferents alternatives en base als criteris esmentats. Font: elaboració pròpia.

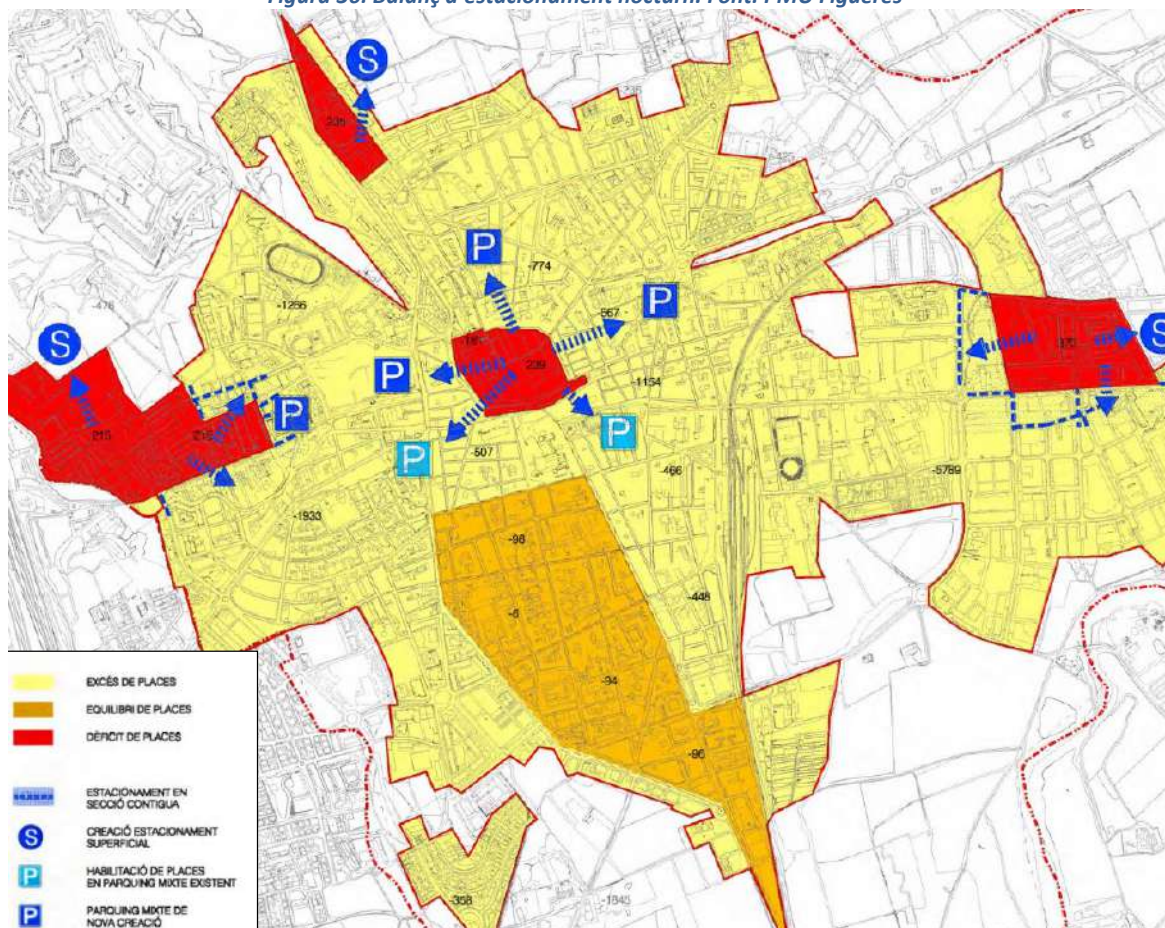
	Alternativa 1	Alternativa 2
Cost (estudi Intraesa)	155 M€ (pendent de validació)	215,5 M€ (pendent de validació)
Desenvolupament urbà	Alliberament total de la barrera al pas pel municipi	Alliberament de la barrera ferroviària en 1.700 metres al pas pel centre
Impacte ambiental	Túnel per sota del Castell de Sant Ferran i impacte a l'àrea protegida d'El Garrigal.	Positiu (Visual, soroll)
Accessibilitat a peu a l'estació convencional (usuaris de Figueres)	La majoria dels usuaris de la línia convencional hauran d'accedir-hi per modes mecànics. Penalitzarà l'ús del ferrocarril.	L'estació convencional té més del doble d'usuaris que l'estació TAV i la població es concentra al seu voltant.
Intermodalitat cotxe-bus (usuaris de la resta de la comarca)	És més fàcil accedir i aparcar a una estació excèntrica	Dificultats d'aparcament i accés
Intermodalitat tren -bus	L'estació d'autobusos es traslladaria cap a la nova ubicació i per tant la intermodalitat seria també molt bona	Intermodalitat molt bona si es manté l'estació d'autobusos a l'ubicació actual
Intermodalitat tren convencional-TAV	Intermodalitat molt bona	Els usuaris d'altres municipis de la comarca que accedeixin a Figueres a buscar el TAV hauran de canviar d'estació utilitzant modes mecanitzats
Pas de les mercaderies	Les mercaderies no circulen pel centre	Se suposa construït el by-pass de la línia convencional paral·lel a l'N-II, i per tant les mercaderies no circularan pel centre

L'avaluació té caràcter "preliminar" perquè requeria, en particular, uns costos actualitzats i un debat sobre la idoneïtat dels criteris i la manera d'avaluar-los.

3.4.3 APARCAMENT

El PMU de Figueres fa una anàlisi sobre el balanç d'aparcament residencial en període nocturn (necessitats d'aparcament en origen). L'anàlisi té en compte l'oferta d'aparcament total (en calçada i fora calçada) per cada secció censal, així com els vehicles censats. Aquesta anàlisi detecta 4 zones amb un dèficit de places, que es pot compensar en gran part amb l'excedent de les zones adjacents.

Figura 36: Balanç d'estacionament nocturn. Font: PMU Figueres



Malgrat que el PMU detecta en termes globals una situació d'excés o d'equilibri de places respecte de la demanda potencial d'estacionament, aquesta situació pot modificar-se en el futur atès que la tendència és la de reduir l'oferta d'estacionament en calçada, reduir l'espai públic ocupat pel vehicle privat motoritzat i destinar-lo a altres modes de transport més sostenibles.

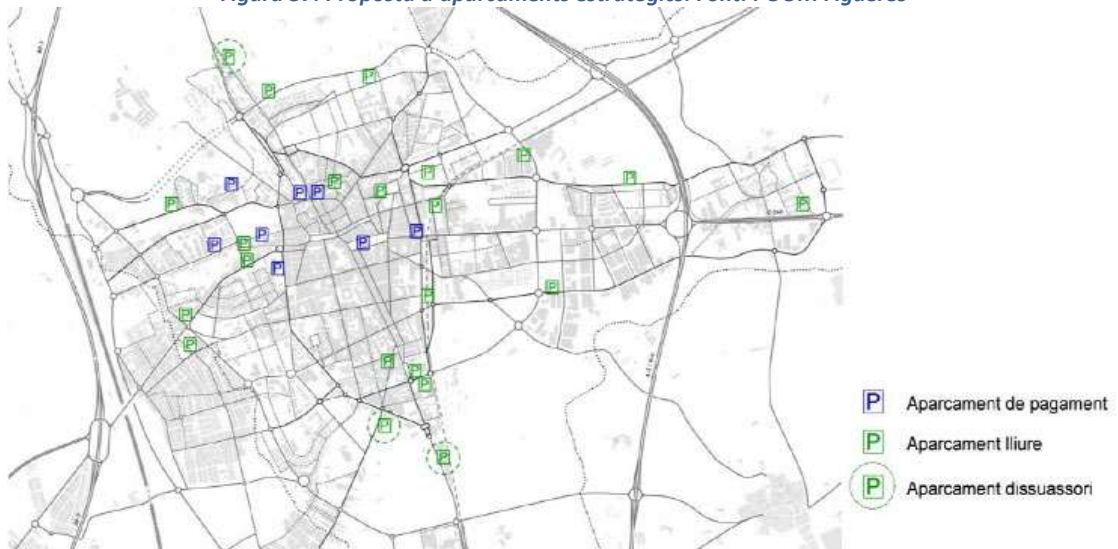
D'altra banda, també cal tenir en compte que la ciutat diàriament atrau un volum de vehicles important (segons el PMU, 24.000 vehicles tenen com a destinació el centre de la ciutat i 28.3000 vehicles tenen com a destinació algun barri al voltant del centre). La pressió d'estacionament generada per aquests vehicles pot dificultar l'estacionament de vehicles residents en determinades àrees, motiu pel qual s'ha posat en marxa l'àrea verda en l'àmbit delimitat pels carrers Sant Pau-Pere III-Av. Salvador Dalí-Lasauca- Rambla.

Així mateix, aquests vehicles generen un trànsit d'agitació que incrementa els vehicles-quilòmetre i, per tant, els efectes negatius d'aquests desplaçaments en termes ambientals. D'altra banda, la demanda d'aparcament de més llarga durada associada a jornades de treball, consumeix molt espai públic al llarg del dia.

La regulació de l'oferta d'estacionament juntament amb la creació d'una xarxa d'aparcaments dissuasius són mesures que poden donar resposta a aquesta demanda forana; en el primer cas incrementant la rotació de les places, de manera que es faciliti el trobar una plaça lliure que permeti realitzar gestions comercials de curta durada que requereixen proximitat als llocs d'activitat comercial, i en segon lloc, establint bosses d'aparcament perimetrals, on la demanda de llarga durada no entra en conflicte amb la demanda de curta durada, ben connectades a la xarxa viària d'accés i ben senyalitzades, que disposin d'un itinerari senyalitzat i segur per accedir a peu fins a la zona central de la ciutat.

En aquest sentit, el POUM planteja resoldre aquestes deficiències detectades completant la xarxa d'aparcament dissuasius de la ciutat.

Figura 37: Proposta d'aparcaments estratègics. Font: POUM Figueres



4 PLANEJAMENT VIGENT

4.1 PLANEJAMENT TERRITORIAL

4.1.1 PLA TERRITORIAL DE LES COMARQUES GIRONINES

El gener del 2010 s'aprova inicialment el Pla Territorial de les Comarques Gironines.

El Pla Territorial de les Comarques Gironines és un dels set plans territorials parcials que desenvolupen el Pla Territorial General de Catalunya (PTGC) i afecta al territori comprès per les comarques de l'Alt Empordà, el Baix Empordà, la Garrotxa, el Gironès, el Pla de l'Estany, el Ripollès i la Selva. que en total sumen 208 municipis i una extensió de 5.584,19 Km². El total d'habitants el 2008 és de 716.858, el 9.78% de la població de Catalunya.

El PTCG contempla les actuacions definides en plans sectorials (veure capítol següent), com són l'Eix Transversal Ferroviari i el desdoblament de la C-25.

El sistema funcional proposat que aquest pla proposa per la xarxa ferroviària a 2026 es detalla en la figura inferior.

Figura 38: Xarxa ferroviària per al 2026 proposada pel Pla Territorial de les Comarques Gironines



D'altra banda, en la millora de l'accessibilitat externa de les Comarques Gironines caldrà també considerar la definició de sistemes d'aportació / distribució al ferrocarril que garanteixin una

millor accessibilitat universal als diversos punts del territori, tant per residents com per no residents

Figura 39: Proposta d'actuacions principals a la xarxa viària (Font PTCCGG aprovació inicial)



Pel que fa a la xarxa viària el Pla proposa, d'una banda, consolidar la C-25 com a eix d'accessibilitat externa a les Comarques Gironines, així com a través del Corredor del Mediterrani, d'altra banda, potenciar les relacions internes dins de l'àmbit i, per últim definir sistemes d'aportació / distribució garanteixin una millor accessibilitat universal als diversos punts del territori.

Sistema d'infraestructures de la mobilitat El Pla territorial proposa la millora de la connectivitat local en aquest àmbit mitjançant el condicionament de les vies locals: Lladó-Cistella; Boadella d'Empordà-Darnius; la Vajol-Maçanet de Cabrenys.

En aquest marc, les propostes d'infraestructures viàries del Pla territorial posen especial atenció a:

- L'optimització i consolidació dels corredors existents, compatibilitzant els trànsits supra-regionals i locals.
- El reforç de les relacions interiors transversals, en especial cap a la Garrotxa i el Ripollès, i de les no radials (C-63, eix de la Selva-Garrotxa; C-31, eix dels empordans; A-26/C-26, eix pirinenc).
- La possibilitat d'equilibrar la demanda de trànsit entre el sistema St. Feliu - Palafrugell i el Corredor del Mediterrani (A-2, AP-7) entre els accessos nord i sud de l'anella de les Gavarres.
- Les noves sinergies que pot provocar l'entrada en servei del nou eix comarcal Vic-Olot.
- Les sobrecàrregues relacionades amb l'estacionalitat de la població.
- La xarxa de connectivitat entre els pobles petits.

Figura 40: Criteris a considerar per al sistema viari. (Font PTCCGG aprovació inicial)



4.2 PLANEJAMENT SECTORIAL

4.2.1 PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE L'EIX TRANSVERSAL FERROVIARI

En data de Gener 2010 es va aprovar el Pla Director Urbanístic per a la concreció i delimitació de la reserva de sòl per a l'establiment de l'Eix Transversal Ferroviari (ETF) redactat per l'ens públic Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (IFERCAT) en el marc de la nova planificació ferroviària de Catalunya.

L'Eix Transversal Ferroviari serà una línia mixta de mercaderies i de viatgers en alta velocitat que unirà, Lleida, Mollerussa, Tàrraga, Cervera, Igualada, Manresa, Vic i Girona, i connectarà, així; mateix, amb la línia d'alta velocitat a Lleida i a Girona, on enllaçarà de manera directa o indirecta amb els seus aeroports, i també amb l'aeroport d'Igualada/Òdena. A més, un ramal des d'Igualada a Martorell connectarà amb les línies de mercaderies cap al Port i les de viatgers cap a Barcelona. En total, la reserva per a l'Eix Transversal Ferroviari és de 254 kilòmetres de traça considerant els diferents ramals.

El nou eix serà d'ample internacional i dissenyat per a trens de viatgers a fins a 250 km/h i de mercaderies fins a 120 km/h. Es preveu crear 8 noves estacions de passatgers i diverses terminals de càrrega. En total, tindrà 10 estacions, comptant les de Lleida - Pirineus i Girona, ja existents. Es preveu que un 52,5% de la futura línia sigui en túnel i un 9% en viaducte.

Figura 41: Eix Transversal Ferroviari. Font: PDU de l'ETF



4.2.2 PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA (2006-2026)

El PITC es un instrument de planificació sectorial que integra el conjunt d'infraestructures de transport terrestres (viaries, ferroviàries i logístiques).

Una de les apostes a llarg termini més importants del PITC és el nou Eix Transversal Ferroviari (ETF). L'ETF constitueix un element clau en la estratègia de desenvolupament territorial a escala catalana enfocada cap la potenciació de les ciutats mitjanes, l'augment de la participació del transport públic en la mobilitat i el reforç de la circulació ferroviària de mercaderies. El nou eix d'altres prestacions permetrà la circulació tant de serveis de viatgers com de mercaderies i posarà en relació les ciutats de Lleida i Girona passant per Cervera, Tàrraga, Igualada, Manresa i Vic, seguint el corredor de la carretera C-25.

La definició precisa de la traça i la ubicació de les estacions s'ha realitzat en el marc del Pla director urbanístic per a la concreció i delimitació de les reserves de sòl per a l'establiment de l'Eix Transversal Ferroviari de Catalunya

Figura 42: Xarxa d'altres prestacions proposada a les Comarques Gironines. Font PITC

Pel que fa la xarxa viària, el PITC preveu el desdoblament de la C-25 entre les Oluges i Riudellots del la Selva ja que considera insuficient la capacitat d'aquesta via.

5 PROPOSTA D'ORDENACIÓ

La superfície total de l'àmbit del Pla és d'1.957.361 m² distribuïts heterogèniament pel conjunt del terme municipal.

El desenvolupament del Pla preveu l'increment de sostre residencial en 6.112 nous habitatges (691.044 m² de sostre), 268.597 m² d'espais lliures, 153.982 m² de sostre d'equipaments i 688.176 m² de sostre d'usos no residencials (comercial, oficines i industrial).

Figura 43: Sectors de desenvolupament. Font POUM Figueres

PAU residencial	Superfície	Espais lliures (m2)	Equipaments (m2 st)	Sostre residencial total	Habitatges totals	Sostre no residencial
PAU R1	8.024	1.781	0	3.420	12	0
PAU R2a	1.313	0	0	2.206	20	0
PAU R2b	766	100	0	1.200	11	0
PAU R3	2.152	0	0	4.025	37	0
PAU R4	1.169	0	0	1.910	17	0
PAU R5	3.147	0	700	3.918	44	940
PAU R6	2.594	614	0	5.150	47	0
PAU R8	1.987	0	600	3.872	45	1.131
PAU R9	2.264	0	0	3.746	42	823
PAU R10	1.771	0	0	3.415	31	0
PAU R11	1.301	0	0	3.848	35	0
PAU R12	859	0	0	1.678	15	0
PAU R14a	5.724	0	0	7.131	65	0
PAU R14b	5.037	401	0	6.195	56	0
PAU R15	1.746	0	0	3.343	32	199
PAU R16	3.858	1.171	0	5.071	49	345
PAU R17	6.381	0	0	3.377	31	5.085
PAU R18a	3.069	743	0	3.373	46	1.725
PAU R18b	2.998	1.153	0	2.990	38	1.232
PAU R19	4.014	469	1.682	8.095	74	0
PAU R20	2.040	656	0	1.402	16	324
PAU R21	1.816	542	0	4.468	46	630
PAU R22	1.766	307	0	2.673	31	722
PAU R23	1.922	550	0	3.494	36	517
PAU R24	2.602	457	0	3.253	38	912
PAU R25	1.601	457	0	2.570	29	661
PAU R26	2.343	486	0	3.858	47	1.286
PAU R27	1.318	0	0	1.437	13	0
PAU R29	8.075	1.656	0	8.867	81	0
PAU R30	1.192	0	0	1.476	13	0
PAU R32	1.355	0	0	2.959	35	852
PAU R35	5.248	0	1.318	1.340	4	0
PAU R36a	1.349	0	0	3.360	31	0
PAU R36b	13.228	2.350	2.884	10.938	99	0
PAU R37	16.985	1.633	0	13.414	122	3.084
PAU R38	12.425	2.837	0	10.829	98	0
PAU R39	1.129	0	0	2.208	27	0
PAU V1	2.236	0	0	961	6	0
PAU V2	11.717	532	0	5.706	18	0
PAU V3	7.007	976	1.754	2.035	12	0
PAU V4	3.306	0	0	1.465	5	0
PAU V5	5.499	0	0	0	0	3.175
PAU activitats econòmiques	Superfície	Espais lliures (m2)	Equipaments (m2 st)	Sostre residencial total	Habitatges totals	Sostre no residencial
PAU AE1	2.722	0	0	0	0	1.629
PAU AE2	5.914	0	0	0	0	5.058
PAU AE3a	4.289	0	0	0	0	3.048
PAU AE3b	11.990	3.524	0	0	0	6.083

PAU AE4	31.240	5.955	0	0	0	16.667
PAU AE5	27.606	5.422	0	0	0	13.905
PAU AE6	15.903	3.842	0	0	0	7.963
PAU AE7	13.048	100	0	0	0	7.376
PAU AE8	7.243	0	0	0	0	5.708
PAU AE9	5.760	218	0	0	0	4.995
PAU AE10	2.986	0	0	0	0	2.722
PAU AE11	7.762	0	0	0	0	6.226
PAU AE12	12.076	0	0	0	0	9.838
PAU AE13	9.832	4.854	0	0	0	10.454
PAU AE14	30.170	7.349	0	0	0	13.854
PMU residencial	Superfície	Espais lliures (m2)	Equipaments (m2 st)	Sostre residencial total	Habitatges totals	Sostre no residencial
PMU R1	88.115	17.623	17.663	40.092	353	21.588
PMU R2	2.895	787	0	0	0	9.000
PMU R4	30.927	4.639	4.639	20.649	181	9.278
PMU R5	2.129	426	0	3.193	26	0
PMU R6	8.164	1.633	1.225	7.184	60	1.796
PMU R7	38.767	3.877	9.692	31.014	259	7.753
PMU R8	40.389	8.078	6.058	21.002	175	5.251
PMU R9	23.947	13.200	0	6.240	56	2.000
PMU R11	29.248	4.387	4.387	20.474	171	8.774
PMU R12	39.917	5.987	9.283	39.917	333	0
PMU R13	2.423	545	0	3.283	37	0
PMU activitats econòmiques	Superfície	Espais lliures (m2)	Equipaments (m2 st)	Sostre residencial total	Habitatges totals	Sostre no residencial
PMU AE1	15.280	3.056	1.528	7.059	59	3.025
PMU AE3	26.510	2.651	0	0	0	17.497
PMU AE4	14.528	2.179	2.179	6.683	56	7.845
SUD i SUND	Superfície	Espais lliures (m2)	Equipaments (m2 st)	Sostre residencial total	Habitatges totals	Sostre no residencial
SUD 1	74.075	11.111	7.407	28.889	296	19.259
SUD 2	60.986	18.513	4.170	37.269	466	4.243
SUD 3	112.943	15.812	15.812	58.730	508	14.683
SUD 4	28.703	2.870	2.870	12.916	86	1.435
SUD 5	66.349	7.962	7.962	39.809	299	0
SUD 6	92.702	11.884	10.983	49.027	412	1.340
SUD 7	88.624	10.635	10.635	45.198	355	7.976
SUDi 1	171.374	17.137	8.569	0	0	113.107
SUDi 2	280.438	28.044	0	0	0	185.089
SUND 1	70.304	10.457	6.971	0	0	41.829
SUND 2	41.544	6.281	4.187	0	0	25.124
SUND 3	41.064	6.115	4.077	16.307	103	0
SUND 4	53.419	10.512	7.358	29.433	267	7.358
SUND 5	56.724	8.438	5.625	0	0	33.753

6 MOBILITAT GENERADA PELS NOUS SECTORS

6.1 MAGNITUDS DELS SECTORS DE DESENVOLUPAMENT DEL POUM

En la taula de l'apartat anterior s'indica la distribució de metres quadrats de sostre i superfície per ús per cada sector de desenvolupament.

En base al quadre es realitzarà la previsió de la nova mobilitat generada que representen els nous sectors, tot i que no pot ser més que una aproximació entre altres motius perquè no es disposa de les preexistències de cada sector, que ja generarien mobilitat actualment.

En aquest sentit, s'ha efectuat una hipòtesis de reducció d'un % individual per a cada sector en la nova mobilitat generada per efecte de les preexistències. Aquesta reducció s'ha estimat en base a la superfície de cada àmbit que actualment ja està urbanitzada.

6.2 QUANTIFICACIÓ DE LA NOVA MOBILITAT

La quantificació de la nova mobilitat generada per les diferents activitats i usos del sòl previstos en el POUM es calculen a partir de les ràtios mínimes de viatges/dia que s'indiquen a l'Annex I del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

En particular, els viatges generats degut a l'execució dels nous habitatges s'han calculat aplicant en primer lloc una ràtio de conversió a habitants i posteriorment una ràtio de viatges generats per habitant.

La dimensió mitjana de les llars de Figueres és de 2,43 persones/habitatge (Pla local habitatge), essent la llar el conjunt de persones que resideixen habitualment en el mateix habitatge.

Els ràtios de viatges generats per dia que marca el Decret 344/2006, de 19 de setembre, són els següents:

Taula 6: Ràtios mínimes de viatges generats/dia (amb tornades incloses). Font: Decret 344/2006, de 19 de setembre

Ús d'habitatge	El valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100 m ² de sostre
Ús comercial	50 viatges/100 m ² de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100 m ² de sostre
Ús industrial	5 viatges/100 m ² de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m ² de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m ² de sòl

Una part dels sectors de desenvolupament del POUM es localitzen en sòls amb activitat. Els usos previstos en aquests sectors substituiran l'activitat actual, de manera que per tal d'evitar dobles comptatges es restarà una part de la mobilitat estimada a cada sector tenint en compte que ja es realitza actualment: tal i com s'ha explicat anteriorment, s'ha efectuat una hipòtesis de reducció d'un % individual per a cada sector en la nova mobilitat generada per efecte de les preexistències. Aquesta reducció s'ha estimat en base a la superfície de cada àmbit que actualment ja està urbanitzada.

Taula 8: Metres quadrats de sostre residencial actual. Font: POUM Figueres

Sector	m2 st residencial
PAU R5	321
PAU R14a	858
PAU R35	510
PAU R37	820
PAU AE8	956
PMU R9	7.414
SUD 6	9.874

6.2.1 ÚS RESIDENCIAL

La revisió del POUM preveu incrementar la superfície de sostre residencial amb 6.112 nous habitatges. A partir de la dimensió mitjana de les llars de Figueres del Pla local d'habitatge s'ha determinat un nombre total de 14.852 habitants.

En el cas de la nova mobilitat residencial s'ha aplicat la ràtio fixada en el Decret 344/2006. El nombre total de viatges generats i atrets per l'ús residencial descomptant les preexistències en el conjunt del municipi és de **37.057 viatges/dia**.

Taula 9: Quantificació de la nova mobilitat del POUM per ús residencial (viatges/dia)

PAU RESIDENCIAL	m2 st residencial	Habitatges	Persones	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PAU R1	3.420	12	29	87	87
PAU R2a	2.206	20	49	146	117
PAU R2b	1.200	11	27	80	80
PAU R3	4.025	37	90	270	202
PAU R4	1.910	17	41	124	81
PAU R5	3.918	44	107	321	289
PAU R6	5.150	47	114	343	291
PAU R8	3.872	45	109	328	246
PAU R9	3.746	42	102	306	205
PAU R10	3.415	31	75	226	203
PAU R11	3.848	35	85	255	166
PAU R12	1.678	15	36	109	55
PAU R14a	7.131	65	158	474	403
PAU R14b	6.195	56	136	408	322
PAU R15	3.343	32	78	233	175
PAU R16	5.071	49	119	357	321
PAU R17	3.377	31	75	226	147
PAU R18a	3.373	46	112	335	218
PAU	2.990	38	92	277	-97

PAU activitats econòmiques	m2 st residencial	Habitatges	Persones	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PAU AE3b	0	0	0	0	0
PAU AE4	0	0	0	0	0
PAU AE5	0	0	0	0	0
PAU AE6	0	0	0	0	0
PAU AE7	0	0	0	0	0
PAU AE8	0	0	0	0	-96
PAU AE9	0	0	0	0	0
PAU AE10	0	0	0	0	0
PAU AE11	0	0	0	0	0
PAU AE12	0	0	0	0	0
PAU AE13	0	0	0	0	0
PAU AE14	0	0	0	0	0

PMU RESIDENCIAL	m2 st residencial	Habitatges	Persones	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PMU R1	40.092	353	858	2.573	2.265
PMU R2	0	0	0	0	0
PMU R4	20.649	181	440	1.319	1.122
PMU R5	3.193	26	63	190	123
PMU R6	7.184	60	146	437	262

R18b					
PAU R19	8.095	74	180	539	539
PAU R20	1.402	16	39	117	93
PAU R21	4.468	46	112	335	218
PAU R22	2.673	31	75	226	147
PAU R23	3.494	36	87	262	236
PAU R24	3.253	38	92	277	235
PAU R25	2.570	29	70	211	148
PAU R26	3.858	47	114	343	257
PAU R27	1.437	13	32	95	71
PAU R29	8.867	81	197	590	531
PAU R30	1.476	13	32	95	85
PAU R32	2.959	35	85	255	171
PAU R35	1.340	4	10	29	-22
PAU R36a	3.360	31	75	226	226
PAU R36b	10.938	99	241	722	722
PAU R37	13.414	122	296	889	807
PAU R38	10.829	98	238	714	714
PAU R39	2.208	27	66	197	197
PAU V1	961	6	15	44	44
PAU V2	5.706	18	44	131	125
PAU V3	2.035	12	29	87	87
PAU V4	1.465	5	12	36	36
PAU V5	0	0	0	0	0

PAU activitat s econòmiques	m2 st residencial	Habitatges	Persones	Viatges /dia	Viatges/dia sense preexistències
PAU AE1	0	0	0	0	0
PAU AE2	0	0	0	0	0
PAU AE3a	0	0	0	0	0

PMU R7	31.014	259	629	1.888	1.747
PMU R8	21.002	175	425	1.276	1.084
PMU R9	6.240	56	136	408	-333
PMU R11	20.474	171	416	1.247	1.159
PMU R12	39.917	333	809	2.428	2.160
PMU R13	3.283	37	90	270	202

PMU activitat s econòmiques	m2 st residencial	Habitatges	Persones	Viatges /dia	Viatges/dia sense preexistències
PMU AE1	7.059	59	143	430	258
PMU AE3	0	0	0	0	0
PMU AE4	6.683	56	136	408	388

SUD i SUND	m2 st residencial	Habitatges	Persones	Viatges /dia	Viatges/dia sense preexistències
SUD 1	28.889	296	719	2.158	2.158
SUD 2	37.269	466	1.132	3.397	3.142
SUD 3	58.730	508	1.234	3.703	3.518
SUD 4	12.916	86	209	627	627
SUD 5	39.809	299	727	2.180	2.005
SUD 6	49.027	412	1.001	3.003	2.016
SUD 7	45.198	355	863	2.588	1.553
SUD i 1	0	0	0	0	0
SUD i 2	0	0	0	0	0
SUND 1	0	0	0	0	0
SUND 2	0	0	0	0	0
SUND 3	16.307	103	250	751	713
SUND 4	29.433	267	649	1.946	1.800
SUND 5	0	0	0	0	0
TOTAL	691.044	6.112	14.852	44.556	37.056

6.2.2 ÚS Terciari

La revisió del POUM preveu incrementar el sostre d'ús terciari en 688.176 m2.

Atès que encara no es coneix l'activitat que s'hi desenvoluparà, l'equip redactor del POUM ha facilitat una hipòtesis de distribució del sostre no residencial (sostre terciari) per cada sector. Aquest és:

Taula 10: Hipòtesis de distribució del sostre no residencial per sector. Font: Equip redactor del POUM de Figueres

PAU RESIDENCIAL	Sostre no residencial	Hipòtesis de distribució	Sostre comercial (m2 st)	Sostre oficines (m2 st)	Sostre ús industrial (m2 st)
PAU R1	0				
PAU R2a	0				
PAU R2b	0				
PAU R3	0				
PAU R4	0				
PAU R5	940	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	470	470	
PAU R6	0				
PAU R8	1.131	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	566	566	
PAU R9	823	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	412	412	
PAU R10	0				
PAU R11	0				
PAU R12	0				
PAU R14a	0				
PAU R14b	0				
PAU R15	199	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	99	99	
PAU R16	345	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	173	173	
PAU R17	5.085	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	2.543	2.543	
PAU R18a	1.725	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	863	863	
PAU R18b	1.232	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	616	616	
PAU R19	0				
PAU R20	324	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	162	162	
PAU R21	630	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	315	315	
PAU R22	722	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	361	361	
PAU R23	517	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	259	259	
PAU R24	912	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	456	456	
PAU R25	661	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	330	330	
PAU R26	1.286	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	643	643	
PAU R27	0				
PAU R29	0				
PAU R30	0				
PAU R32	852	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	426	426	
PAU R35	0				
PAU R36a	0				
PAU R36b	0				
PAU R37	3.084	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	1.542	1.542	
PAU R38	0				
PAU R39	0				
PAU V1	0				
PAU V2	0				
PAU V3	0				
PAU V4	0				
PAU V5	3.175	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	1.588	1.588	
PAU activitats econòmiques	Sostre no residencial	Hipòtesis de distribució	Sostre comercial (m2 st)	Sostre oficines (m2 st)	Sostre ús industrial (m2 st)
PAU AE1	1.629	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	1.222	407	
PAU AE2	5.058	Terciari. Distribució 75% comercial i 25% oficines	3.794	1.265	
PAU AE3a	3.048	100% comercial	3.048		
PAU AE3b	6.083	100% comercial	6.083		
PAU AE4	16.667	100% industrial			16.667
PAU AE5	13.905	100% industrial			13.905
PAU AE6	7.963	100% industrial			7.963
PAU AE7	7.376	100% industrial			7.376
PAU AE8	5.708	Terciari. Distribució 75% comercial i 25% oficines	2.148	716	2.844
PAU AE9	4.995	100% industrial			4.995
PAU AE10	2.722	Terciari. Distribució 75% comercial i 25% oficines	2.042	681	
PAU AE11	6.226	Terciari. Distribució 75% comercial i 25% oficines	4.670	1.557	
PAU AE12	9.838	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	4.919	4.919	1.404
PAU AE13	10.454	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	7.841	2.614	
PAU AE14	13.854	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	10.391	3.464	
PMU RESIDENCIAL	Sostre no residencial	Hipòtesis de distribució	Sostre comercial (m2 st)	Sostre oficines (m2 st)	Sostre ús industrial (m2 st)
PMU R1	21.588	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	10.794	10.794	
PMU R2	9.000	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	4.500	4.500	
PMU R4	9.278	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	4.639	4.639	

PAU RESIDENCIAL	Sostre no residencial	Hipòtesis de distribució	Sostre comercial (m2 st)	Sostre oficines (m2 st)	Sostre ús industrial (m2 st)
PMU R5	0				
PMU R6	1.796	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	898	898	
PMU R7	7.753	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	3.877	3.877	
PMU R8	5.251	100% comercial	5.251	0	
PMU R9	2.000	100% comercial	2.000	0	
PMU R11	8.774	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	4.387	4.387	
PMU R12	0				
PMU R13	0				
PMU activitats econòmiques	Sostre no residencial	Hipòtesis de distribució	Sostre comercial (m2 st)	Sostre oficines (m2 st)	Sostre ús industrial (m2 st)
PMU AE1	3.025	100% industrial	0	0	3.025
PMU AE3	17.497	100% industrial	0	0	17.497
PMU AE4	7.845	100% comercial	7.845	0	0
SUD i SUND	Sostre no residencial	Hipòtesis de distribució	Sostre comercial (m2 st)	Sostre oficines (m2 st)	Sostre ús industrial (m2 st)
SUD 1	19.259	No hi ha sostre industrial. 75% comercial i 25% oficines	14.445	4.815	
SUD 2	4.243	No hi ha sostre industrial. 75% comercial i 25% oficines	3.182	1.061	
SUD 3	14.683	100% comercial	14.683		
SUD 4	1.435	100% comercial	1.435		
SUD 5	0				
SUD 6	1.340	100% comercial	1.340		
SUD 7	7.976	100% industrial			7.976
SUDi 1	113.107	50% industrial, 25% comercial i 25% oficines	28.277		84.830
SUDi 2	185.089	100% industrial			185.089
SUND 1	41.829	25% comercial i 75% industrial	10.457		31.372
SUND 2	25.124	100% industrial	6.281		18.843
SUND 3	0				
SUND 4	7.358	Terciari. Distribució 50% comercial i 50% oficines	3.679	3.679	
SUND 5	33.753	25% comercial i 75% industrial	8.438		25.315

Aplicant les ràtios del Decret per a cadascun dels usos i descomptant les preexistències, s'estima que el sostre d'ús terciari generarà i atraurà **110.741 nous viatges/dia**, dels quals el 75,0% (83.013 v/d) estarà associat a l'ús comercial, el 7,1% (7.866 v/d) a l'ús d'oficines i el 17,9% (19.863 v/d) a l'ús industrial.

Ús comercial:

Taula 11: Quantificació de la nova mobilitat del POUM per ús comercial (viatges/dia)

PAU RESIDENCIAL	m2 st comercial	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PAU R1	0	0	0
PAU R2a	0	0	0
PAU R2b	0	0	0
PAU R3	0	0	0
PAU R4	0	0	0
PAU R5	470	235	235
PAU R6	0	0	0
PAU R8	566	283	212
PAU R9	412	206	138
PAU R10	0	0	0
PAU R11	0	0	0
PAU R12	0	0	0
PAU R14a	0	0	0
PAU R14b	0	0	0
PAU R15	99	50	37
PAU R16	173	86	78
PAU R17	2.543	1.271	826

PAU activitats econòmiques	m2 st comercial	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PAU AE3b	6.083	3.042	1.825
PAU AE4	0	0	0
PAU AE5	0	0	0
PAU AE6	0	0	0
PAU AE7	0	0	0
PAU AE8	2.148	1.074	1.074
PAU AE9	0	0	0
PAU AE10	2.042	1.021	868
PAU AE11	4.670	2.335	1.518
PAU AE12	4.919	2.460	1.599
PAU AE13	7.841	3.920	2.548
PAU AE14	10.391	5.195	3.377

PMU RESIDENCIAL	m2 st comercial	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PMU R1	10.794	5.397	4.749
PMU R2	4.500	2.250	1.575
PMU R4	4.639	2.320	1.972

PAU R18a	863	431	280
PAU R18b	616	308	-108
PAU R19	0	0	0
PAU R20	162	81	65
PAU R21	315	158	102
PAU R22	361	181	117
PAU R23	259	129	116
PAU R24	456	228	194
PAU R25	330	165	116
PAU R26	643	322	241
PAU R27	0	0	0
PAU R29	0	0	0
PAU R30	0	0	0
PAU R32	426	213	143
PAU R35	0	0	0
PAU R36a	0	0	0
PAU R36b	0	0	0
PAU R37	1.542	771	771
PAU R38	0	0	0
PAU R39	0	0	0
PAU V1	0	0	0
PAU V2	0	0	0
PAU V3	0	0	0
PAU V4	0	0	0
PAU V5	1.588	794	397

PAU activitats econòmiques	m2 st comercial	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PAU AE1	1.222	611	367
PAU AE2	3.794	1.897	1.233
PAU AE3a	3.048	1.524	914

PMU R5	0	0	0
PMU R6	898	449	269
PMU R7	3.877	1.938	1.793
PMU R8	5.251	2.625	2.232
PMU R9	2.000	1.000	1.000
PMU R11	4.387	2.194	2.040
PMU R12	0	0	0
PMU R13	0	0	0

PMU activitats econòmiques	m2 st comercial	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PMU AE1	0	0	0
PMU AE3	0	0	0
PMU AE4	7.845	3.923	3.726

SUD i SUND	m2 st comercial	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
SUD 1	14.445	7.222	7.222
SUD 2	3.182	1.591	1.472
SUD 3	14.683	7.341	6.974
SUD 4	1.435	718	718
SUD 5	0	0	0
SUD 6	1.340	670	670
SUD 7	0	0	0
SUDi 1	28.277	14.138	14.138
SUDi 2	0	0	0
SUND 1	10.457	5.229	4.706
SUND 2	6.281	3.141	2.764
SUND 3	0	0	0
SUND 4	3.679	1.840	1.702
SUND 5	8.438	4.219	4.008
TOTAL	194.385	97.193	83.013

Ús d'oficines:

Taula 12: Quantificació de la nova mobilitat del POUM per ús oficines (viatges/dia)

PAU RESIDENCIAL	m2 st oficines	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PAU R1	0	0	0
PAU R2a	0	0	0
PAU R2b	0	0	0
PAU R3	0	0	0
PAU R4	0	0	0
PAU R5	470	71	71
PAU R6	0	0	0
PAU R8	566	85	64
PAU R9	412	62	41
PAU R10	0	0	0
PAU R11	0	0	0
PAU R12	0	0	0
PAU R14a	0	0	0
PAU R14b	0	0	0
PAU R15	99	15	11
PAU R16	173	26	23

PAU activitats econòmiques	m2 st oficines	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PAU AE3b	0	0	0
PAU AE4	0	0	0
PAU AE5	0	0	0
PAU AE6	0	0	0
PAU AE7	0	0	0
PAU AE8	716	107	107
PAU AE9	0	0	0
PAU AE10	681	102	87
PAU AE11	1.557	233	152
PAU AE12	4.919	738	480
PAU AE13	2.614	392	255
PAU AE14	3.464	520	338

PMU RESIDENCIAL	m2 st oficines	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PMU R1	10.794	1.619	1.425
PMU R2	4.500	675	473

PAU R17	2.543	381	248
PAU R18a	863	129	84
PAU R18b	616	92	-32
PAU R19	0	0	0
PAU R20	162	24	19
PAU R21	315	47	31
PAU R22	361	54	35
PAU R23	259	39	35
PAU R24	456	68	58
PAU R25	330	50	35
PAU R26	643	96	72
PAU R27	0	0	0
PAU R29	0	0	0
PAU R30	0	0	0
PAU R32	426	64	43
PAU R35	0	0	0
PAU R36a	0	0	0
PAU R36b	0	0	0
PAU R37	1.542	231	231
PAU R38	0	0	0
PAU R39	0	0	0
PAU V1	0	0	0
PAU V2	0	0	0
PAU V3	0	0	0
PAU V4	0	0	0
PAU V5	1.588	238	119

PAU activitats econòmiques	m2 st oficines	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PAU AE1	407	61	37
PAU AE2	1.265	190	123
PAU AE3a	0	0	0

PMU R4	4.639	696	591
PMU R5	0	0	0
PMU R6	898	135	81
PMU R7	3.877	582	538
PMU R8	0	0	0
PMU R9	0	0	0
PMU R11	4.387	658	612
PMU R12	0	0	0
PMU R13	0	0	0

PMU activitats econòmiques	m2 st oficines	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PMU AE1	0	0	0
PMU AE3	0	0	0
PMU AE4	0	0	0

SUD i SUND	m2 st oficines	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
SUD 1	4.815	722	722
SUD 2	1.061	159	147
SUD 3	0	0	0
SUD 4	0	0	0
SUD 5	0	0	0
SUD 6	0	0	0
SUD 7	0	0	0
SUDi 1	0	0	0
SUDi 2	0	0	0
SUND 1	0	0	0
SUND 2	0	0	0
SUND 3	0	0	0
SUND 4	3.679	552	510
SUND 5	0	0	0
TOTAL	66.093	9.914	7.866

Ús industrial:

Taula 13: Quantificació de la nova mobilitat del POUM per ús industrial (viatges/dia)

PAU RESIDENCIAL	m2 st industrial	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PAU R1	0	0	0
PAU R2a	0	0	0
PAU R2b	0	0	0
PAU R3	0	0	0
PAU R4	0	0	0
PAU R5	0	0	0
PAU R6	0	0	0
PAU R8	0	0	0
PAU R9	0	0	0
PAU R10	0	0	0
PAU R11	0	0	0
PAU R12	0	0	0
PAU R14a	0	0	0
PAU R14b	0	0	0
PAU R15	0	0	0

PAU activitats econòmiques	m2 st industrial	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PAU AE3b	0	0	0
PAU AE4	16.667	833	667
PAU AE5	13.905	695	591
PAU AE6	7.963	398	267
PAU AE7	7.376	369	332
PAU AE8	2.844	142	142
PAU AE9	4.995	250	225
PAU AE10	0	0	0
PAU AE11	0	0	0
PAU AE12	1.404	70	46
PAU AE13	0	0	0
PAU AE14	0	0	0

PMU RESIDENCIAL	m2 st industrial	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PMU R1	0	0	0

PAU R16	0	0	0
PAU R17	0	0	0
PAU R18a	0	0	0
PAU R18b	0	0	0
PAU R19	0	0	0
PAU R20	0	0	0
PAU R21	0	0	0
PAU R22	0	0	0
PAU R23	0	0	0
PAU R24	0	0	0
PAU R25	0	0	0
PAU R26	0	0	0
PAU R27	0	0	0
PAU R29	0	0	0
PAU R30	0	0	0
PAU R32	0	0	0
PAU R35	0	0	0
PAU R36a	0	0	0
PAU R36b	0	0	0
PAU R37	0	0	0
PAU R38	0	0	0
PAU R39	0	0	0
PAU V1	0	0	0
PAU V2	0	0	0
PAU V3	0	0	0
PAU V4	0	0	0
PAU V5	0	0	0

PMU R2	0	0	0
PMU R4	0	0	0
PMU R5	0	0	0
PMU R6	0	0	0
PMU R7	0	0	0
PMU R8	0	0	0
PMU R9	0	0	0
PMU R11	0	0	0
PMU R12	0	0	0
PMU R13	0	0	0

PMU activitats econòmiques	m2 st industrial	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PMU AE1	3.025	151	91
PMU AE3	17.497	875	787
PMU AE4	0	0	0

SUD i SUND	m2 st industrial	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
SUD 1	0	0	0
SUD 2	0	0	0
SUD 3	0	0	0
SUD 4	0	0	0
SUD 5	0	0	0
SUD 6	0	0	0
SUD 7	7.976	399	239
SUDi 1	84.830	4.242	4.242
SUDi 2	185.089	9.254	8.792
SUND 1	31.372	1.569	1.412
SUND 2	18.843	942	829
SUND 3	0	0	0
SUND 4	0	0	0
SUND 5	25.315	1.266	1.202
TOTAL	429.102	21.455	19.863

PAU activitats econòmiques	m2 st industrial	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PAU AE1	0	0	0
PAU AE2	0	0	0
PAU AE3a	0	0	0

6.2.3 EQUIPAMENT

La revisió del POUM preveu incrementar el sostre d'ús d'equipament en 153.982 m2.

Aplicant les ràtios del Decret per a cadascun dels usos i descomptant les preexistències, s'estima que el sostre d'equipaments generarà i atraurà **29.370 nous viatges/dia**.

Taula 14: Quantificació de la nova mobilitat del POUM per ús d'equipament (viatges/dia)

PAU RESIDENCIAL	m2 st equipament	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PAU R1	0	0	0
PAU R2a	0	0	0
PAU R2b	0	0	0
PAU R3	0	0	0
PAU R4	0	0	0
PAU R5	700	140	140
PAU R6	0	0	0
PAU R8	600	120	90
PAU R9	0	0	0

PAU activitats econòmiques	m2 st equipament	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PAU AE3b	0	0	0
PAU AE4	0	0	0
PAU AE5	0	0	0
PAU AE6	0	0	0
PAU AE7	0	0	0
PAU AE8	0	0	0
PAU AE9	0	0	0
PAU AE10	0	0	0
PAU AE11	0	0	0

PAU R10	0	0	0
PAU R11	0	0	0
PAU R12	0	0	0
PAU R14a	0	0	0
PAU R14b	0	0	0
PAU R15	0	0	0
PAU R16	0	0	0
PAU R17	0	0	0
PAU R18a	0	0	0
PAU R18b	0	0	0
PAU R19	1.682	336	336
PAU R20	0	0	0
PAU R21	0	0	0
PAU R22	0	0	0
PAU R23	0	0	0
PAU R24	0	0	0
PAU R25	0	0	0
PAU R26	0	0	0
PAU R27	0	0	0
PAU R29	0	0	0
PAU R30	0	0	0
PAU R32	0	0	0
PAU R35	1.318	264	264
PAU R36a	0	0	0
PAU R36b	2.884	577	577
PAU R37	0	0	0
PAU R38	0	0	0
PAU R39	0	0	0
PAU V1	0	0	0
PAU V2	0	0	0
PAU V3	1.754	351	351
PAU V4	0	0	0
PAU V5	0	0	0
PAU AE1	0	0	0
PAU AE2	0	0	0
PAU AE3a	0	0	0

PAU AE12	0	0	0
PAU AE13	0	0	0
PAU AE14	0	0	0

PMU RESIDENCIAL	m2 st equipament	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PMU R1	17.663	3.533	3.109
PMU R2	0	0	0
PMU R4	4.639	928	789
PMU R5	0	0	0
PMU R6	1.225	245	147
PMU R7	9.692	1.938	1.793
PMU R8	6.058	1.212	1.030
PMU R9	0	0	0
PMU R11	4.387	877	816
PMU R12	9.283	1.857	1.652
PMU R13	0	0	0

PMU activitats econòmiques	m2 st equipament	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PMU AE1	1.528	306	183
PMU AE3	0	0	0
PMU AE4	2.179	436	414

SUD i SUND	m2 st equipament	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
SUD 1	7.407	1.481	1.481
SUD 2	4.170	834	771
SUD 3	15.812	3.162	3.004
SUD 4	2.870	574	574
SUD 5	7.962	1.592	1.465
SUD 6	10.983	2.197	2.197
SUD 7	10.635	2.127	1.276
SUDi 1	8.569	1.714	1.714
SUDi 2	0	0	0
SUND 1	6.971	1.394	1.255
SUND 2	4.187	837	737
SUND 3	4.077	815	775
SUND 4	7.358	1.472	1.361
SUND 5	5.625	1.125	1.069
TOTAL	153.982	32.444	29.370

6.2.4 ESPAIS LLIURES

La revisió del POUM preveu incrementar la superfície d'espais lliures en 268.597 m².

Aplicant les ràtios del Decret per a cadascun dels usos i descomptant les preexistències, s'estima que la superfície d'espais lliures generarà i atraurà **12.706 nous viatges/dia**.

Taula 15: Quantificació de la nova mobilitat del POUM per espais lliures (viatges/dia)

PAU RESIDENCIAL	m2 espais lliures	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PAU R1	1.781	89	89
PAU R2a	0	0	0
PAU R2b	100	5	5
PAU R3	0	0	0
PAU R4	0	0	0
PAU R5	0	0	0
PAU R6	614	31	26
PAU R8	0	0	0
PAU R9	0	0	0
PAU R10	0	0	0
PAU R11	0	0	0
PAU R12	0	0	0
PAU R14a	0	0	0
PAU R14b	401	20	20
PAU R15	0	0	0
PAU R16	1.171	59	53
PAU R17	0	0	0
PAU R18a	743	37	24
PAU R18b	1.153	58	-20
PAU R19	469	23	23
PAU R20	656	33	26
PAU R21	542	27	18
PAU R22	307	15	10
PAU R23	550	28	25
PAU R24	457	23	19
PAU R25	457	23	16
PAU R26	486	24	18
PAU R27	0	0	0
PAU R29	1.656	83	75
PAU R30	0	0	0
PAU R32	0	0	0
PAU R35	0	0	0
PAU R36a	0	0	0
PAU R36b	2.350	118	118
PAU R37	1.633	82	82
PAU R38	2.837	142	142
PAU R39	0	0	0
PAU V1	0	0	0
PAU V2	532	27	25
PAU V3	976	49	49
PAU V4	0	0	0
PAU V5	0	0	0
PAU activitats econòmiques	m2 espais lliures	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PAU AE1	0	0	0
PAU AE2	0	0	0
PAU AE3a	0	0	0

PAU activitats econòmiques	m2 espais lliures	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PAU AE3b	3.524	176	106
PAU AE4	5.955	298	238
PAU AE5	5.422	271	230
PAU AE6	3.842	192	129
PAU AE7	100	5	5
PAU AE8	0	0	0
PAU AE9	218	11	10
PAU AE10	0	0	0
PAU AE11	0	0	0
PAU AE12	0	0	0
PAU AE13	4.854	243	158
PAU AE14	7.349	367	239

PMU RESIDENCIAL	m2 espais lliures	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PMU R1	17.623	881	775
PMU R2	787	39	28
PMU R4	4.639	232	197
PMU R5	426	21	14
PMU R6	1.633	82	49
PMU R7	3.877	194	179
PMU R8	8.078	404	343
PMU R9	13.200	660	660
PMU R11	4.387	219	204
PMU R12	5.987	299	266
PMU R13	545	27	20

PMU activitats econòmiques	m2 espais lliures	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
PMU AE1	3.056	153	92
PMU AE3	2.651	133	119
PMU AE4	2.179	109	104

SUD i SUND	m2 espais lliures	Viatges/dia	Viatges/dia sense preexistències
SUD 1	11.111	556	556
SUD 2	18.513	926	856
SUD 3	15.812	791	751
SUD 4	2.870	144	144
SUD 5	7.962	398	366
SUD 6	11.884	594	594
SUD 7	10.635	532	319
SUDi 1	17.137	857	857
SUDi 2	28.044	1.402	1.332
SUND 1	10.457	523	471
SUND 2	6.281	314	276
SUND 3	6.115	306	290
SUND 4	10.512	526	486
SUND 5	8.438	422	401
TOTAL	268.597	14.299	12.706

6.2.5 DOBLES COMPTATGES

Un cop restades les preexistències en tots els sectors, es fan la següent consideració per tal d'evitar altres dobles comptatges:

- La mobilitat interna associada als nous sectors industrials, terciaris, equipaments i espais lliures es realitzarà per nous residents i per residents actuals. Aquests desplaçaments, doncs, ja estaran comptabilitzats, d'una banda, en la nova mobilitat associada al nou sostre residencial i, d'altra banda, en els desplaçaments interns actuals, de manera que la matriu actual interna es redistribuirà.

Segons l'EMQ 2006, un 53% de la mobilitat de Figueres es realitza a nivell intern. Aplicant aquest percentatge a la nova mobilitat estimada del sostre no residencial (152.817 viatges/dia en els dos sentits), resulten 80.993 viatges/dia interns, que es resten doncs del còmput total.

Així doncs, la mobilitat total generada i atreta pel conjunt del POUM de Figueres ascendeix a **189.873 viatges/dia**; l'increment net de mobilitat respecte a la situació actual és de **108.880 viatges/dia** un cop descomptats 80.993 viatges/dia dels dobles comptatges.

Taula 16: Quantificació de la nova mobilitat del POUM per ús sense dobles comptatges (viatges/dia)

PAU RESIDENCIAL	V/d ús residencial	V/d ús comercial	V/d ús oficines	V/d ús industrial	V/d ús equipament	V/d espai lliure	V/d total
PAU R1	87	0	0	0	0	42	129
PAU R2a	117	0	0	0	0	0	117
PAU R2b	80	0	0	0	0	2	83
PAU R3	202	0	0	0	0	0	202
PAU R4	81	0	0	0	0	0	81
PAU R5	289	110	33	0	66	0	498
PAU R6	291	0	0	0	0	12	303
PAU R8	246	100	30	0	42	0	418
PAU R9	205	65	19	0	0	0	289
PAU R10	203	0	0	0	0	0	203
PAU R11	166	0	0	0	0	0	166
PAU R12	55	0	0	0	0	0	55
PAU R14a	403	0	0	0	0	0	403
PAU R14b	322	0	0	0	0	9	332
PAU R15	175	18	5	0	0	0	198
PAU R16	321	36	11	0	0	25	394
PAU R17	147	388	117	0	0	0	652
PAU R18a	218	132	40	0	0	11	401
PAU R18b	-97	-51	-15	0	0	-9	-172
PAU R19	539	0	0	0	158	11	709
PAU R20	93	30	9	0	0	12	145
PAU R21	218	48	14	0	0	8	289
PAU R22	147	55	17	0	0	5	223
PAU R23	236	55	16	0	0	12	319
PAU R24	235	91	27	0	0	9	363
PAU R25	148	54	16	0	0	8	226
PAU R26	257	113	34	0	0	9	413
PAU R27	71	0	0	0	0	0	71

PAU activitats econòmiques	V/d ús residencial	V/d ús comercial	V/d ús oficines	V/d ús industrial	V/d ús equipament	V/d espai lliure	V/d total
PAU AE3b	0	858	0	0	0	50	907
PAU AE4	0	0	0	313	0	112	425
PAU AE5	0	0	0	278	0	108	386
PAU AE6	0	0	0	125	0	60	186
PAU AE7	0	0	0	156	0	2	158
PAU AE8	-96	505	50	67	0	0	526
PAU AE9	0	0	0	106	0	5	110
PAU AE10	0	408	41	0	0	0	449
PAU AE11	0	713	71	0	0	0	785
PAU AE12	0	751	225	21	0	0	998
PAU AE13	0	1.198	120	0	0	74	1.392
PAU AE14	0	1.587	159	0	0	112	1.858

PMU RESIDENCIAL	V/d ús residencial	V/d ús comercial	V/d ús oficines	V/d ús industrial	V/d ús equipament	V/d espai lliure	V/d total
PMU R1	2.265	2.232	670	0	1.461	364	6.992
PMU R2	0	740	222	0	0	13	975
PMU R4	1.122	927	278	0	371	93	2.790
PMU R5	123	0	0	0	0	7	130
PMU R6	262	127	38	0	69	23	519
PMU R7	1.747	843	253	0	843	84	3.769
PMU R8	1.084	1.049	0	0	484	161	2.779
PMU R9	-333	470	0	0	0	310	447
PMU R11	1.159	959	288	0	384	96	2.885
PMU R12	2.160	0	0	0	776	125	3.062
PMU R13	202	0	0	0	0	10	212

PMU activitats econòmiques	V/d ús residencial	V/d ús comercial	V/d ús oficines	V/d ús industrial	V/d ús equipament	V/d espai lliure	V/d total
PMU AE1	258	0	0	43	86	43	430

PAU R29	531	0	0	0	0	35	566
PAU R30	85	0	0	0	0	0	85
PAU R32	171	67	20	0	0	0	258
PAU R35	-22	0	0	0	124	0	102
PAU R36a	226	0	0	0	0	0	226
PAU R36b	722	0	0	0	271	55	1.048
PAU R37	807	362	109	0	0	38	1.317
PAU R38	714	0	0	0	0	67	781
PAU R39	197	0	0	0	0	0	197
PAU V1	44	0	0	0	0	0	44
PAU V2	125	0	0	0	0	12	137
PAU V3	87	0	0	0	165	23	275
PAU V4	36	0	0	0	0	0	36
PAU V5	0	187	56	0	0	0	243

PAU activitats econòmiques	V/d ús residencial	V/d ús comercial	V/d ús oficines	V/d ús industrial	V/d ús equipament	V/d espai lliure	V/d total
PAU AE1	0	172	17	0	0	0	190
PAU AE2	0	579	58	0	0	0	637
PAU AE3a	0	430	0	0	0	0	430

PMU AE3	0	0	0	370	0	56	426
PMU AE4	388	1.751	0	0	195	49	2.382

SUD i SUND	V/d ús residencial	V/d ús comercial	V/d ús oficines	V/d ús industrial	V/d ús equipament	V/d espai lliure	V/d total
SUD 1	2.158	3.394	339	0	696	261	6.849
SUD 2	3.142	692	69	0	363	402	4.668
SUD 3	3.518	3.278	0	0	1.412	353	8.561
SUD 4	627	337	0	0	270	67	1.301
SUD 5	2.005	0	0	0	689	172	2.866
SUD 6	2.016	315	0	0	1.032	279	3.643
SUD 7	1.553	0	0	112	600	150	2.415
SUDi 1	0	6.645	0	1.994	805	403	9.847
SUDi 2	0	0	0	4.132	0	626	4.758
SUND 1	0	2.212	0	664	590	221	3.686
SUND 2	0	1.299	0	390	346	130	2.165
SUND 3	713	0	0	0	364	137	1.214
SUND 4	1.800	800	240	0	640	229	3.708
SUND 5	0	1.884	0	565	502	188	3.140
TOTAL	37.056	39.016	3.697	9.336	13.804	5.972	108.880

6.2.6 REPARTIMENT TERRITORIAL

En el cas dels desplaçaments per ús residencial, comercials, oficines i industrials s'ha pres com a referència el repartiment territorial de l'EMQ 2006.

En els cas dels equipaments i dels espais lliures s'estima que la mobilitat serà 100% urbana.

Per tant, els repartiments modals utilitzats són els següents:

Taula 17: Distribució territorial (%)

Ús	Intern	Connexió
Residencial	53,2%	46,8%
Comercial	53,2%	46,8%
Oficines	53,2%	46,8%
Industrial	53,2%	46,8%
Equipament	100,0%	0,0%
Espais lliures	100,0%	0,0%

A continuació s'aplica aquest repartiment modal a la nova mobilitat generada i atreta pel POUM:

Taula 18: Distribució territorials dels desplaçaments (viatges/dia en els dos sentits)

	Intern	Connexió	Total
Residencial	19.711	17.345	37.056
Comercial	20.754	18.262	39.016
Oficines	1.966	1.730	3.697
Industrial	4.966	4.370	9.336
Equipament	13.804	0	13.804
Espais lliures	5.972	0	5.972
Total	67.173	41.707	108.880

Taula 19: Distribució territorial dels desplaçaments per sector (viatges/dia en els dos sentits)

PAU RESIDENCIAL	V/d urbans	V/d connexió	V/d total	PAU activitats econòmiques	V/d urbans	V/d connexió	V/d total
PAU R1	88	41	129	PAU AE3b	506	401	907
PAU R2a	62	55	117	PAU AE4	279	147	425
PAU R2b	45	38	83	PAU AE5	256	130	386
PAU R3	108	95	202	PAU AE6	127	59	186
PAU R4	43	38	81	PAU AE7	85	73	158
PAU R5	296	202	498	PAU AE8	280	246	526
PAU R6	167	136	303	PAU AE9	61	49	110
PAU R8	242	176	418	PAU AE10	239	210	449
PAU R9	154	135	289	PAU AE11	417	367	785
PAU R10	108	95	203	PAU AE12	531	467	998
PAU R11	88	78	166	PAU AE13	775	617	1.392
PAU R12	29	26	55	PAU AE14	1.041	817	1.858
PAU R14a	214	189	403				
PAU R14b	181	151	332				
PAU R15	105	93	198	PMU RESIDENCIAL			
PAU R16	221	173	394	PMU R1	4.574	2.418	6.992
PAU R17	347	305	652	PMU R2	525	450	975
PAU R18a	218	182	401	PMU R4	1.701	1.089	2.790
PAU R18b	-96	-76	-172	PMU R5	72	58	130
PAU R19	456	253	709	PMU R6	319	200	519
PAU R20	83	62	145	PMU R7	2.439	1.330	3.769
PAU R21	157	131	289	PMU R8	1.780	998	2.779
PAU R22	121	102	223	PMU R9	383	64	447
PAU R23	175	144	319	PMU R11	1.759	1.126	2.885
				PMU R12	2.051	1.011	3.062

PAU R24	197	166	363	PMU R13	117	95	212
PAU R25	124	102	226				
PAU R26	224	189	413	PMU activitats econòmiques	V/d urbans	V/d connexió	V/d total
PAU R27	38	33	71	PMU AE1	289	141	430
PAU R29	318	249	566	PMU AE3	253	173	426
PAU R30	45	40	85	PMU AE4	1.381	1.001	2.382
PAU R32	137	121	258				
PAU R35	112	-10	102	SUD i SUND	V/d urbans	V/d connexió	V/d total
PAU R36a	120	106	226	SUD 1	4.091	2.758	6.849
PAU R36b	710	338	1.048	SUD 2	2.841	1.827	4.668
PAU R37	718	598	1.317	SUD 3	5.380	3.181	8.561
PAU R38	447	334	781	SUD 4	850	451	1.301
PAU R39	105	92	197	SUD 5	1.927	939	2.866
PAU V1	23	20	44	SUD 6	2.552	1.091	3.643
PAU V2	78	58	137	SUD 7	1.636	779	2.415
PAU V3	234	41	275	SUDi 1	5.803	4.043	9.847
PAU V4	19	17	36	SUDi 2	2.824	1.934	4.758
PAU V5	129	114	243	SUND 1	2.340	1.346	3.686
PAU activitats econòmiques	V/d urbans	V/d connexió	V/d total	SUND 2	1.374	790	2.165
PAU AE1	101	89	190	SUND 3	880	334	1.214
PAU AE2	339	298	637	SUND 4	2.379	1.329	3.708
PAU AE3a	229	201	430	SUND 5	1.993	1.146	3.140
				TOTAL	67.173	41.707	108.880

6.2.7 REPARTIMENT MODAL

S'ha pres de referència el repartiment modal de l'escenari objectiu del Pla Director de Mobilitat de les Comarques Gironines (anomenat escenari sostenible). En el cas dels desplaçaments urbans en transport públic, s'ha fet la hipòtesi que la quota augmenta fins assolir el 3% atès que el valor fixat en el PDM CCGG (del 2,5%) quedava lleugerament per sota del valor actual (2,6%). Aquesta millora dels repartiments modals va en línia també de les directrius del pla de mobilitat urbana de la ciutat.

En el cas dels desplaçaments de connexió interurbà es considera un 12% molt elevat i s'ha fet la hipòtesi que s'incrementa fins al 7%.

Per tant, els repartiments modals utilitzats són els següents:

Taula 20: Distribució modal aplicada (%)

	Intern	Connexió
VP	27,5%	77,4%
TPC	3,0%	15,6%
No mot	69,5%	7,0%
Total	100,0%	100,0%

A continuació s'aplica aquest repartiment modal a la nova mobilitat generada i atreta pel POUM:

Taula 21: Distribució modal dels desplaçaments (viatges/dia en els dos sentits)

	VP	TPC	No motoritzat	Totals
Interns	18.473	2.015	46.685	67.173
Connexió	32.281	6.506	2.920	41.707
Totals	50.754	8.522	49.605	108.880
%	46,6%	7,8%	45,6%	100%

Taula 22: Distribució modal dels desplaçaments per sector (viatges/dia en els dos sentits)

PAU RESIDENCIAL	Viatges /d urbans VP	Viatges /d urbans TPC	Viatges /d urbans no mot	Viatges/ d interurbans VP	Viatges/ d interurbans TPC	Viatges/ d interurbans no mot	Viatges /d VP	Viatges /d TPC	Viatges/ d no motoritzat	Viatges /d Total
PAU R1	24	3	61	32	6	3	56	9	64	129
PAU R2a	17	2	43	42	9	4	59	10	47	117
PAU R2b	12	1	31	29	6	3	41	7	34	83
PAU R3	30	3	75	73	15	7	103	18	81	202
PAU R4	12	1	30	29	6	3	41	7	32	81
PAU R5	81	9	206	157	32	14	238	40	220	498
PAU R6	46	5	116	106	21	10	151	26	126	303
PAU R8	67	7	168	136	27	12	203	35	181	418
PAU R9	42	5	107	105	21	9	147	26	116	289
PAU R10	30	3	75	74	15	7	103	18	82	203
PAU R11	24	3	61	60	12	5	84	15	67	166
PAU R12	8	1	20	20	4	2	28	5	22	55
PAU R14a	59	6	149	146	29	13	205	36	162	403
PAU R14b	50	5	126	117	24	11	167	29	136	332
PAU R15	29	3	73	72	14	6	101	18	80	198
PAU R16	61	7	154	134	27	12	194	34	166	394
PAU R17	95	10	241	236	48	21	331	58	262	652
PAU R18a	60	7	152	141	28	13	201	35	165	401
PAU R18b	-26	-3	-67	-59	-12	-5	-85	-15	-72	-172
PAU R19	125	14	317	195	39	18	321	53	335	709
PAU R20	23	2	58	48	10	4	71	12	62	145
PAU R21	43	5	109	102	20	9	145	25	119	289
PAU R22	33	4	84	79	16	7	112	20	91	223
PAU R23	48	5	122	111	22	10	159	28	132	319
PAU R24	54	6	137	128	26	12	183	32	149	363
PAU R25	34	4	86	79	16	7	113	20	93	226
PAU R26	61	7	155	146	30	13	208	36	169	413
PAU R27	10	1	26	26	5	2	36	6	29	71
PAU R29	87	10	221	193	39	17	280	48	238	566
PAU R30	12	1	32	31	6	3	43	8	34	85
PAU R32	38	4	95	94	19	8	131	23	104	258
PAU R35	31	3	78	-8	-2	-1	23	2	77	102
PAU R36a	33	4	84	82	17	7	115	20	91	226
PAU R36b	195	21	494	261	53	24	457	74	517	1.048
PAU R37	198	22	499	463	93	42	661	115	541	1.317
PAU R38	123	13	310	259	52	23	382	66	334	781
PAU R39	29	3	73	71	14	6	100	18	79	197
PAU V1	6	1	16	16	3	1	22	4	18	44
PAU V2	22	2	54	45	9	4	67	11	58	137
PAU V3	64	7	163	32	6	3	96	13	166	275
PAU V4	5	1	13	13	3	1	19	3	15	36
PAU V5	35	4	90	88	18	8	123	22	98	243
PAU activitats econòmiques	Viatges /d urbans VP	Viatges /d urbans TPC	Viatges /d urbans no mot	Viatges/ d interurbans VP	Viatges/ d interurbans TPC	Viatges/ d interurbans no mot	Viatges /d VP	Viatges /d TPC	Viatges/ d no motoritzat	Viatges /d Total
PAU AE1	28	3	70	69	14	6	96	17	76	190
PAU AE2	93	10	236	231	47	21	324	57	257	637
PAU AE3a	63	7	159	156	31	14	219	38	173	430
PAU AE3b	139	15	352	311	63	28	450	78	380	907
PAU AE4	77	8	194	114	23	10	190	31	204	425
PAU AE5	70	8	178	101	20	9	171	28	187	386
PAU AE6	35	4	88	45	9	4	80	13	92	186
PAU AE7	23	3	59	57	11	5	80	14	64	158
PAU AE8	77	8	195	191	38	17	268	47	212	526
PAU AE9	17	2	42	38	8	3	55	10	46	110

PAU AE10	66	7	166	163	33	15	228	40	181	449
PAU AE11	115	13	290	284	57	26	399	70	316	785
PAU AE12	146	16	369	362	73	33	508	89	402	998
PAU AE13	213	23	539	477	96	43	690	119	582	1.392
PAU AE14	286	31	723	633	127	57	919	159	781	1.858
PMU RESIDENCIAL	Viatges /d urbans VP	Viatges /d urbans TPC	Viatges /d urbans no mot	Viatges/ d interurbans VP	Viatges/ d interurbans TPC	Viatges/ d interurbans no mot	Viatges /d VP	Viatges /d TPC	Viatges/ d no motoritzat	Viatges /d Total
PMU R1	1.258	137	3.179	1.872	377	169	3.130	514	3.348	6.992
PMU R2	144	16	365	349	70	32	493	86	396	975
PMU R4	468	51	1.182	843	170	76	1.310	221	1.258	2.790
PMU R5	20	2	50	45	9	4	64	11	54	130
PMU R6	88	10	222	155	31	14	243	41	236	519
PMU R7	671	73	1.695	1.030	208	93	1.700	281	1.788	3.769
PMU R8	490	53	1.237	773	156	70	1.262	209	1.307	2.779
PMU R9	105	11	266	50	10	4	155	21	271	447
PMU R11	484	53	1.223	872	176	79	1.355	228	1.301	2.885
PMU R12	564	62	1.425	783	158	71	1.346	219	1.496	3.062
PMU R13	32	4	81	73	15	7	106	18	88	212
PMU activitats econòmiques	Viatges /d urbans VP	Viatges /d urbans TPC	Viatges /d urbans no mot	Viatges/ d interurbans VP	Viatges/ d interurbans TPC	Viatges/ d interurbans no mot	Viatges /d VP	Viatges /d TPC	Viatges/ d no motoritzat	Viatges /d Total
PMU AE1	80	9	201	109	22	10	188	31	211	430
PMU AE3	70	8	176	134	27	12	204	35	188	426
PMU AE4	380	41	960	775	156	70	1.155	198	1.030	2.382
SUD i SUND	Viatges /d urbans VP	Viatges /d urbans TPC	Viatges /d urbans no mot	Viatges/ d interurbans VP	Viatges/ d interurbans TPC	Viatges/ d interurbans no mot	Viatges /d VP	Viatges /d TPC	Viatges/ d no motoritzat	Viatges /d Total
SUD 1	1.125	123	2.844	2.135	430	193	3.260	553	3.037	6.849
SUD 2	781	85	1.975	1.414	285	128	2.195	370	2.103	4.668
SUD 3	1.480	161	3.739	2.462	496	223	3.942	658	3.962	8.561
SUD 4	234	26	591	349	70	32	583	96	622	1.301
SUD 5	530	58	1.340	727	146	66	1.257	204	1.405	2.866
SUD 6	702	77	1.773	844	170	76	1.546	247	1.850	3.643
SUD 7	450	49	1.137	603	122	55	1.053	171	1.191	2.415
SUDi 1	1.596	174	4.033	3.130	631	283	4.726	805	4.316	9.847
SUDi 2	777	85	1.963	1.497	302	135	2.274	386	2.098	4.758
SUND 1	644	70	1.627	1.042	210	94	1.685	280	1.721	3.686
SUND 2	378	41	955	612	123	55	990	165	1.011	2.165
SUND 3	242	26	612	258	52	23	500	78	635	1.214
SUND 4	654	71	1.653	1.029	207	93	1.683	279	1.746	3.708
SUND 5	548	60	1.385	887	179	80	1.435	239	1.466	3.140
TOTAL	18.473	2.015	46.685	32.281	6.506	2.920	50.754	8.522	49.605	108.880

6.2.8 CONVERSIÓ DE VIATGES A VEHICLES

El repartiment de viatges en vehicle privat entre turismes, motos i altres s'ha fet en base als vehicles censats a Figueres l'any 2019. El 72,1% són turismes, el 10,4% són motocicletes o ciclomotors i el 17,5% són altres tipologies de vehicles.

La nova mobilitat en vehicle privat s'ha comptabilitzat en 50.754 viatges/dia en ambdós sentits, repartits entre els següents modes: 36.600 viatges/dia en cotxe, 5.284 viatges/dia en motocicleta o ciclomotor i 8.871 viatges/dia en altres vehicles.

Taula 23: Mobilitat generada i atreta en vehicle privat

	Viatges/dia			
	Cotxe	Moto	Altres	Total
Urbana	13.321	1.923	3.229	18.473
Connexió	23.279	3.361	5.642	32.281
Total	36.600	5.284	8.871	50.754

Pels viatges en cotxe s'ha aplicat una ràtio estàndard d'ocupació del vehicle d'1,2 persones/vehicle. Per la moto i altres vehicles s'ha considerat una ocupació d'1 persona/vehicle. Els vehicles/dia estimats per ambdós sentits són els que es mostren en la taula inferior:

Taula 24: Mobilitat generada i atreta en vehicle privat

	Vehicles/dia			
	Cotxe	Moto	Altres	Total
Urbana	11.101	1.923	3.229	16.252
Connexió	19.399	3.361	5.642	28.402
Total	30.500	5.284	8.871	44.654

Taula 25: Mobilitat generada i atreta en vehicle privat per sector

PAU RESIDENCIAL	Veh/d en cotxe	Veh/d en moto	Veh/d en altres	Veh/d total	PAU activitats econòmiques	Veh/d en cotxe	Veh/d en moto	Veh/d en altres	Veh/d total
PAU R1	34	6	10	49	PAU AE3b	270	47	79	396
PAU R2a	36	6	10	52	PAU AE4	114	20	33	167
PAU R2b	25	4	7	36	PAU AE5	103	18	30	150
PAU R3	62	11	18	91	PAU AE6	48	8	14	71
PAU R4	25	4	7	36	PAU AE7	48	8	14	70
PAU R5	143	25	42	209	PAU AE8	161	28	47	236
PAU R6	91	16	26	133	PAU AE9	33	6	10	48
PAU R8	122	21	35	178	PAU AE10	137	24	40	201
PAU R9	88	15	26	129	PAU AE11	240	42	70	351
PAU R10	62	11	18	91	PAU AE12	305	53	89	447
PAU R11	51	9	15	74	PAU AE13	415	72	121	607
PAU R12	17	3	5	24	PAU AE14	552	96	161	808
PAU R14a	123	21	36	180					
PAU R14b	100	17	29	147					
PAU R15	60	10	18	88	PMU RESIDENCIAL				
PAU R16	117	20	34	171	PMU R1	58	10	17	85
PAU R17	199	35	58	292	PMU R2	195	34	57	285
PAU R18a	121	21	35	177	PMU R4	131	23	38	192
PAU R18b	-51	-9	-15	-75	PMU R5	270	47	79	396
PAU R19	193	33	56	282	PMU R6	114	20	33	167
PAU R20	43	7	12	62	PMU R7	103	18	30	150
PAU R21	87	15	25	128	PMU R8	48	8	14	71
PAU R22	68	12	20	99	PMU R9	48	8	14	70
PAU R23	96	17	28	140	PMU R11	161	28	47	236
PAU R24	110	19	32	161	PMU R12	33	6	10	48
PAU R25	68	12	20	100	PMU R13	137	24	40	201
PAU R26	125	22	36	183					
PAU R27	22	4	6	32	PMU activitats econòmiques				
PAU R29	168	29	49	246	PMU AE1	113	20	33	166
PAU R30	26	5	8	38	PMU AE3	122	21	36	179
PAU R32	79	14	23	116	PMU AE4	694	120	202	1.016
PAU R35	14	2	4	20					
PAU R36a	69	12	20	101	SUD i SUND				
PAU R36b	274	48	80	402	SUD 1	1.959	339	570	2.868
					SUD 2	1.319	229	384	1.932

PAU R37	397	69	115	581
PAU R38	229	40	67	336
PAU R39	60	10	17	88
PAU V1	13	2	4	20
PAU V2	40	7	12	59
PAU V3	58	10	17	85
PAU V4	11	2	3	16
PAU V5	74	13	22	109

PAU activitats econòmiques	Veh/d en cotxe	Veh/d en moto	Veh/d en altres	Veh/d total
PAU AE1	12	58	10	80
PAU AE2	40	195	34	269
PAU AE3a	27	131	23	181

SUD 3	2.369	410	689	3.468
SUD 4	350	61	102	513
SUD 5	755	131	220	1.106
SUD 6	929	161	270	1.360
SUD 7	633	110	184	927
SUDi 1	2.840	492	826	4.158
SUDi 2	1.366	237	397	2.000
SUND 1	1.013	175	295	1.483
SUND 2	595	103	173	871
SUND 3	301	52	87	440
SUND 4	1.011	175	294	1.481
SUND 5	863	149	251	1.263
TOTAL	30.500	5.284	8.871	44.654

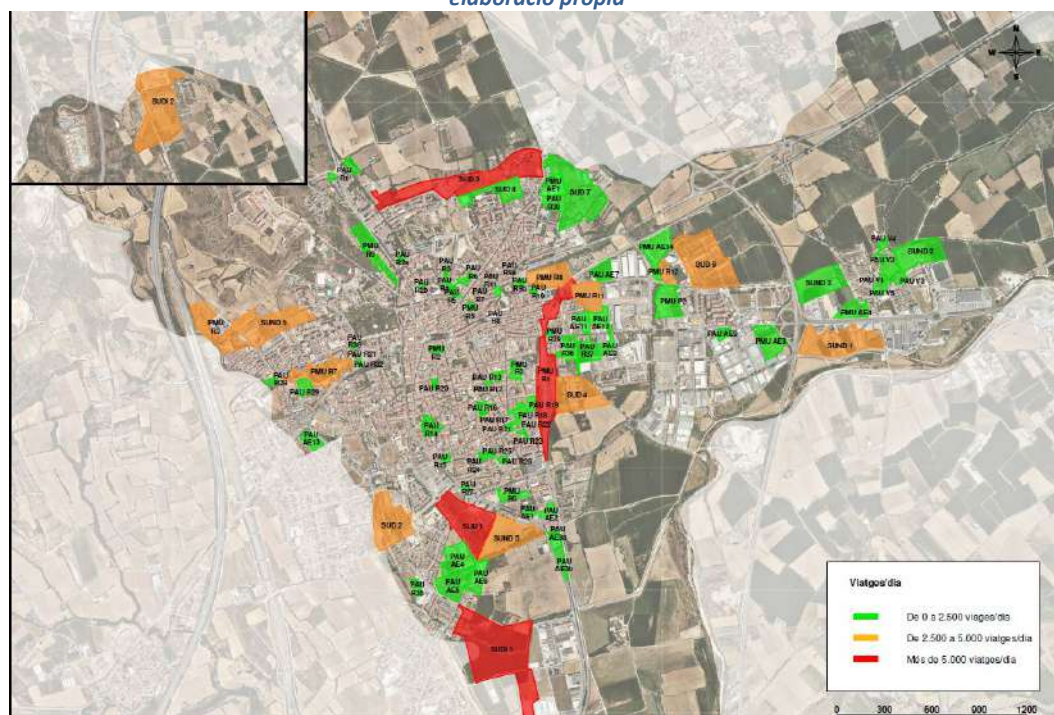
6.2.9 RESUM

La mobilitat total generada i atreta pel conjunt del POUM de Figueres ascendeix a **189.873 viatges/dia**; l'increment net de mobilitat respecte a la situació actual és de **108.880 viatges/dia** un cop descomptats 80.993 viatges/dia dels dobles comptatges.

La mobilitat motoritzada serà la majoritària, amb un 46,6% dels desplaçaments, seguidament de la no motoritzada (45,6%); el transport públic representarà el 7,8% dels desplaçaments.

Els sectors on es preveu una mobilitat superior són el SUDi 1 Molí de l'Arròs (9.847 viatges/dia que representen el 9,0% de la mobilitat del POUM), el SUD 3 (8.561 v/d; 7,9%) i el PMU R1 (6.992 v/d; 6,4%).

Figura 44: Nova mobilitat generada pels sectors de desenvolupament (veure plànol 4 del final de l'informe). Font: elaboració pròpia



Taula 26: Generació i atracció de mobilitat pel desenvolupament del POUM de Figueres: viatges/dia per modes de transport

PAU RESIDENCIAL	Viatges/ d VP	Viatges/ d TPC	Viatges/ d no motoritzat	Viatges/ d Total	%
PAU R1	56	9	64	129	0,1%
PAU R2a	59	10	47	117	0,1%
PAU R2b	41	7	34	83	0,1%
PAU R3	103	18	81	202	0,2%
PAU R4	41	7	32	81	0,1%
PAU R5	238	40	220	498	0,5%
PAU R6	151	26	126	303	0,3%
PAU R8	203	35	181	418	0,4%
PAU R9	147	26	116	289	0,3%
PAU R10	103	18	82	203	0,2%
PAU R11	84	15	67	166	0,2%
PAU R12	28	5	22	55	0,1%
PAU R14a	205	36	162	403	0,4%
PAU R14b	167	29	136	332	0,3%
PAU R15	101	18	80	198	0,2%
PAU R16	194	34	166	394	0,4%
PAU R17	331	58	262	652	0,6%
PAU R18a	201	35	165	401	0,4%
PAU R18b	-85	-15	-72	-172	-0,2%
PAU R19	321	53	335	709	0,7%
PAU R20	71	12	62	145	0,1%
PAU R21	145	25	119	289	0,3%
PAU R22	112	20	91	223	0,2%
PAU R23	159	28	132	319	0,3%
PAU R24	183	32	149	363	0,3%
PAU R25	113	20	93	226	0,2%
PAU R26	208	36	169	413	0,4%
PAU R27	36	6	29	71	0,1%
PAU R29	280	48	238	566	0,5%
PAU R30	43	8	34	85	0,1%
PAU R32	131	23	104	258	0,2%
PAU R35	23	2	77	102	0,1%
PAU R36a	115	20	91	226	0,2%
PAU R36b	457	74	517	1.048	1,0%
PAU R37	661	115	541	1.317	1,2%
PAU R38	382	66	334	781	0,7%
PAU R39	100	18	79	197	0,2%
PAU V1	22	4	18	44	0,0%
PAU V2	67	11	58	137	0,1%
PAU V3	96	13	166	275	0,3%
PAU V4	19	3	15	36	0,0%
PAU V5	123	22	98	243	0,2%
PAU activitats econòmiques	Viatges/ d VP	Viatges/ d TPC	Viatges/ d no motoritzat	Viatges/ d Total	%
PAU AE1	96	17	76	190	0,2%
PAU AE2	324	57	257	637	0,6%
PAU AE3a	219	38	173	430	0,4%
PAU AE3b	450	78	380	907	0,8%
PAU AE4	190	31	204	425	0,4%
PAU AE5	171	28	187	386	0,4%
PAU AE6	80	13	92	186	0,2%
PAU AE7	80	14	64	158	0,1%
PAU AE8	268	47	212	526	0,5%
PAU AE9	55	10	46	110	0,1%
PAU AE10	228	40	181	449	0,4%
PAU AE11	399	70	316	785	0,7%
PAU AE12	508	89	402	998	0,9%
PAU AE13	690	119	582	1.392	1,3%
PAU AE14	919	159	781	1.858	1,7%
PMU RESIDENCIAL	Viatges/ d VP	Viatges/ d TPC	Viatges/ d no motoritzat	Viatges/ d Total	%
PMU R1	3.130	514	3.348	6.992	6,4%
PMU R2	493	86	396	975	0,9%
PMU R4	1.310	221	1.258	2.790	2,6%
PMU R5	64	11	54	130	0,1%
PMU R6	243	41	236	519	0,5%
PMU R7	1.700	281	1.788	3.769	3,5%
PMU R8	1.262	209	1.307	2.779	2,6%
PMU R9	155	21	271	447	0,4%
PMU R11	1.355	228	1.301	2.885	2,6%
PMU R12	1.346	219	1.496	3.062	2,8%
PMU R13	106	18	88	212	0,2%
PMU activitats econòmiques	Viatges/ d VP	Viatges/ d TPC	Viatges/ d no motoritzat	Viatges/ d Total	%
PMU AE1	188	31	211	430	0,4%
PMU AE3	204	35	188	426	0,4%
PMU AE4	1.155	198	1.030	2.382	2,2%
SUD i SUND	Viatges/ d VP	Viatges/ d TPC	Viatges/ d no motoritzat	Viatges/ d Total	%
SUD 1	3.260	553	3.037	6.849	6,3%
SUD 2	2.195	370	2.103	4.668	4,3%
SUD 3	3.942	658	3.962	8.561	7,9%
SUD 4	583	96	622	1.301	1,2%
SUD 5	1.257	204	1.405	2.866	2,6%
SUD 6	1.546	247	1.850	3.643	3,3%
SUD 7	1.053	171	1.191	2.415	2,2%
SUDi 1	4.726	805	4.316	9.847	9,0%
SUDi 2	2.274	386	2.098	4.758	4,4%
SUND 1	1.685	280	1.721	3.686	3,4%
SUND 2	990	165	1.011	2.165	2,0%
SUND 3	500	78	635	1.214	1,1%
SUND 4	1.683	279	1.746	3.708	3,4%
SUND 5	1.435	239	1.466	3.140	2,9%
TOTAL	50.754	8.522	49.605	108.880	100,0 %

6.3 RESERVES D'APARCAMENT PER A TURISMES, MOTOCICLETES I BICICLETES

Les reserves mínimes d'aparcament de vehicles (turismes, motocicletes i bicicletes) situats fora de la via pública són les següents segons el Decret 344/2006:

Figura 45: Reserves mínimes d'aparcament de vehicles. Font: Decret 344/2006, DGPT

	Turismes	Motocicletes
Ús d'habitatge	Màxim valor de: 1 plaça/habitatge, 1 plaça per 100 m ² de sostre o fracció	Màxim valor de: 0,5 plaça/habitatge, 1 plaça per 200 m ² de sostre o fracció
Nova estació ferroviària	5 places/30 places ofertes de circulació	5 places/30 places ofertes de circulació

L'espai mínim per plaça de turismes és de 4,75 x 2,4 m, i per motocicleta 2,20 x 1,00 m.

Figura 46: Reserves mínimes d'aparcament de bicicletes. Font: Decret 344/2006, DGPT

Ús d'habitatge	Màxim valor de 2 plaça/habitatge, 2 plaça per 100 m ² de sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús d'oficines	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús industrial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Equipaments docents	5 plaça/100 m ² sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius	1 plaça/100 places d'aforament de l'equipament
Zones verdes	1 plaça/100 m ² de sòl

Segons aquests paràmetres seria necessària una reserva total de places d'aparcament fora de la via pública vinculada a l'ús residencial de 7.087 places per turismes, 3.544 per motocicletes i 14.174 places per bicicletes. Per equipaments, la reserva de places per bicicleta fora la via pública seria de 1.944 per l'ús comercial, 661 places per ús d'oficines, per ús industrial de 4.291 places, 1.622 places per equipaments i per espais lliures 2.860 places.

La reserva d'aparcament per a bicicletes per a usos no residencials ascendeix a 11.378 places. Es proposa dotar a cada tipologia d'ús d'una oferta inicial del 10% i a mesura que s'incrementi la demanda incrementar l'oferta d'aparcament.

Així doncs caldrà fer una reserva inicial de 162 places als equipaments, 194 places als usos comercials, 66 places als usos d'oficines, 429 places per ús industrial i 286 en els espais lliures.

Complementàriament, el plamenjament derivat a de donar compliment a les reserves mínimes de places per a persones amb mobilitat reduïda (PMR). Segons estableix l'Ordre VIV/561/2010 (a l'article 35 del capítol IX), els principals centres d'activitat hauran de disposar de places d'aparcament reservades en, com a mínim, cada 40 places o fracció, independentment de les places destinades a residències o llocs de feina. La dimensió mínima ha de ser de 5 x 2,2 m, a més d'una zona de transferència lateral amb una longitud igual a la plaça i 1,5 m d'ample.

En la redacció del POUM no es disposa de l'oferta del nombre de places d'aparcament dels principals centres d'activitat, per tant, no es pot indicar el nombre de places PMR necessàries.

No obstant, cal garantir que tots els equipaments i els principals centres generadors de mobilitat disposin de places reservades per PMR en el propi sector o en el seu entorn proper.

Figura 47: Quantificació de la reserva de places d'aparcament fora de la via pública. Font: Decret 344/2006, DGPT

	Residencial	Equipaments	Comercial	Oficines	Industrial	Espais lliures	Totals
Turisme	7.087						7.087
Motocicletes	3.544						3.544
Bicicletes	14.174	1.622	1.944	661	4.291	2.860	25.552

Figura 48: Quantificació de la reserva de places d'aparcament fora de la via pública per ús residencial a cada sector.

Font: Decret 344/2006, DGPT

PAU RESIDENCIAL	Places turismes (ús residencial)	Places motos (ús residencial)	Places bicicletes (ús residencial)
PAU R1	34	17	68
PAU R2a	22	11	44
PAU R2b	12	6	24
PAU R3	40	20	81
PAU R4	19	10	38
PAU R5	44	22	88
PAU R6	51	26	103
PAU R8	45	23	90
PAU R9	42	21	84
PAU R10	34	17	68
PAU R11	38	19	77
PAU R12	17	8	34
PAU R14a	71	36	143
PAU R14b	62	31	124
PAU R15	33	17	67
PAU R16	51	25	101
PAU R17	34	17	68
PAU R18a	46	23	92
PAU R18b	38	19	76
PAU R19	81	40	162
PAU R20	16	8	32
PAU R21	46	23	92
PAU R22	31	16	62
PAU R23	36	18	72
PAU R24	38	19	76
PAU R25	29	15	58
PAU R26	47	24	94
PAU R27	14	7	29
PAU R29	89	44	177
PAU R30	15	7	30
PAU R32	35	18	70
PAU R35	13	7	27
PAU R36a	34	17	67
PAU R36b	109	55	219
PAU R37	134	67	268
PAU R38	108	54	217
PAU R39	27	14	54
PAU V1	10	5	19
PAU V2	57	29	114
PAU V3	20	10	41
PAU V4	15	7	29
PAU V5	0	0	0
PAU activitats econòmiques	Places turismes (ús residencial)	Places motos (ús residencial)	Places bicicletes (ús residencial)
PAU AE1	0	0	0
PAU AE2	0	0	0
PAU AE3a	0	0	0

PAU activitats econòmiques	Places turismes (ús residencial)	Places motos (ús residencial)	Places bicicletes (ús residencial)
PAU AE3b	0	0	0
PAU AE4	0	0	0
PAU AE5	0	0	0
PAU AE6	0	0	0
PAU AE7	0	0	0
PAU AE8	0	0	0
PAU AE9	0	0	0
PAU AE10	0	0	0
PAU AE11	0	0	0
PAU AE12	0	0	0
PAU AE13	0	0	0
PAU AE14	0	0	0

PMU RESIDENCIAL	Places turismes (ús residencial)	Places motos (ús residencial)	Places bicicletes (ús residencial)
PMU R1	401	200	802
PMU R2	0	0	0
PMU R4	206	103	413
PMU R5	32	16	64
PMU R6	72	36	144
PMU R7	310	155	620
PMU R8	210	105	420
PMU R9	62	31	125
PMU R11	205	102	409
PMU R12	399	200	798
PMU R13	37	19	74

PMU activitats econòmiques	Places turismes (ús residencial)	Places motos (ús residencial)	Places bicicletes (ús residencial)
PMU AE1	71	35	141
PMU AE3	0	0	0
PMU AE4	67	33	134

SUD i SUND	Places turismes (ús residencial)	Places motos (ús residencial)	Places bicicletes (ús residencial)
SUD 1	296	148	592
SUD 2	466	233	932
SUD 3	587	294	1.175
SUD 4	129	65	258
SUD 5	398	199	796
SUD 6	490	245	981
SUD 7	452	226	904
SUDi 1	0	0	0
SUDi 2	0	0	0
SUND 1	0	0	0
SUND 2	0	0	0
SUND 3	163	82	326
SUND 4	294	147	589
SUND 5	0	0	0
TOTAL	7.087	3.544	14.174

Figura 49: Quantificació de la reserva de places d'aparcament de bicicletes per ús i sector. Font: Decret 344/2006, DGPT

PAU RESIDENCIAL	Places Equipament	Places comercial	Places oficines	Places ús industrial	Places espais lliures
PAU R1	0	0	0	0	18
PAU R2a	0	0	0	0	0
PAU R2b	0	0	0	0	1
PAU R3	0	0	0	0	0
PAU R4	0	0	0	0	0
PAU R5	7	5	5	0	0
PAU R6	0	0	0	0	6
PAU R8	6	6	6	0	0
PAU R9	0	4	4	0	0
PAU R10	0	0	0	0	0
PAU R11	0	0	0	0	0
PAU R12	0	0	0	0	0
PAU R14a	0	0	0	0	0
PAU R14b	0	0	0	0	4
PAU R15	0	1	1	0	0
PAU R16	0	2	2	0	12
PAU R17	0	25	25	0	0
PAU R18a	0	9	9	0	7
PAU R18b	0	6	6	0	12
PAU R19	17	0	0	0	5
PAU R20	0	2	2	0	7
PAU R21	0	3	3	0	5
PAU R22	0	4	4	0	3
PAU R23	0	3	3	0	6
PAU R24	0	5	5	0	5
PAU R25	0	3	3	0	5
PAU R26	0	6	6	0	5
PAU R27	0	0	0	0	0
PAU R29	0	0	0	0	17
PAU R30	0	0	0	0	0
PAU R32	0	4	4	0	0
PAU R35	13	0	0	0	0
PAU R36a	0	0	0	0	0
PAU R36b	29	0	0	0	24
PAU R37	0	15	15	0	16
PAU R38	0	0	0	0	28
PAU R39	0	0	0	0	0
PAU V1	0	0	0	0	0
PAU V2	0	0	0	0	5
PAU V3	18	0	0	0	10
PAU V4	0	0	0	0	0
PAU V5	0	16	16	0	0
PAU activitats econòmiques	Places Equipament	Places comercial	Places oficines	Places ús industrial	Places espais lliures
PAU AE1	0	12	4	0	0
PAU AE2	0	38	13	0	0
PAU AE3a	0	30	0	0	0
PAU AE3b	0	61	0	0	35
PAU AE4	0	0	0	167	60
PAU AE5	0	0	0	139	54
PAU AE6	0	0	0	80	38
PAU AE7	0	0	0	74	1
PAU AE8	0	21	7	28	0
PAU AE9	0	0	0	50	2
PAU AE10	0	20	7	0	0
PAU AE11	0	47	16	0	0
PAU AE12	0	49	49	14	0
PAU AE13	0	78	26	0	49
PAU AE14	0	104	35	0	73
PMU RESIDENCIAL	Places Equipament	Places comercial	Places oficines	Places ús industrial	Places espais lliures
PMU R1	177	108	108	0	176
PMU R2	0	45	45	0	8
PMU R4	46	46	46	0	46
PMU R5	0	0	0	0	4
PMU R6	12	9	9	0	16
PMU R7	97	39	39	0	39
PMU R8	61	53	0	0	81
PMU R9	0	20	0	0	132
PMU R11	44	44	44	0	44
PMU R12	93	0	0	0	60
PMU R13	0	0	0	0	5
PMU activitats econòmiques	Places Equipament	Places comercial	Places oficines	Places ús industrial	Places espais lliures
PMU AE1	15	0	0	30	31
PMU AE3	0	0	0	175	27
PMU AE4	22	78	0	0	22
SUD i SUND	Places Equipament	Places comercial	Places oficines	Places ús industrial	Places espais lliures
SUD 1	74	144	48	0	111
SUD 2	42	32	11	0	185
SUD 3	158	147	0	0	158
SUD 4	29	14	0	0	29
SUD 5	80	0	0	0	80
SUD 6	110	13	0	0	119
SUD 7	106	0	0	80	106
SUDI 1	86	283	0	848	171
SUDI 2	0	0	0	1.851	280
SUND 1	70	105	0	314	105
SUND 2	42	63	0	188	63
SUND 3	41	0	0	0	61
SUND 4	74	37	37	0	105
SUND 5	56	84	0	253	84
TOTAL	1.622	1.944	661	4.291	2.860

D'altra banda, pel que fa a l'aparcament de vehicles i motocicletes, el planejament derivat a donar compliment del Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en edificis o aparcaments de nova construcció i en vies públiques, o com a mínim deixar la seva preinstal·lació d'acord amb el que preveu el Reial Decret 1053/2014.

En la disposició addicional primera s'estableixen les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega del vehicle elèctric en edificis o estacionaments de nova construcció i en vies públiques:

1. En edificis o estacionaments de nova construcció s'haurà d'incloure la instal·lació elèctrica específica per a la recàrrega dels vehicles elèctrics, executada d'acord amb el que estableix la referida (ITC) BT-52, "Instal·lacions amb fins especials. Infraestructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics", que s'aprova mitjançant el Reial Decret 1053/2014, amb les següents dotacions mínimes:

- a) En aparcaments o estacionaments col·lectius en edificis de règim de propietat horitzontal, s'haurà d'executar una conducció principal per zones comunitàries (mitjançant, tubs, canals, safates, etc.), de manera que es possibiliti la realització de derivacions fins a les estacions de recàrrega ubicada a les places d'aparcament, tal com es descriu en l'apartat 3.2 de la (ITC) BT-52,*
- b) en aparcaments o estacionaments de flotes privades, cooperatives o d'empresa, o els d'oficines, per al seu propi personal o associats, o dipòsits municipals de vehicles, les instal·lacions necessàries per a subministrar a una estació de recàrrega per cada 40 places i*
- c) en aparcaments o estacionaments públics permanents, les instal·lacions necessàries per a subministrar a una estació de recàrrega per cada 40 places.*

2. A la via pública, s'han d'efectuar les instal·lacions necessàries per a donar subministrament a les estacions de recàrrega ubicades a les places destinades a vehicles elèctrics que estiguin previstes en el plans de mobilitat sostenible supramunicipals o municipals.

En la redacció del POUM no es disposa de l'oferta del nombre de places d'aparcament dels principals centres d'activitat, per tant, no es pot indicar el nombre de places per vehicles elèctrics necessàries.

No obstant, cal garantir que tots els equipaments i els principals centres generadors de mobilitat disposin de places reservades per vehicles elèctrics en el propi sector o en el seu entorn proper.

6.4 RESERVES D'ESPAI PER A CÀRREGA I DESCÀRREGA

El Decret 344/2006 indica que convé preveure a les noves implantacions unes condicions mínimes consistents a delimitar zones del viari destinades a la distribució urbana de mercaderies, establir quins comerços han de disposar de molls de càrrega i descàrrega que els permetin fer aquestes operacions al seu interior, i establir un mínim de superfície comercial dedicada a magatzem amb la finalitat que les operacions de càrrega i descàrrega no es multipliquin.

Article 6.3 del Decret 344/2006

En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a plans urbanístics s'ha de tenir en compte que, per aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans, aquests contemplin les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies:

- a) Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m2 de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.*
- b) Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m2 de sostre.*

Aplicant aquestes ràtios resulta que seran necessàries 194 places de càrrega i descàrrega associades a l'ús comercial i 33 places associades a l'ús d'oficines.

Figura 50: Quantificació de la reserva de places de càrrega i descàrrega

PAU RESIDENCIAL	Places ús comercial	Places ús d'oficines	Places C/D
PAU R1	0	0	0
PAU R2a	0	0	0
PAU R2b	0	0	0
PAU R3	0	0	0
PAU R4	0	0	0
PAU R5	0	0	1
PAU R6	0	0	0
PAU R8	1	0	1
PAU R9	0	0	1
PAU R10	0	0	0
PAU R11	0	0	0
PAU R12	0	0	0
PAU R14a	0	0	0
PAU R14b	0	0	0
PAU R15	0	0	0
PAU R16	0	0	0
PAU R17	3	1	4
PAU R18a	1	0	1
PAU R18b	1	0	1
PAU R19	0	0	0
PAU R20	0	0	0
PAU R21	0	0	0
PAU R22	0	0	1
PAU R23	0	0	0
PAU R24	0	0	1
PAU R25	0	0	0
PAU R26	1	0	1
PAU R27	0	0	0
PAU R29	0	0	0
PAU R30	0	0	0
PAU R32	0	0	1
PAU R35	0	0	0
PAU R36a	0	0	0
PAU R36b	0	0	0
PAU R37	2	1	2
PAU R38	0	0	0
PAU R39	0	0	0
PAU V1	0	0	0
PAU V2	0	0	0
PAU V3	0	0	0
PAU V4	0	0	0
PAU V5	2	1	2
PAU activitats econòmiques	Places ús comercial	Places ús d'oficines	Places C/D
PAU AE1	1	0	1
PAU AE2	4	1	4
PAU AE3a	3	0	3

PAU activitats econòmiques	Places ús comercial	Places ús d'oficines	Places C/D
PAU AE3b	6	0	6
PAU AE4	0	0	0
PAU AE5	0	0	0
PAU AE6	0	0	0
PAU AE7	0	0	0
PAU AE8	2	0	3
PAU AE9	0	0	0
PAU AE10	2	0	2
PAU AE11	5	1	5
PAU AE12	5	2	7
PAU AE13	8	1	9
PAU AE14	10	2	12

PMU RESIDENCIAL	Places ús comercial	Places ús d'oficines	Places C/D
PMU R1	11	5	16
PMU R2	5	2	7
PMU R4	5	2	7
PMU R5	0	0	0
PMU R6	1	0	1
PMU R7	4	2	6
PMU R8	5	0	5
PMU R9	2	0	2
PMU R11	4	2	7
PMU R12	0	0	0
PMU R13	0	0	0

PMU activitats econòmiques	Places ús comercial	Places ús d'oficines	Places C/D
PMU AE1	0	0	0
PMU AE3	0	0	0
PMU AE4	8	0	8

SUD i SUND	Places ús comercial	Places ús d'oficines	Places C/D
SUD 1	14	2	17
SUD 2	3	1	4
SUD 3	15	0	15
SUD 4	1	0	1
SUD 5	0	0	0
SUD 6	1	0	1
SUD 7	0	0	0
SUDi 1	28	0	28
SUDi 2	0	0	0
SUND 1	10	0	10
SUND 2	6	0	6
SUND 3	0	0	0
SUND 4	4	2	6
SUND 5	8	0	8
TOTAL	194	33	227

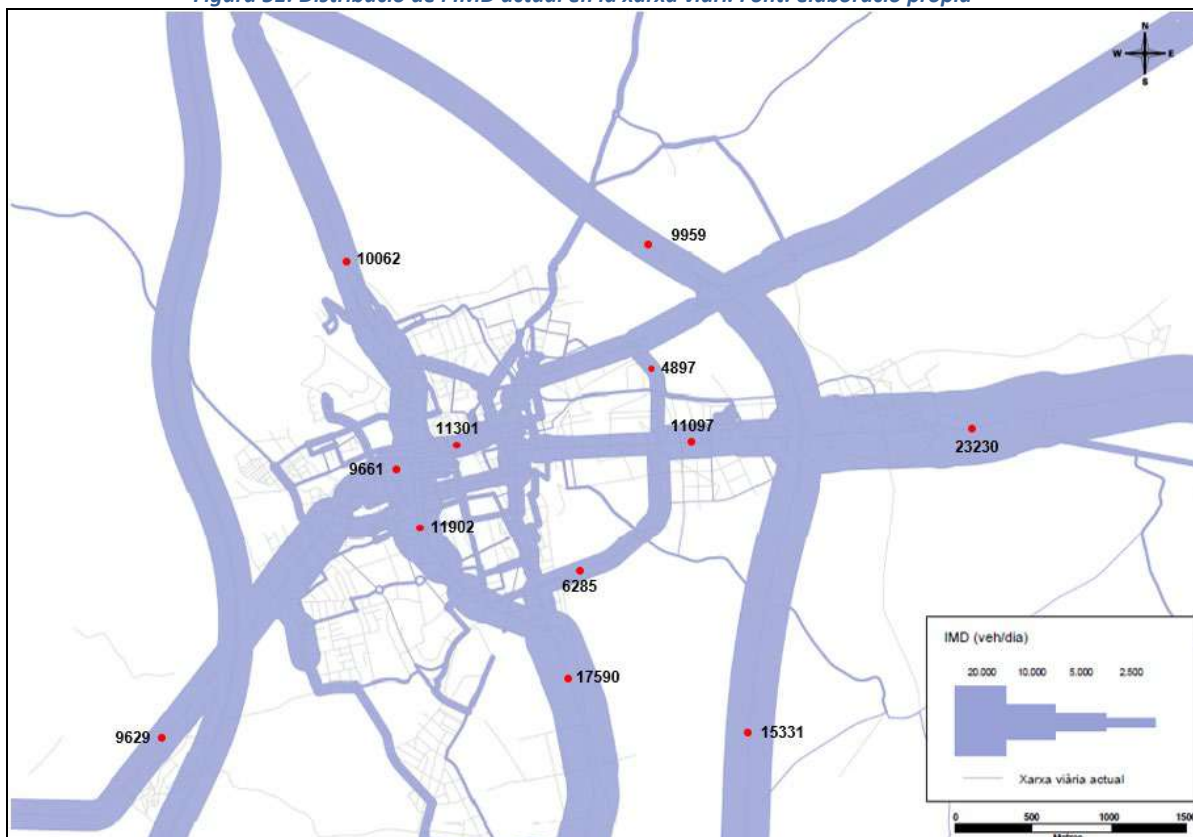
7 IMPACTE DE LA MOBILITAT GENERADA SOBRE LES DIVERSES XARXES DE TRANSPORT

7.1 XARXA VIÀRIA

7.1.1 ANÀLISI AMB LA XARXA VIÀRIA ACTUAL

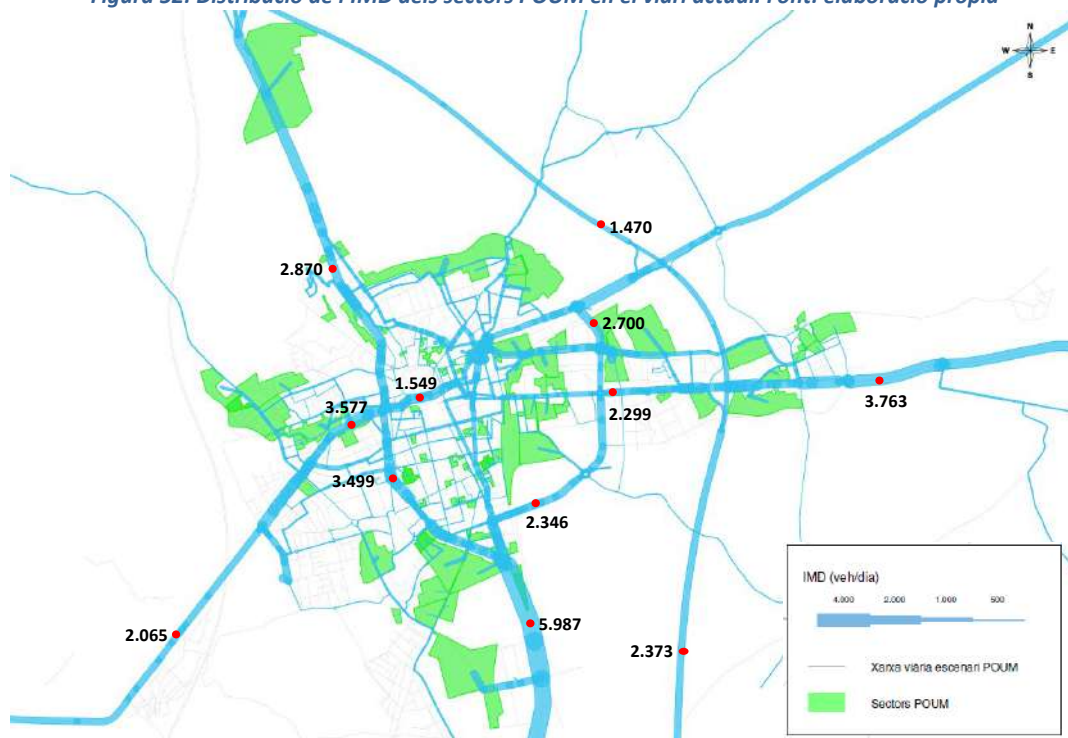
Per tal d'analitzar el comportament de la nova mobilitat generada/atreta pels sectors del POUM, s'ha calculat la distribució de la mobilitat actual a partir de les dades de l'EMQ 2006.

Figura 51: Distribució de l'IMD actual en la xarxa viària. Font: elaboració pròpia



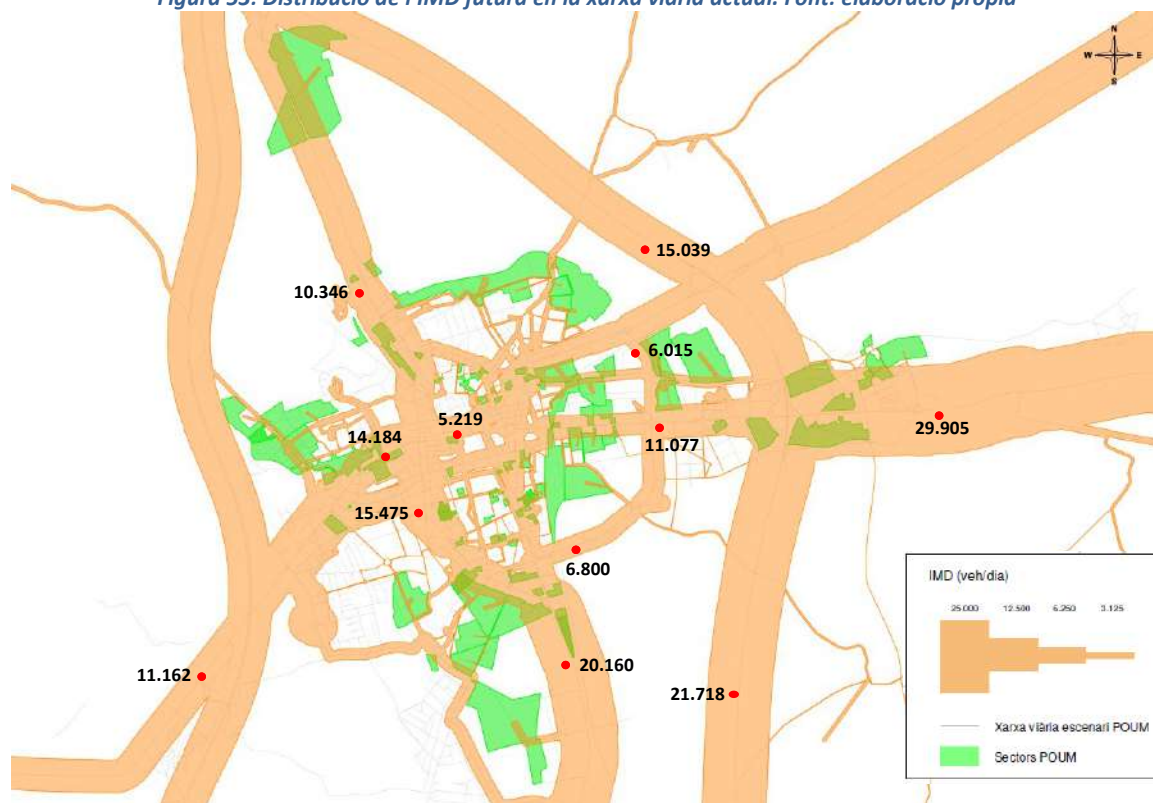
Posteriorment s'ha distribuït la mobilitat generada/atreta per cada un dels sectors POUM en la xarxa viària actual, amb l'objectiu d'identificar els eixos viaris que incrementen l'IMD.

Figura 52: Distribució de l'IMD dels sectors POUM en el viari actual. Font: elaboració pròpia



Amb l'objectiu d'identificar la mobilitat en l'escenari POUM, mantenint la xarxa viària actual, s'ha sumat la mobilitat generada pels sectors POUM a la mobilitat actual prevista en el futur. En l'escenari futur es preveu que els vehicles incrementaran la seva ocupació en un 10% i el conjunt d'actuacions previstes generaran un nou repartiment modal que reduirà la mobilitat interna en vehicle motoritzat en un 16%. Per tant, en l'escenari futur s'ha reduït un 26% la mobilitat actual i s'ha adjuntat la mobilitat generada pels nous sectors del POUM.

Figura 53: Distribució de l'IMD futura en la xarxa viària actual. Font: elaboració pròpia



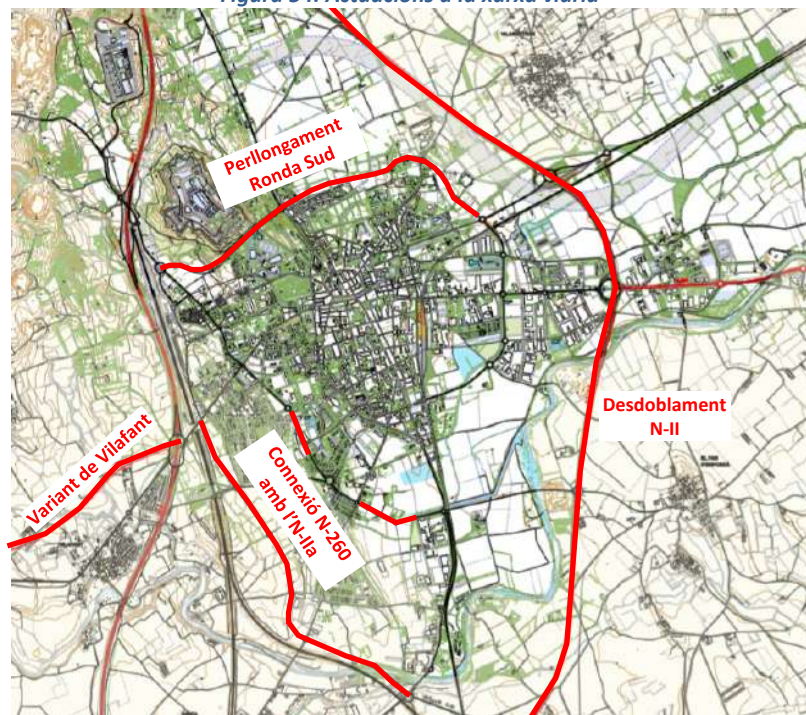
7.1.2 ANÀLISI AMB LA CONFIGURACIÓ VIÀRIA DEL POUM

Amb l'objectiu de reduir la mobilitat de pas en vehicle motoritzat pel centre del nucli urbà de Figueres el POUM projecta diferents actuacions a la xarxa viària. Aquestes consisteixen en el desdoblament de la N-II, la variant de Vilafant i completar el sistema de rondes a dins del nucli urbà.

Les actuacions en el sistema de rondes consisteix en el perllongament de la Ronda Sud en direcció nord cap a la zona de Tapis-Cendrassos i la seva connexió amb l'estació del TGV fins a la N-260 (Vilafant).

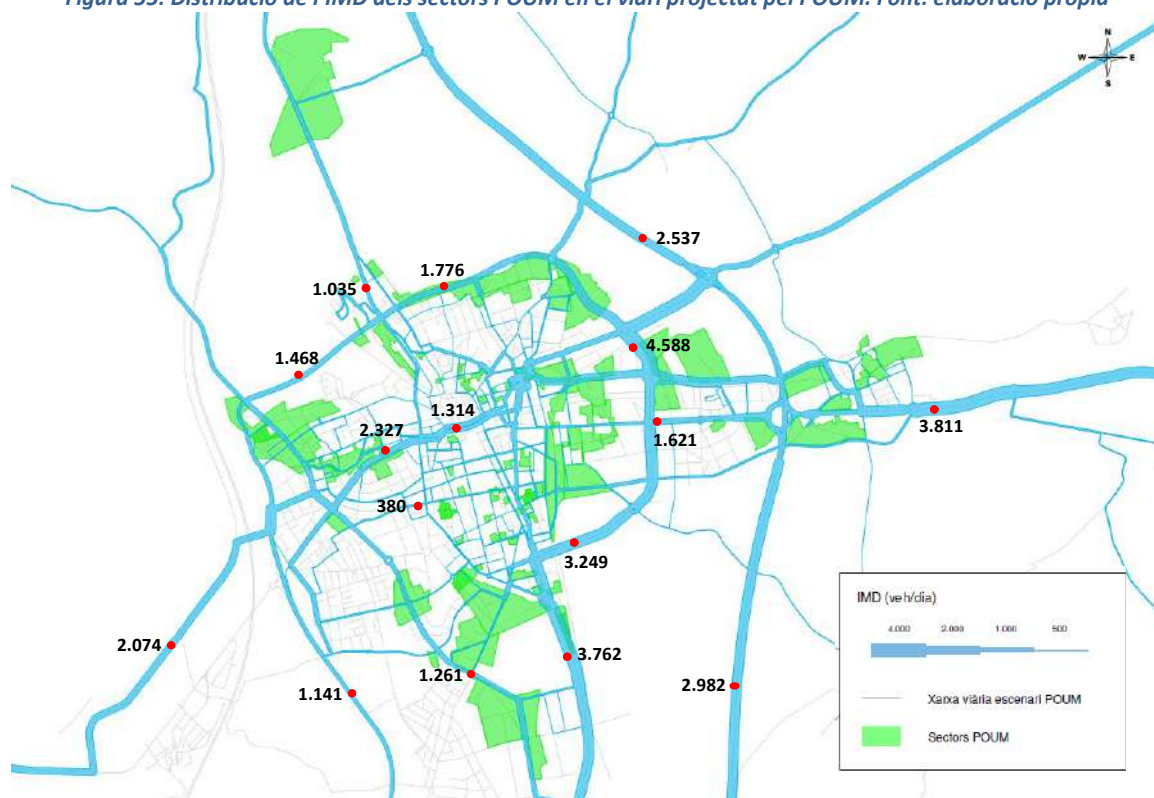
En l'extrem meridional, es preveu la connexió de la N-260, des del Mas Galceran, fins a la N-IIa, al sud de les Forques.

Figura 54: Actuacions a la xarxa viària



Un cop definida la nova xarxa projectada pel POUM s'ha distribuït la nova mobilitat generada/atreta pels sectors amb l'objectiu d'identificar quins eixos viaris absorbeixen aquesta nova mobilitat.

Figura 55: Distribució de l'IMD dels sectors POUM en el viari projectat pel POUM. Font: elaboració pròpia

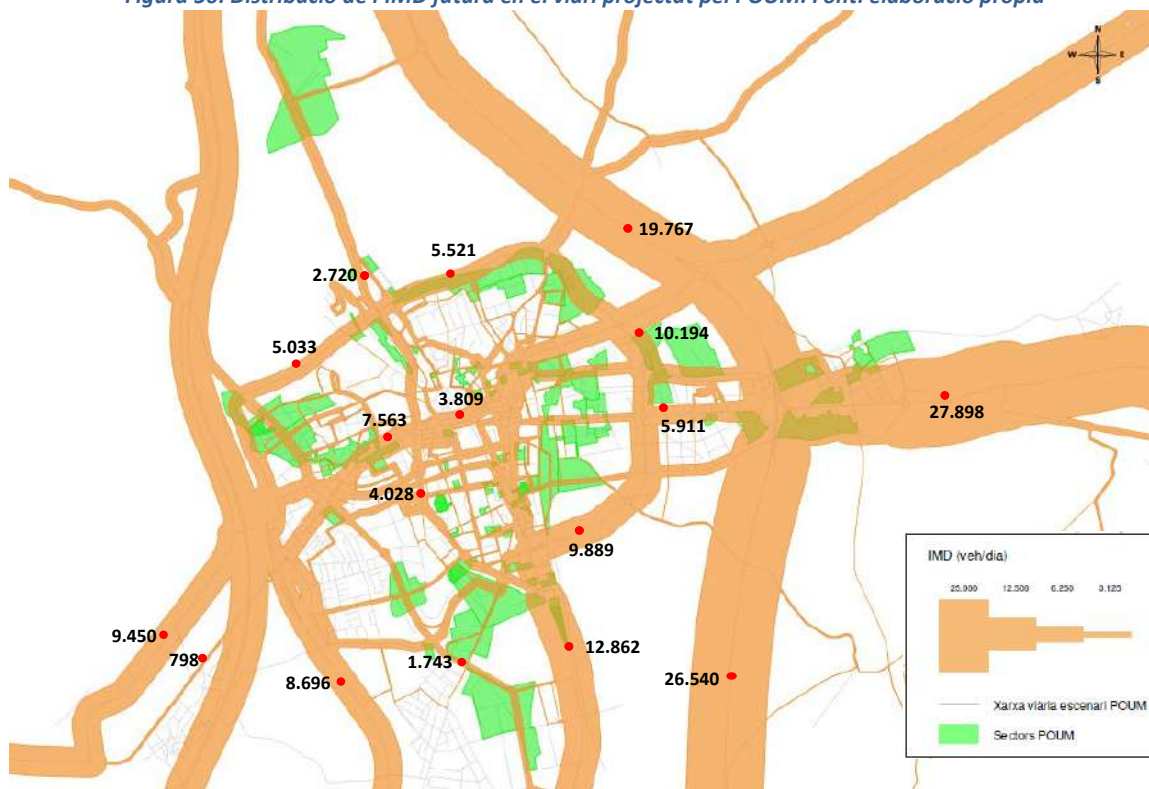


Amb l'objectiu d'identificar la mobilitat total en l'escenari POUM, s'ha sumat la mobilitat generada pels sectors POUM a la mobilitat actual prevista en el futur.

En l'escenari futur es preveu que els vehicles incrementaran la seva ocupació en un 10% i que el conjunt d'actuacions previstes generaran un nou repartiment modal que reduirà la mobilitat interna en vehicle motoritzat en un 16%.

Per tant, en l'escenari futur s'ha reduït un 26% la mobilitat actual i s'ha adjuntat la mobilitat generada pels nous sectors del POUM.

Figura 56: Distribució de l'IMD futura en el viari projectat pel POUM. Font: elaboració pròpia



Per últim, s'ha analitzat el comportament de la mobilitat futura en vehicle privat entre el viari actual i el projectat en el POUM amb l'objectiu d'identificar els eixos viaris que incrementen o disminueixen la seva IMD.

Els nous desenvolupaments previstos pel POUM incrementen la mobilitat de la ciutat en un 34,9% considerant tots els modes. Malgrat aquest increment global, el volum de desplaçaments en vehicle privat, disminuirà per l'efecte combinat d'augment de l'ocupació mitjana dels vehicles (un 10% d'acord amb les hipòtesis del pdM) i de la reducció de quota enfront els modes no motoritzats.

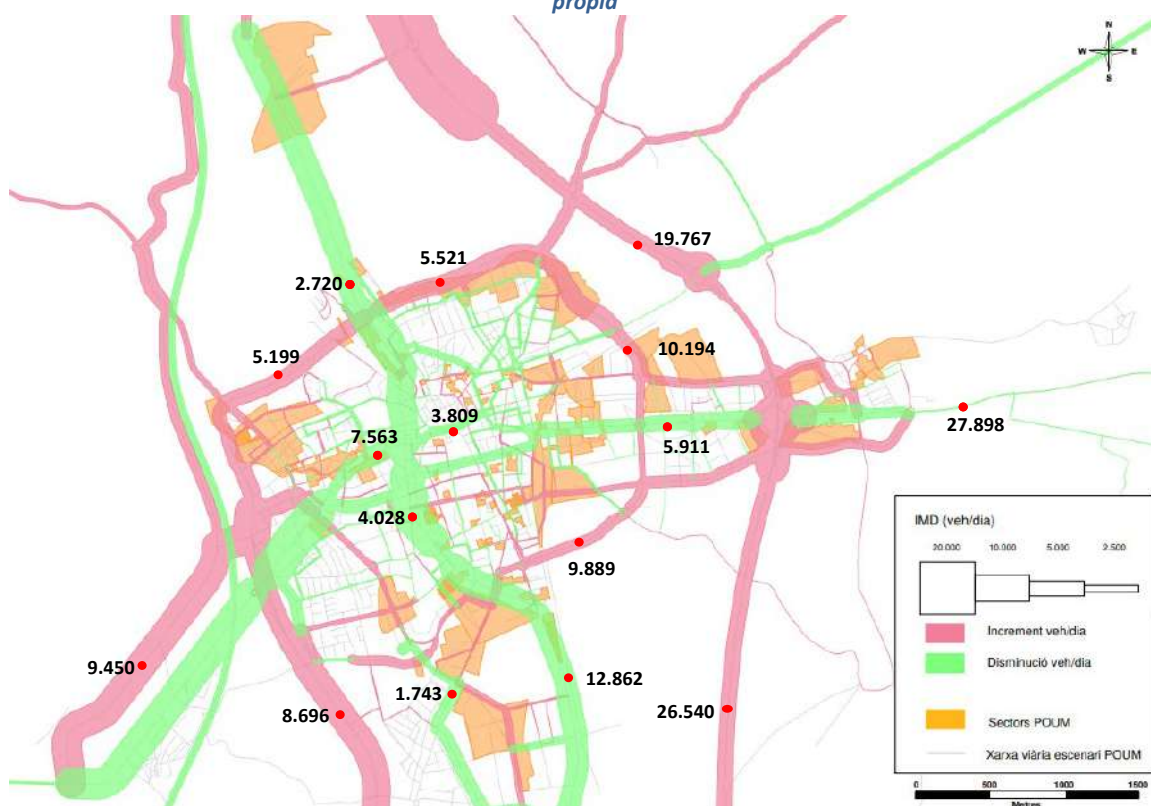
Per altra banda, els nous vials proposats pel POUM, que completen el sistema de rondes de la ciutat, combinats amb altres actuacions d'escala interurbana com el desdoblament de l'N-II o la variant de Vilafant, contribueixen decisivament a eliminar trànsit dels eixos urbans principals. El mapa següent mostra les variacions de trànsit de la xarxa viària de la ciutat entre la situació actual i l'horitzó del POUM. Destaca el següent:

- L'Avinguda Salvador Dalí perd entre 7.500 i 9.000 veh/dia a l'entorn de la Plaça del Sol, que representa una disminució d'entre el 57% i 70%.
- L'Avinguda Vilallonga es descarrega de trànsit (5.000 veh/dia) a partir de la Marca de l'Ham, que s'encamina pels itineraris alternatius possibilitats per haver donat continuïtat als carrers de Vilatenim i al carrer d'Itàlia. Aquests nous itineraris permeten reduir entre un 44% (entorn de la Marca de l'Ham) i 10% (entorn del camp de futbol) la intensitat diària de vehicles.
- La Rambla perd 1.400 veh/dia, que representa una disminució del 12,0%.
- L'N-260 perd entre 9.000-10.000 veh/dia a la travessera de Vilafant que es desplacen a la nova variant. A l'entorn de la Plaça del Sol, la disminució de trànsit és de 6.000 veh/dia, que representen una disminució del 42%. A l'entorn del Poble Nou la reducció de la intensitat de vehicles és superior, amb un 70%.

- La variant de l'N-II (A-2) guanya uns 5.000 veh/dia per efecte de la seva transformació a doble calçada, que li permet guanyar velocitat i capacitat. Aquest increment genera un 20% més de trànsit a l'entorn del Far de l'Empordà i un 40% a l'entorn de la connexió amb la N-260. Part d'aquest increment prové de l'autopista de peatge, que disminueix uns 2.000 veh/dia (10%).
- Els nous trams de ronda de Figueres canalitzen entre 2.000 i 9.000 veh/dia. El tram amb major increment d'IMD es localitza al sud del Olivars, entre la N-IIa i la variant de Vilafant. Aquest tram de ronda permet connectar la N-IIa amb la N-260 i l'AP-7 sense la necessitat d'entrar a la trama urbana de Figueres, amb la qual cosa ajuda a reduir el nombre de vehicles que circulen per l'Avinguda Salvador Dalí.

Un altre tram amb un increment important de vehicles és el sector Tapis-Cendrassos, amb 5.500 veh/dia, degut a que aquest tram permet la connexió de la C-252, la C-260 i la N-260 (nord), amb l'AP-7, la N-260 (sud) i l'estació del TGV, sense la necessitat d'accedir al centre del nucli urbà.

Figura 57: Increment i disminució de l'IMD entre la xarxa viària actual i la projectada pel POUM. Font: elaboració pròpia



Grau de saturació de la xarxa viària

A continuació s'analitza el grau de saturació (intensitat viària en hora punta / capacitat de la via per hora) dels principals eixos viaris en l'escenari que es mantingui la xarxa viària actual i en l'escenari de xarxa viària proposada pel POUM.

Per calcular el grau de saturació s'han tingut en compte les següents consideracions:

- Per restar al costat de la seguretat s'ha estimat un factor d'hora punta del 10%.
- Les vies urbanes de doble sentit de circulació i un carril per sentit (1+1) tenen una capacitat de 1.500 vehicles/hora.
- Les vies interurbanes de doble sentit de circulació i un carril per sentit (1+1) tenen una capacitat de 2.500 vehicles/hora.

- Les vies interurbanes de doble sentit de circulació i dos carril per sentit (2+2) tenen una capacitat de 5.000 vehicles/hora.
- L'av. Salvador Dalí a l'alçada del carrer Pere III s'estima una capacitat de 3.000 vehicles/hora, degut a que és una via urbana de dos carrils per sentit.

Així doncs, la mobilitat en vehicle privat en hora punta en els principals eixos viaris de Figueres en l'escenari de mantenir la xarxa viària actual és:

Figura 58: Grau de saturació dels principals eixos viaris de Figueres en l'escenari de xarxa viària actual

Eix viari	IMD (veh/dia)	IMD (veh/hp)	Capacitat (veh/hora)	Grau de saturació (I/C)
Av. Salvador Dalí (nord)	10.346	1.035	2.500	41,4%
Av. Salvador Dalí (alçada c. Pere III)	15.475	1.548	3.000	51,6%
N-260 (plaça del Sol)	14.184	1.418	1.500	94,6%
Av. Vilallonga	11.077	1.108	1.500	73,8%
Ronda Sud (Marca de l'Ham)	6.015	602	1.500	40,1%
Ronda Sud (alçada c. Nou)	6.800	680	1.500	45,3%
N-IIa (sud)	20.160	2.016	2.500	80,6%
N-II (sud)	21.718	2.172	2.500	86,9%
N-II (nord)	15.039	1.504	2.500	60,2%
Nou vial ronda a Tapís-Cendrassos	-	-	1.500	
Nou vial ronda connexió estació AV	-	-	1.500	-
Nova variant de Vilafant	-	-	2.500	-

La carretera N-260 a l'alçada de la plaça del Sol és el punt amb un major grau de saturació (94,6%), seguit de l'N-II al sud del municipi amb un 86,9% i l'N-IIa a l'entrada al carrer Nou amb un 80,6%. La resta de vies presenten un grau de saturació d'entre el 40% i el 80%.

La mobilitat en vehicle privat en hora punta en els principals eixos viaris de Figueres en l'escenari de xarxa viària proposada pel POUM és:

Figura 59: Grau de saturació dels principals eixos viaris de Figueres en l'escenari de xarxa viària proposada pel POUM

Eix viari	IMD (veh/dia)	IMD (veh/hp)	Capacitat (veh/hora)	Grau de saturació (I/C)
Av. Salvador Dalí (nord)	2.720	272	2.500	10,9%
Av. Salvador Dalí (alçada c. Pere III)	4.028	403	3.000	13,4%
N-260 (plaça del Sol)	4.563	456	1.500	30,4%
Av. Vilallonga	5.911	591	1.500	39,4%
Ronda Sud (Marca de l'Ham)	10.195	1.020	1.500	68,0%
Ronda Sud (alçada c. Nou)	9.889	989	1.500	65,9%
N-IIa (sud)	12.862	1.286	2.500	51,4%
N-II (sud)	26.540	2.654	5.000	53,1%
N-II (nord)	19.767	1.977	5.000	39,5%
Nou vial ronda a Tapís-Cendrassos	5.521	552	1.500	36,8%
Nou vial ronda connexió estació AV	5.033	503	1.500	33,6%
Nova variant de Vilafant	9.450	945	2.500	37,8%

En la nova xarxa proposada pel POUM totes les vies actual disminueixen el grau de saturació respecte l'escenari anterior degut, principalment, a una major distribució de la mobilitat pels nous vials que tanquen la ronda de Figueres.

La ronda Sud a l'alçada de la Marca de l'Ham és el punt amb un major grau de saturació, amb un 68,0%, i a l'alçada del carrer Nou amb un 65,9%.

La resta de la xarxa viària interna principal presenta graus de saturació en hora punta inferiors al 60%.

Per tant, la proposta viària del POUM de Figueres està configurada per donar resposta al nou trànsit generat pels nous sectors de desenvolupament.

7.2 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

La nova demanda en transport públic s'ha estimat en 8.522 viatges/dia en els dos sentits, dels quals 2.015 viatges/dia són urbans i 6.506 viatges/dia interurbans. D'acord l'EMQ 2006, un 52% dels desplaçaments interurbans en transport públic es realitzen en ferrocarril i el 48% restant en autobús. Aplicant aquesta distribució resulta que la nova mobilitat en modes ferroviaris ascendeix a 3.383 viatges/dia i en autobús interurbà a 3.123 viatges/dia (inclou el bus escolar i d'empresa).

Figura 60: Viatges urbans i interurbans per sector i mode de transport públic.

PAU RESIDENCIAL	Viatges/d urbans TPC (autobús)	Viatges/d interurbans TPC (ferrocarril)	Viatges/d interurbans TPC (autobús)
PAU R1	3	3	3
PAU R2a	2	4	4
PAU R2b	1	3	3
PAU R3	3	8	7
PAU R4	1	3	3
PAU R5	9	16	15
PAU R6	5	11	10
PAU R8	7	14	13
PAU R9	5	11	10
PAU R10	3	8	7
PAU R11	3	6	6
PAU R12	1	2	2
PAU R14a	6	15	14
PAU R14b	5	12	11
PAU R15	3	8	7
PAU R16	7	14	13
PAU R17	10	25	23
PAU R18a	7	15	14
PAU R18b	-3	-6	-6
PAU R19	14	20	19
PAU R20	2	5	5
PAU R21	5	11	10
PAU R22	4	8	8
PAU R23	5	12	11
PAU R24	6	13	12
PAU R25	4	8	8
PAU R26	7	15	14
PAU R27	1	3	2
PAU R29	10	20	19
PAU R30	1	3	3
PAU R32	4	10	9
PAU R35	3	-1	-1
PAU R36a	4	9	8
PAU R36b	21	27	25

PAU activitats econòmiques	Viatges/d urbans TPC (autobús)	Viatges/d interurbans TPC (ferrocarril)	Viatges/d interurbans TPC (autobús)
PAU AE3b	15	33	30
PAU AE4	8	12	11
PAU AE5	8	11	10
PAU AE6	4	5	4
PAU AE7	3	6	5
PAU AE8	8	20	18
PAU AE9	2	4	4
PAU AE10	7	17	16
PAU AE11	13	30	27
PAU AE12	16	38	35
PAU AE13	23	50	46
PAU AE14	31	66	61

PMU RESIDENCIAL	Viatges/d urbans TPC (autobús)	Viatges/d interurbans TPC (ferrocarril)	Viatges/d interurbans TPC (autobús)
PMU R1	137	196	181
PMU R2	16	37	34
PMU R4	51	88	82
PMU R5	2	5	4
PMU R6	10	16	15
PMU R7	73	108	100
PMU R8	53	81	75
PMU R9	11	5	5
PMU R11	53	91	84
PMU R12	62	82	76
PMU R13	4	8	7

PMU activitats econòmiques	Viatges/d urbans TPC (autobús)	Viatges/d interurbans TPC (ferrocarril)	Viatges/d interurbans TPC (autobús)
PMU AE1	9	11	11
PMU AE3	8	14	13
PMU AE4	41	81	75

SUD i SUND	Viatges/d urbans TPC (autobús)	Viatges/d interurbans TPC (ferrocarril)	Viatges/d interurbans TPC (autobús)
SUD 1	123	224	207
SUD 2	85	148	137

PAU R37	22	49	45
PAU R38	13	27	25
PAU R39	3	7	7
PAU V1	1	2	2
PAU V2	2	5	4
PAU V3	7	3	3
PAU V4	1	1	1
PAU V5	4	9	8

PAU activitats econòmiques	Viatges/d urbans TPC (autobús)	Viatges/d interurbans TPC (ferrocarril)	Viatges/d interurbans TPC (autobús)
PAU AE1	3	7	7
PAU AE2	10	24	22
PAU AE3a	7	16	15

SUD 3	161	258	238
SUD 4	26	37	34
SUD 5	58	76	70
SUD 6	77	89	82
SUD 7	49	63	58
SUDi 1	174	328	303
SUDi 2	85	157	145
SUND 1	70	109	101
SUND 2	41	64	59
SUND 3	26	27	25
SUND 4	71	108	100
SUND 5	60	93	86
TOTAL	2.015	3.383	3.123

Segons les dades de demanda de l'autobús urbà de Figueres (font: FISERSA) en un dia feiner (13/5/2016) hi ha 2.057 v/d en el conjunt de la xarxa urbana, dels quals 931 v/d emprat la línia L1 (45,3%), 725 v/d empen la línia L2 (35,2%), 302 v/d empen la línia L3 (14,7%) i 99 v/d empen la línia LE (4,8%).

La línia L1 realitza 25 exp/dia, l'L2 de 31 exp/dia, l'L3 de 19 exp/d i l'LE de 15 exp/d.

Les línies L1, L2 i L3 empen vehicles amb una capacitat de 70 places i l'LE un vehicle de 25 places. Per tant, la capacitat (places/dia) al conjunt de la xarxa de bus urbà és de 5.625 places.

Considerant que la nova mobilitat en transport públic urbà (2.015 v/d) es reparteix igual que la demanda actual entre les diferents línies, la demanda futura (actual + generada pel POUM) ascendeix a 6.506 v/d.

L'L1 serà la línia amb una major demanda, assolint el 105,3% de la seva capacitat. Per tant, caldrà reforçar aquesta línia per donar servei al 5,3% d'increment de demanda sobre l'oferta total actual.

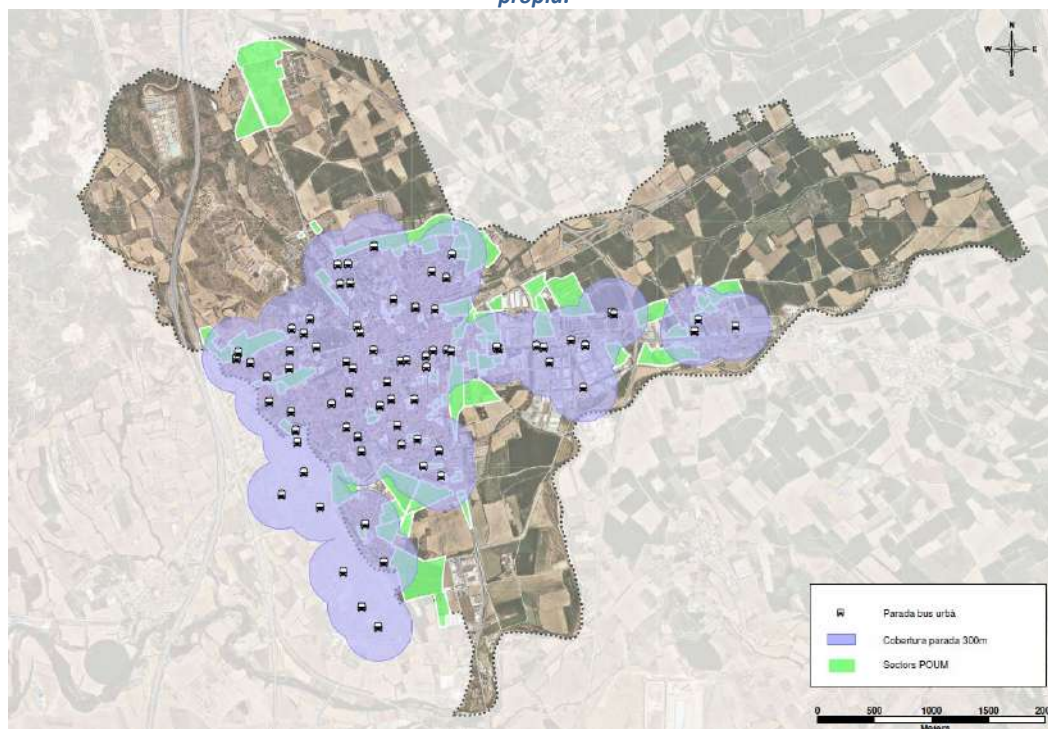
Amb l'increment de viatgers futurs a l'L1 es preveu assolir els 1.843 v/d, valor superior a la capacitat de la línia al llarg del dia (1.750 persones/dia). Per tant, caldrà incrementar l'oferta d'expedicions a l'L1 per donar servei als 93 viatges/dia que no tindran oferta en el futur.

Estimant una capacitat de 70 viatgers/autobús, caldrà incrementar en 2 expedicions/dia, en els dos sentits, l'oferta de l'L1.

Pel que fa a la resta de les línies, l'L2 incrementarà la demanda fins al 66,1%, l'L3 fins al 45,0% i l'LE fins al 52,3%. Per tant, no es preveuen problemes de capacitat en aquestes línies.

Tal i com es mostra en la imatge inferior, alguns dels nous desenvolupaments previstos en el POUM no queden ben coberts per la xarxa actual de transport urbà. Entre ells alguns dels que generaran i atrauran una mobilitat superior (SUDi 1, SUDi 2, SUD 5 i SUND 2). Caldrà donar resposta, doncs, a aquests dèficits modificant la xarxa actual per tal de garantir la connectivitat amb els àmbits més atractors i generadors de desplaçaments.

Figura 61: Cobertura de la xarxa actual de transport públic urbà amb els nous desenvolupaments. Font: elaboració pròpia.



La nova demanda en ferrocarril s'estima en 3.383 viatges/dia en els dos sentits.

Es desconeix la demanda actual del ferrocarril, no obstant, considerant una oferta de 868 places/tren en les 60 expedicions/dia (30 expedicions/dia per sentit). L'increment de la demanda serà del 6,5%. Així doncs, si la demanda actual de la línia no és superior al 93,5%, no es preveuen problemes de capacitat

La nova demanda en autobús interurbà s'estima en 3.123 viatges/dia en els dos sentits.

Es desconeix la demanda actual de les línies de bus interurbà que presten servei al municipi. No obstant, considerant una oferta de 80 places/expedició al conjunt de totes les línies de bus interurbà, l'oferta actual ascendeix a 16.640 places/dia en els dos sentits.

Estimant que els viatgers es distribueixen per línia en funció de l'oferta d'expedicions, la línia Figueres – Roses és la que incrementarà més la seva demanda amb 661 v/d en els dos sentits (increment de la demanda del 21,2%), seguit de la línia Figueres – Cadaqués amb 541 v/d en els dos sentits (increment de la demanda del 17,3%). La resta de línies tenen increments de demanda que oscil·len entre l'1% i el 10%.

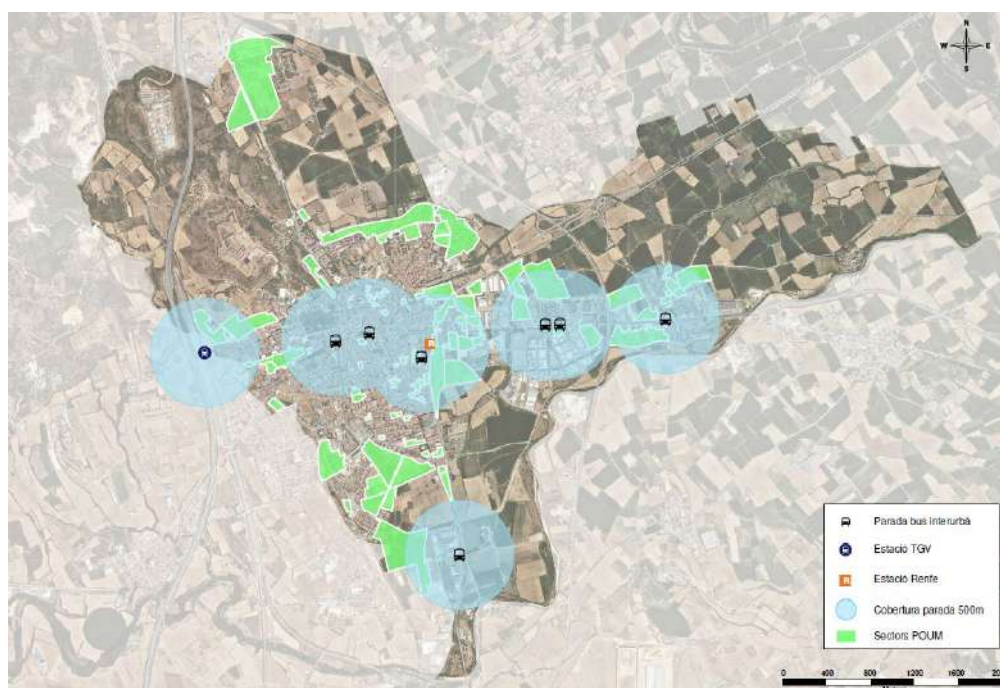
Figura 62: Oferta d'expedicions, places ofertades, estimació d'increment de demanda i ocupació per línia en l'escenari POUM. Font: elaboració pròpia.

	Expedicions/dia	Capacitat autobús	Oferta (places/dia)	% respecte oferta d'expedicions	Increment demanda POUM (viatges/dia)
Aeroport - Perpinyà	14	80	1.120	6,7%	210
Aeroport - Roses	4	80	320	1,9%	60
Blanes - Perpinyà	4	80	320	1,9%	60
Girona - Figueres	14	80	1.120	6,7%	210
Figueres - Maçanet de Cabrenys	6	80	480	2,9%	90
Figueres - Jonquera	18	80	1.440	8,7%	270
Figueres - Garriguella	5	80	400	2,4%	75
Figueres - Ordís	5	80	400	2,4%	75
Línia Polígons	14	80	1.120	6,7%	210

	Expedicions/dia	Capacitat autobús	Oferta (places/dia)	% respecte oferta d'expedicions	Increment demanda POUM (viatges/dia)
Figueres - Banyoles	2	80	160	1,0%	30
Figueres - Olot	6	80	480	2,9%	90
Figueres - Vilarig	4	80	320	1,9%	60
Figueres - Portbou	12	80	960	5,8%	180
Figueres - Cadaqués	36	80	2.880	17,3%	541
Figueres - Bellcaire de l'Empordà	8	80	640	3,8%	120
Figueres - Palafrugell	8	80	640	3,8%	120
Figueres - Roses	44	80	3.520	21,2%	661
Figueres - Albanyà	4	80	320	1,9%	60
Total	208	1.440	16.640	100,0%	3.123

D'altra banda, els nous desenvolupaments previstos pel POUM no localitzats en l'eix central de la ciutat en sentit transversal també tindran dèficits de cobertura a nivell de transport públic interurbà, de manera que caldrà potenciar la intermodalitat entre la xarxa urbana i interurbana de transport públic per tal de fer efectiu el canvi modal desitjat.

Figura 63: Cobertura de la xarxa actual de transport públic interurbà amb els nous desenvolupaments. Font: elaboració pròpia.



8 XARXA D'ITINERARIS

8.1 PARÀMETRES DE PLANIFICACIÓ GENERALS

El Decret 344/2006 fa les següents recomanacions referents a les diferents xarxes de transport:

Article 4

Directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la planificació:

4.1 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han de tenir en compte els paràmetres següents:

a) **L'amplada mínima dels carrers** que es planifiquin en sòl urbanitzable amb la senyalització corresponent a **zona 30**, d'acord amb el que estableix el Reglament general de circulació, ha de ser de **10 metres**.

b) **L'amplada mínima dels carrers** planificats com a **xarxa bàsica** en sòl urbanitzable, així com dels trams de carretera definits com a trams urbans, ha de ser **d'11 metres**.

c) **L'amplada mínima dels carrers** que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari de la **xarxa bàsica de bicicletes** han de tenir una **amplada addicional de 2 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles**. En cas contrari, s'atendrà a l'establert als apartats anteriors.

d) Els carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un **itinerari per al transport públic** han de tenir una **amplada addicional de 5 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles**. En cas contrari, s'atendrà al que estableixen els apartats anteriors.

e) El **pendent màxim** dels nous carrers en sòl urbanitzable no ha de superar el **8%**, i només en casos excepcionals, degudament justificats, pot arribar fins al 12%.

En qualsevol cas, el pendent del 8% no serà acceptable per a llargades superiors a 300 metres. Cas que es superi aquesta llargada, es construiran espais de descans amb pendent màxim de 2% que continguin, com a mínim, un cercle d'1,5 metres de radi.

La construcció d'escales a la via pública resta condicionada a què hi hagi un itinerari alternatiu adaptat a la normativa d'accessibilitat. Quan l'itinerari alternatiu sigui desproporcionat en temps i/o recorregut, d'acord amb el que estableix la citada normativa, es construiran ascensors o elements elevadors segurs i accessibles.

f) El **pendent màxim dels itineraris per a bicicletes** no pot superar, amb caràcter general, el **5%**. Només en supòsits excepcionals, degudament justificats, aquest pendent pot arribar al 8%.

g) La previsió de places per a aparcament de bicicletes i de vehicles inclosa en els instruments de planejament urbanístic s'ha d'ajustar a les reserves mínimes establertes als annexos 2 i 3 d'aquest Decret, respectivament.

4.2 En l'elaboració dels estudis es poden proposar, en base a condicionants geomètrics, pel conjunt d'un àmbit i en coherència amb els sectors continguts o amb base a les característiques de l'entorn, paràmetres diferents als fixats en l'apartat anterior, sempre que es justifiqui que es compleixen els objectius de sostenibilitat de la mobilitat i la normativa d'accessibilitat.

8.2 XARXA D'ITINERARIS PER AL VEHICLE PRIVAT

8.2.1 CRITERIS DE DEFINICIÓ DE LA XARXA D'ITINERARIS

Article 18

Xarxa bàsica per a vehicles

18.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a vehicles, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

18.2 La xarxa bàsica per a vehicles prevista en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada ha d'assegurar la **connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments** i com a mínim els següents:

a) **Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.**

b) **Equipaments comunitaris** com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.

18.3 La xarxa bàsica per a vehicles ha de ser **contínua** i, si s'escau, ha de procurar assegurar la continuïtat dels itineraris amb la dels municipis veïns.

8.2.2 PROPOSTA D'ITINERARIS

Tal i com s'ha indicat en l'apartat de l'impacte viari, amb l'objectiu de reduir la mobilitat de pas en vehicle motoritzat pel centre del nucli urbà de Figueres el POUM projecta diferents actuacions a la xarxa viària. Aquestes són:

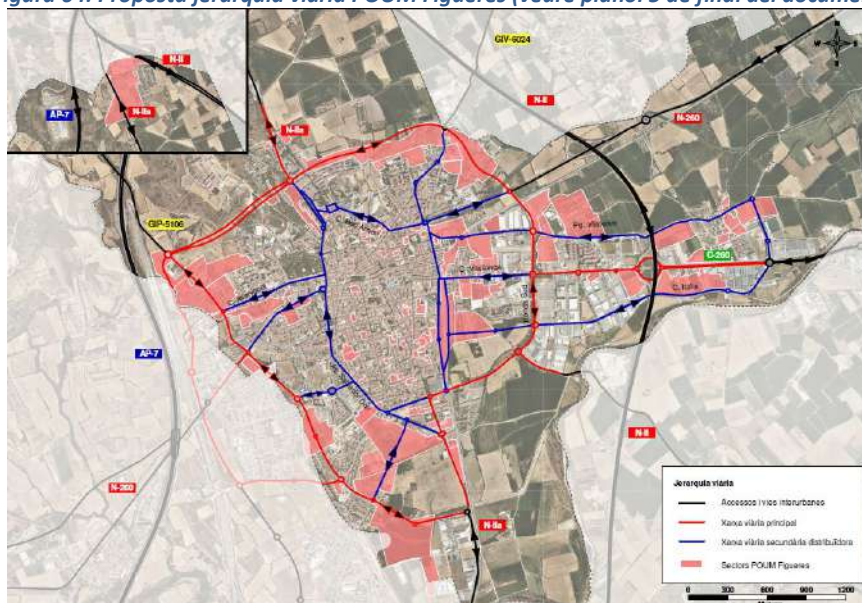
- Desdoblament de l'N-II.
- La variant de Vilafant.
- Completar el sistema de Rondes dins del nucli urbà. Les actuacions en el sistema de rondes consisteix en el perllongament de la Ronda Sud en direcció nord cap a la zona de Tapis-Cendrassos i la seva connexió amb l'estació del TGV fins a la N-260 (Vilafant). En l'extrem meridional, es preveu la connexió de la N-260, des del Mas Galceran, fins a la N-IIa, al sud de les Forques.

Així mateix, es proposa un canvi de jerarquia en la xarxa viària urbana amb l'objectiu de reduir el trànsit rodat per les vies més cèntriques del municipi. En concret es proposa:

- Reconvertir en xarxa secundària distribuïdora els eixos de la xarxa primària del c. Tapís, el c. Rec Arnay, l'N-260 (entre la Ronda Sud i la plaça Elíptica), l'av. Vilallonga (entre la Ronda Sud i el c. Nord), l'av. Salvador Dalí, el c. Avinyonet, el c. Empordà i el c. Met Miravittles.
- Connectar el carrer Itàlia i el passeig Vilatenim a la Ronda Sud i la carretera C-260, i convertir aquests eixos en xarxa secundària distribuïdora.

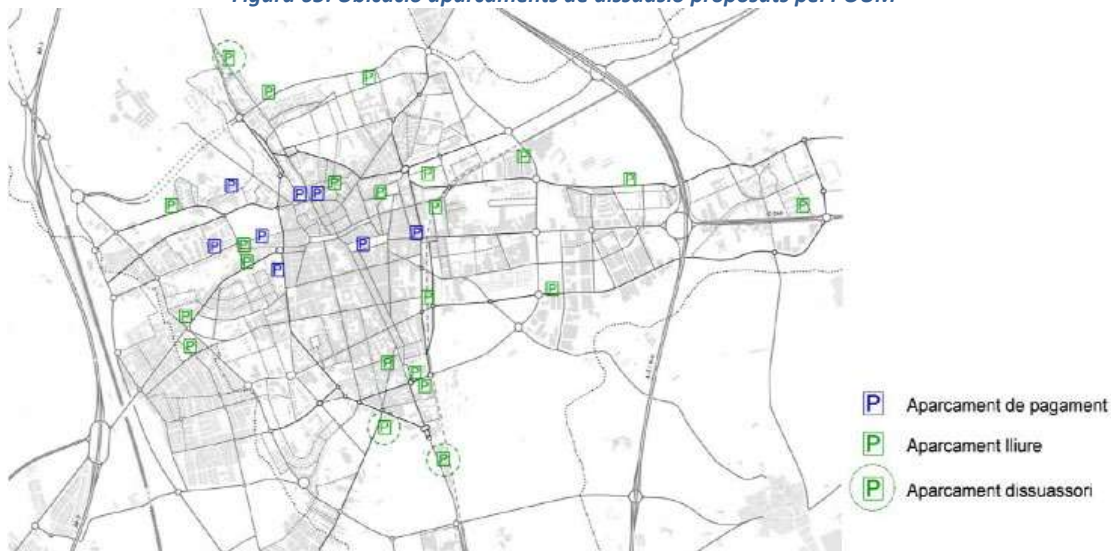
- Reconvertir en xarxa local els carrers Nou, Méndez Núñez, de la Rutlla, Castelló, La Rambla, Lasauca, Pujada del Castell, Pella i Forgas, Calçada Monjos i l'av. Costa Brava.

Figura 64: Proposta jerarquia viària POUM Figueres (veure plànol 5 de final del document)



Quant als aparcaments, el POUM contempla la complexió d'una xarxa d'aparcaments dissuasius que permetin resoldre el problema dels visitants i dels residents, especialment els de les àrees centrals. La xarxa d'aparcaments s'estructura d'una manera coordinada amb el transport públic i la jerarquia viària local, tal i com mostra la imatge inferior.

Figura 65: Ubicació aparcaments de dissuasió proposats pel POUM



8.3 XARXA D'ITINERARIS DE VIANANTS

8.3.1 CRITERIS DE DEFINICIÓ DE LA XARXA DE VIANANTS

L'Article 15 del Decret 344/1006 per a l'elaboració dels estudis d'avaluació de mobilitat generada estableix els criteris i requisits que ha de complir la xarxa d'itineraris principals per a vianants, la qual s'ha de donar prioritat sobre la resta de modes de transport:

15.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris principals per a vianants, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article. Als efectes d'aquest Decret, s'entén per **vianant la persona que es desplaça a peu o amb cadira de rodes amb o sense motor.**

15.2 La xarxa d'itineraris principals per a vianants, a la qual s'ha de donar prioritat sobre la resta de modes de transport, ha d'assegurar la **connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu o amb mitjans auxiliars** i com a mínim els següents:

- a) **Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans** i altres nodes de transport col·lectiu.
- b) **Equipaments comunitaris**, com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.
- c) **Mercats, zones i centres comercials.**
- d) **Instal·lacions recreatives i esportives.**
- e) **Espais lliures** amb una forta freqüentació, com zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius.
- f) **Àrees d'activitat laboral**, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.

15.3 La xarxa d'itineraris principals per a vianants s'ha de definir en base a criteris que permetin **evitar els accidents de trànsit.** A aquests efectes:

- a) Es consideren **els carrers d'ús exclusiu per a vianants, els carrers de convivència i els carrers de zona 30**, en aquest ordre, com a més idonis per establir els itineraris per a les persones vianants.
- b) Els eixos en planta d'aquests itineraris han de tenir un **traçat el més directe** i natural possible i, en conseqüència, tant la reordenació de les cruïlles com la seva concepció han de tenir en compte aquest criteri.
- c) En rambles i passejos centrals destinats a la circulació de les persones vianants, s'han d'**evitar els canvis de trajectòria** deguts a la manca de passos de vianants alineats amb l'eix principal de la circulació de les persones vianants.

15.4 Els itineraris principals per a vianants han de ser **continus**, formant una xarxa que, de manera complementària amb la resta de voreres, doni una total accessibilitat al municipi per a les persones vianants. Si s'escau, aquesta xarxa s'ha de coordinar amb la dels municipis veïns.

15.5 Els itineraris principals per a vianants han d'estar **coordinats amb els itineraris per a transport públic i col·lectiu.**

15.6 Els itineraris principals per a vianants fora de població s'han de **segregar i protegir adequadament quan transcorrin pel costat de la xarxa viària.**

15.7 Tots els itineraris per vianants seran adaptats d'acord amb les normes d'accessibilitat urbanística previstes al **Codi d'accessibilitat.**

8.3.2 PROPOSTA D'ITINERARIS

A partir d'aquests criteris, doncs, s'haurà d'establir la xarxa de vianants de manera que es connectin tots els nous sectors de desenvolupament a les zones residencials i de generació i atracció de viatges existents (equipaments, pols d'activitat econòmica i parades d'autobús). Els itineraris han d'ésser continus amb la xarxa existent de vianants.

En aquest sentit es proposen els següents itineraris principal de vianants, que ressegueixen eixos cívics de la ciutat:

Itineraris longitudinals (nord-sud):

- Carrer Jordi Cuffí Casellas
- Carrer de València
- Carrer Tallaferro
- Carrer Carles Fages de Climent
- Avinguda Salvador Dalí
- Pujada del Castell
- Carrer de Sant Pau
- Camí de les Forques
- Carrer Borrassà
- Carrer Nou
- Carrer Joan Matas
- Carrer Joan Arderius
- Avinguda de Perpinyà
- Carrer Sant Climent Sescebes
- Carrer Puig Neulós
- Carrer de Peralada
- Carrer Tapís
- Ronda Sud
- Plaça Europa
- Carretera de Vilatenim

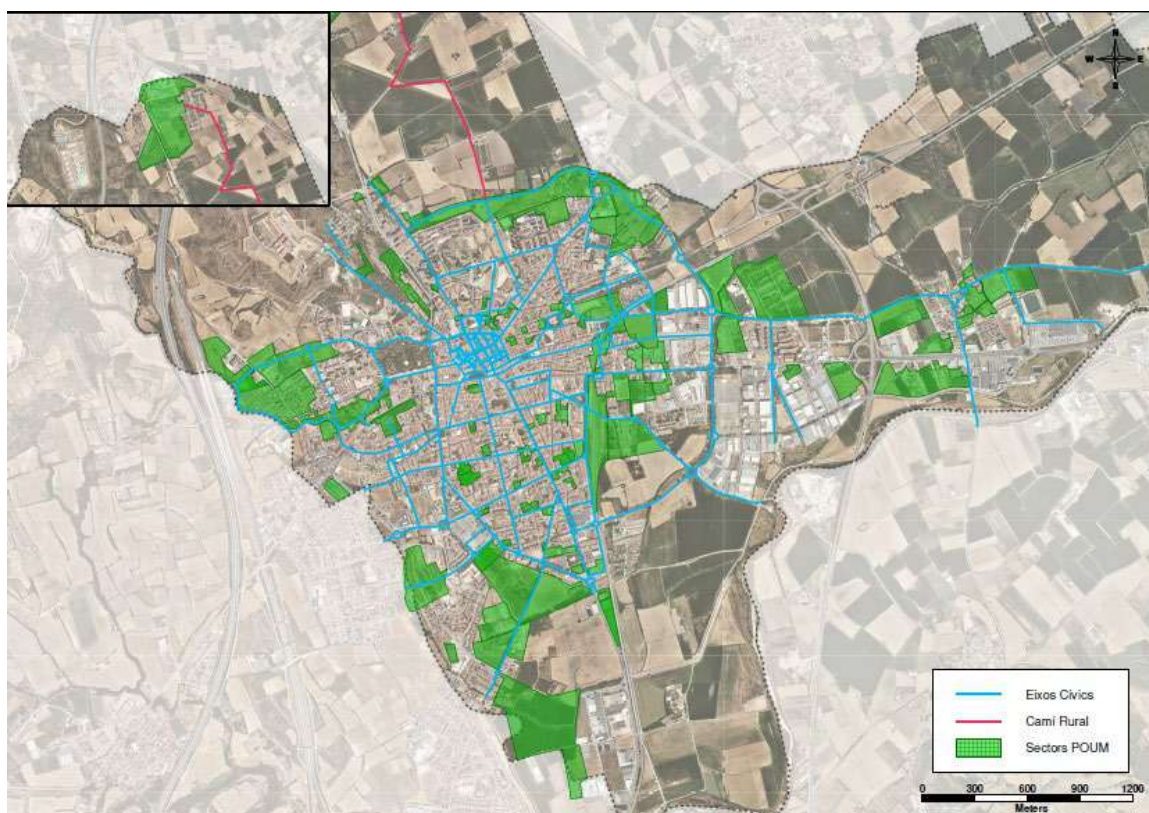
Itineraris transversals (est-oest):

- Carrer de Vilatenim
- Avinguda Villalonga
- Avinguda de la Costa Brava
- Carretera del Far d'Empordà
- Carrer Caamaño
- Carrer Joaquim Cusí i Fortunet
- Carrer Manuel de Falla
- Carrer Balmes
- Carrer de Col·legi
- Carrer Sant Llàtzer
- Carrer Pere III
- Carrer Pujades
- Carrer Dama d'Aragó
- Carrer Met Miravilles
- Avinguda Maria Àngels Anglada

Complementàriament a aquests eixos, també es té en compte l'ametlla central del municipi (entre la Rambla, la pujada del Castell i els carrers Ample i Muralla) com a punt central i zona de confluència de la majoria d'itineraris.

A tots els sectors estudiats s'hi pot accedir per qualsevol d'aquests eixos, excepte al SUDi 2 Polígon Industrial del Nord, a uns 2,5 km del centre. Tanmateix, l'accés pels vianants és possible gràcies a la xarxa de camins rurals i, en especial, al camí de la Campassetta i al camí del Pla d'Hostalets.

Figura 66: Proposta d'itineraris de vianants



D'altra banda, el POUM projecta continuïtats en el viari intern dels sectors i nous carrers per donar accessibilitat al nou continu urbà. Aquests nous vials hauran de complir amb les amplades mínimes recomanades als paràmetres de planificació general, tant de seccions com de voreres per garantir la seguretat dels vianants. Aquells que comparteixin traçat amb l'itinerari de bicicletes hauran de comptar, com a mínim, amb una amplada addicional de 2 m pel carril bicicleta, en vorera o en calçada en funció del trànsit de vehicles.

8.3.3 ALTRES RECOMANACIONS

A continuació es relacionen altres paràmetres a tenir en compte a l'hora de definir itineraris de vianants:

- Els carrers nous haurien de reservar un mínim de 2,5 m per vianant a cada costat.
- Per facilitar el creuament dels vials nous proposats el POUM per part dels vianants es proposa pintar passos per vianants distants 100 metres un de l'altre, que és la distància recomanada.
- L'amplada mínima dels passos de vianants ha d'estar compresa entre 2 i 4 metres, en funció de la velocitat dels vehicles, si és superior a 50 km/h o no. La velocitat màxima permesa serà de 50 km/h i per tant serà suficient una amplada de 3 metres. La llargada màxima que els vianants poden superar amb plena seguretat és de 10 metres.
- Pas de vianants als quatre costats d'una cruïlla.

- Rampes i rebaixos de les voreres a tots els passos de vianants que es mantinguin a nivell de calçada, tal i com estableix el "Codi d'Accessibilitat de la Generalitat de Catalunya de supressió de barreres arquitectòniques", per millorar l'accessibilitat de les persones de mobilitat reduïda
- Als passos de vianants amb carril bici s'hi afegiran agregats durs i blancs per augmentar la resistència al lliscament.

En les vies locals que formin part d'un itinerari de vianants es fan les següents propostes:

- Limitar la velocitat a 30 Km/h.
- Aparcament en zig-zag (desviació de l'eix de la trajectòria) per fer complir la velocitat màxima.
- Localització de l'estacionament al costat contrari al d'entrada dels vehicles que venen pel carrer perpendicular, permetent d'aquesta forma una major visibilitat a la cruïlla.
- Voreres amb "orella" en la banda del cordó d'estacionament, per tal de millorar la visibilitat del vianants en relació als vehicles que s'aproximen (per tal de millorar la visibilitat als passos de vianants es recomana aquesta mesura en lloc de la prohibició de l'estacionament en els 10 m anterior al pas ja que es podrien donar casos d'estacionaments indeguts que afectarien a la visibilitat del vianant)

Figura 67: Proposta de localització de l'aparcament en zig-zag

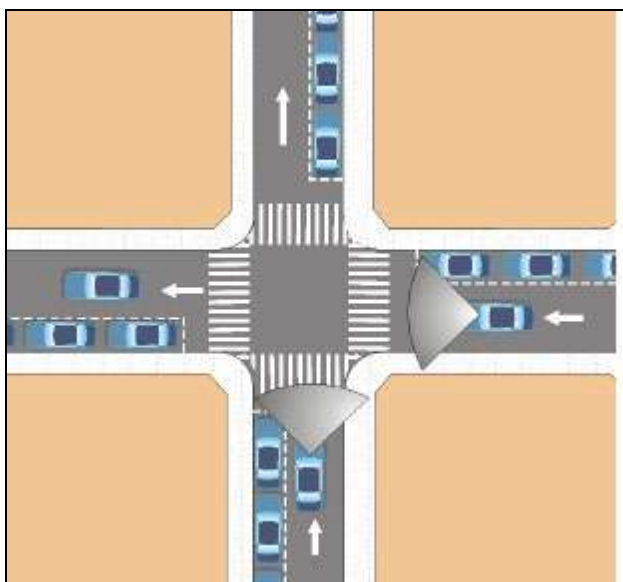
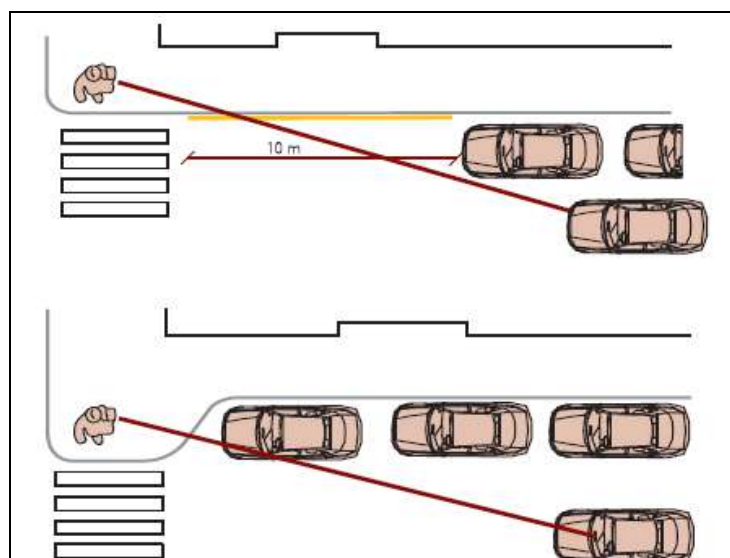


Figura 68: Millora en la visualització a les cruïlles (Font: DPTOP)



8.4 XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES

8.4.1 CRITERIS DE DEFINICIÓ DE LA XARXA D'ITINERARIS

La definició dels itineraris per bicicleta hauran de contemplar, segons el Decret 344/2006, el següent:

Article 17

Xarxa d'itineraris per a bicicletes

17.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a bicicletes, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

17.2 La xarxa d'itineraris per a bicicletes han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2.

17.3 Els itineraris per a bicicletes han de ser continus, formant una xarxa i preferentment hauran de discórrer per vies ciclistes segregades o carrils-bici protegits.

17.4 La xarxa d'itineraris per a bicicletes s'ha de preveure connectada amb la xarxa de bicicletes de la resta del municipi i, si s'escau, amb la dels municipis veïns i s'ha de coordinar amb la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu.

17.5 Els itineraris per a bicicletes no es poden fer passar per carreteres de doble calçada ni per carreteres de calçada única amb una intensitat mitjana diària superior a **3.000 vehicles**, llevat que es segreguin de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció.

17.6 Es poden preveure itineraris de bicicletes per **carrers de zona 30** en cohabitació amb la resta dels vehicles.

8.4.2 PROPOSTA DE XARXA D'ITINERARIS

Existeixen diverses raons per potenciar la mobilitat en bicicleta en el municipi de Figueres:

- La bicicleta pot substituir còmodament el vehicle privat per a distàncies inferiors als 5 km. En aquestes distàncies, la bicicleta és més ràpida que el cotxe, si es calcula el temps de porta a porta.
- La bicicleta és un mitjà compacte, relativament ràpid (la velocitat mitjana en zona urbana és de 15-25 km/h), accessible, flexible, sa i ecològic.
- Amb bicicleta es pot assolir sense gaire esforç una velocitat d'uns 20 km/h, la qual permet moure's pel municipi amb rapidesa, ja que tampoc no s'han de suportar les congestions habituals associades a altres mitjans de transport. Així, en uns 10 minuts es recorren aproximadament 3,2 km.

Atès que la distància mitjana dels desplaçaments urbans no supera els 5 km la bicicleta és un mode suficientment atractiu per anar entre dos punts qualsevols del nucli de Figueres.

Tal i com s'ha indicat a l'apartat de diagnosi, el centre de Figueres està regulat a zona 30, per tant les bicicletes tenen l'accés garantit degut a què comparteixen calçada amb el vehicle privat. Així doncs, tots els sectors del centre urbà (PAU AE11, PAU AE7, PAU R10, PAU R11, PAU R12, PAU R14a, PAU R14b, PAU R15, PAU R16, PAU R17, PAU R18a, PAU R18b, PAU R19, PAU R20, PAU R21, PAU R22, PAU R23, PAU R24, PAU R25, PAU R26, PAU R27, PAU R2a, PAU R2b, PAU R3, PAU R36a, PAU R36b, PAU R37, PAU R39, PAU R4, PAU R5, PAU R6, PAU R8, PAU R9, PMU R1, PMU R11, PMU R13, PMU R2, PMU R4, PMU R5, PMU R6 i SUND 4) tindran l'accés garantit en bicicleta.

Així mateix, els carrils bicicleta actuals garanteixen l'accés als sectors:

- Carretera C-252: aquest eix connecta la ronda Sud amb l'av. Costa Brava (perímetre de la zona 30 del centre), permeten l'accés en bicicleta als sectors PMU AE1, PAU R38, SUD 3, SUD 4 i SUD 7.
- Camí de la Muntanyeta: aquest eix connecta els sectors PMU R8 i SUD 5 amb la Pujada del Castell.
- Eix passeig de Vilatenim i la ronda Sud: connecta els sectors PMU R12, PMU AE1, PMU R2 i SUD 6 amb el perímetre de la zona 30 (c. Joan Matas) del centre.
- Carrer d'Itàlia: connecta els camins rurals amb el sector SUND1.
- Eix ciclable format pels carrers Fages de Climent – av. M. À. Anglada: aquest eix connecta els sectors PAU R35, PAU AE4, PAU AE5, PAU AE6, SUD1, SUD2 i SUND5 amb el perímetre de la zona 30 (av. Salvador Dalí) del centre.

Complementàriament, l'Ajuntament de Figueres té projectat executar en els propers anys els següents eixos ciclables:

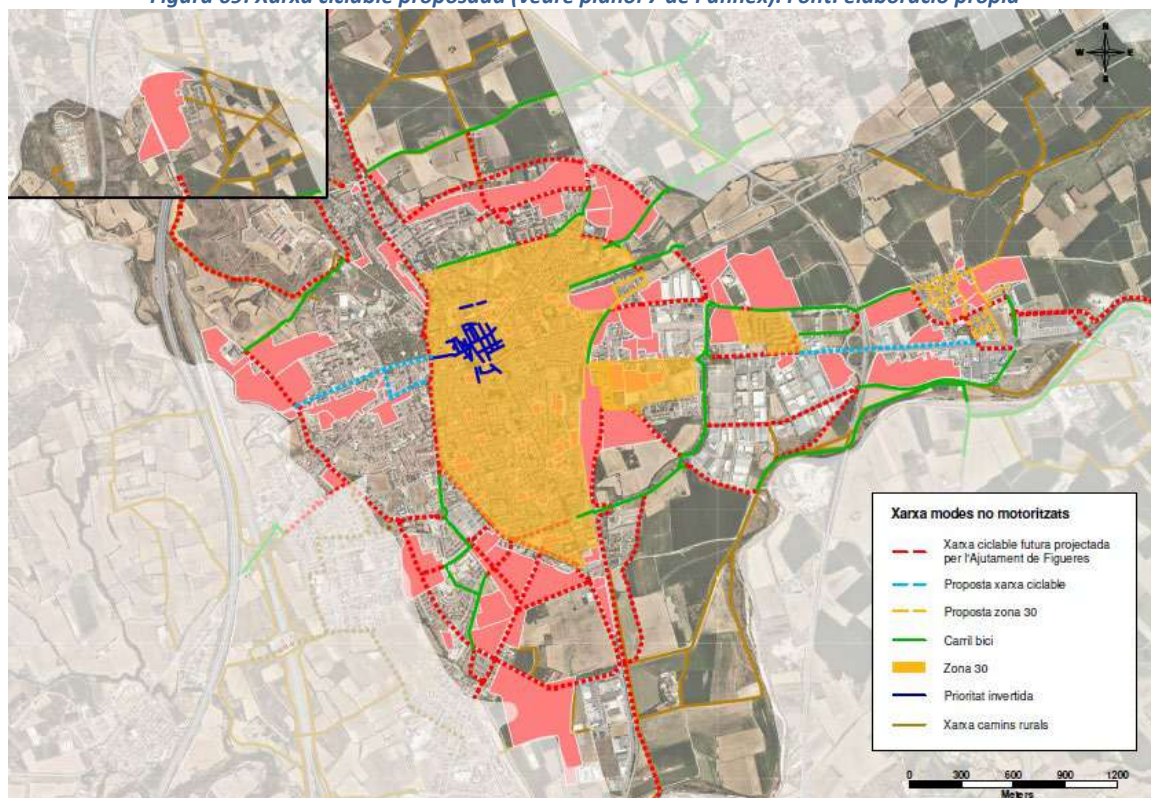
- Nou vial ronda al barri de Tapís-Cendrassos i av. Perpinyà: que connectarà amb la Ronda Sud i l'N-IIa. Aquest eix viari futur estarà dotat de carril bici i permetrà l'accés en bicicleta als sectors PAU R1, SUD3, SUD4 i PMU AE1 i, mitjançant l'eix de la carretera C-252, es garanteix l'accés al centre.
- Ronda Sud entre la carretera C-252 i el passeig de Vilatenim i el passeig Vilatenim entre Ronda Sud i el c. Port de la Selva: aquest eix ciclable permetrà l'accés en bicicleta al sector PMU R11, PAU AE7, PMU AE0, PMU R12 i PMU R2 i es garanteix l'accés al centre.
- Perllongament de l'eix ciclable del passeig de Vilatenim per la ronda del Camp i el carrer de la Duana: permetrà l'accés en bicicleta als sectors PMU AE4, PAU V5, PAU V1, PAU V2, PAU V3, PAU V4 i SUND 3 des de el centre.

- Eix de l'av. Vilallonga i el carrer de les Granolles: permetrà la connexió del carril bici actual de la ronda Sud amb el del carrer de la Closa Rasa. Aquest nou eix permetrà l'accés en bicicleta als sectors PMU AE3 i PAU AE9 des del centre.
- Al sud del nucli urbà està projectat estendre la xarxa ciclable als carrers Joan Matas, l'N-lla, camí de les Forques i l'av. De Rec Susanna: aquests eixos ciclables permetran l'accés en bicicleta dels sectors PAU EA1, PAU AE2, PAU AE3a, PAU EA3b, PAU AE4, PAU AE5, PAU AE6, SUD 1, SUND 5, SUDi 1 i PAU R35 amb la zona 30 del centre.
- Nou carril bici a l'eix de l'av. Montserrat Vayreda – Josep Junouer – Pere Teixidor: connectarà amb el futur carril bici del camí de les Forques i l'actual carril bici del carrer Fages de Climent. Aquest nou eix permetrà l'accés en bicicleta als sectors PAU AE13 i SUD2.
- La xarxa de camins rurals permet l'accés al sector SUDi 2 fins al nou vial ronda, al barri de Tapís-Cendrassos: Des d'aquest punt, com s'ha indicat anteriorment, es podrà accedir al centre.

Els sectors PAU V1, PAU V2, PAU V3, PAU V4, PAU V5, PAU R29, PAU R30, PAU R31, PAU R32, PAU R33, PMU AE3 i PAU AE10 no tenen garantida l'accessibilitat en bicicleta. Per tant, es proposa executar la següent xarxa ciclable per garantir el seu accés:

- Nou carril bici per l'eix de l'av. Vilallonga – carretera de Roses entre els trams projectats per l'Ajuntament (entre els carrers de les Granolles i Baladres): aquest carril bici connectarà el carril bici projectat a l'av. Vilallonga que arriba fins el carrer de les Granolles amb el carril bici projectat per l'Ajuntament del carrer Baladres. El nou eix permetrà l'accés en bicicleta als sectors PAU AE9, PMU AE3, PMU AE4 i SUND1.
- Nou carril bici a l'eix Passeig Nou – c. Avinyonet – c. De les Pedreres: aquest carril bici connectarà el carril bici projectat per l'Ajuntament a l'Av. Salvador Dalí (i la zona 30 del centre) amb el nou carril bici d'accés als sectors PE, PMU R18 i SUND4. El nou eix permetrà l'accés en bicicleta als sectors PAU R29, PAU R30, PAU R32, SUD 5, PMU R7 i PAU AE10.
- Nou carril bici al carrer Damas Calvet i la C-256 (entre el c. Damas Calvet i la plaça del Sol): aquest carril bici connectarà el carril bici indicat anteriorment amb el carril bici projectat per l'Ajuntament a l'av. Salvador Dalí (i la zona 30 del centre). El nou eix permetrà l'accés en bicicleta als sectors PAU R30 i PAU R32.
- Regular a zona 30 els vials interns del barri de Vilatenim: es proposa regular a zona 30 els vials interns del barri de Vilatenim per tal de donar accés en bicicleta als sectors PAU V1, PAU V2, PAU V3, PAU V4, PAU V5, SUND2, SUND 3 i PMU AE4.

Figura 69: Xarxa ciclable proposada (veure plànol 7 de l'annex). Font: elaboració pròpia



D'altra banda, a través de la xarxa de camins rurals es faran extensibles aquests itineraris ciclables en l'àmbit interurbà.

Per promoure els desplaçaments amb bicicleta es proposa, a banda de les places per bicicleta reservades fora de l'espai públic, ubicar aparcaments a les zones verdes properes als equipaments previstos. L'objectiu és facilitar l'accés a l'equipament i la zona verda.

8.5 XARXA D'ITINERARIS PER A TRANSPORT PÚBLIC I COL·LECTIU DE SUPERFÍCIE

8.5.1 CRITERIS DE DEFINICIÓ DE LA XARXA D'ITINERARIS

En relació a la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície, l'article 16 del Decret 344/1006, de 19 de setembre de 2006, per a l'elaboració dels estudis d'avaluació de mobilitat generada, indica que:

Article 16

Xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície

16.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

16.2 La xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície, urbà i interurbà, s'ha de definir tenint en compte les línies d'autobús, de tramvies i d'altres sistemes de transport col·lectiu, existents i previstos en el moment de redacció del pla urbanístic. La xarxa també ha d'incorporar la previsió de carrils bus, la implantació de noves línies, el perllongament o el canvi de traçat de les existents.

16.3 Aquests itineraris han d'assegurar la **connectivitat amb els indrets on es generi un nombre de desplaçaments molt elevat** i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2 i s'han de connectar amb la xarxa per a transport públic i col·lectiu de la resta del municipi i, si s'escau, dels municipis veïns.

16.4 En la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu, les parades de les línies s'han de situar de manera coordinada amb els itineraris per a vianants i per a bicicletes i s'han de situar de manera que **la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres**, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.

16.5 L'espai destinat a parades per al transport col·lectiu i/o parades de taxi s'ha de configurar de manera que es respecti l'espai destinat als itineraris per a vianants i per a bicicletes i que es garanteixi la seguretat de les persones vianants i dels i de les ciclistes.

16.6 En carrers amb molt trànsit de vehicles que puguin dificultar la circulació del transport col·lectiu, s'han de preveure carrils bus-taxi a partir de 20 circulacions d'autobusos en l'hora punta o 120 circulacions diàries. En qualsevol cas, per freqüències inferiors, es farà l'estudi particular sobre la conveniència de la seva implantació.

8.5.2 PROPOSTA DE XARXA

Tal i com s'ha analitzat anteriorment, cal reforçar la línia L1 del servei urbà d'autobús per tal de poder absorbir l'increment de demanda previst en aquest mode. En aquest sentit, es proposa incrementar en 2 serveis l'oferta d'expedicions diària (que representaria un increment de 140 places/dia).

D'altra banda, es proposa la modificació dels recorreguts de les línies L1, L2 i L3 per tal de millorar la cobertura en els nous sectors proposats pel POUM. En concret les modificacions són:

- Línia L1: es proposa que la línia, en sentit Vilatenim, segueixi pel carrer d'Itàlia fins al camp de futbol. En sentit al centre del municipi, es proposa que la línia segueixi pel Passeig de Vilatenim, el carrer Cabanes i el carrer Nou fins a connectar amb l'avinguda Vilallonga, on segueix el recorregut actual.
- Línia L2: es proposa que el nou recorregut giri en direcció est al camí de les Forques pel nou vial que connecta amb l'av. Del Rec Sussanna, posteriorment es segueixi per aquest eix fins a l'N-IIa on l'autobús gira en direcció nord. A continuació, es segueix per aquest eix i el carrer Nou fins a la intersecció amb la Ronda Sud on el vehicle gira en direcció est. Posteriorment, gira en direcció nord pel nou vial del carrer Joan Matas fins a la plaça de l'estació on gira a l'esquerra en direcció oest pel carrer Pompeu Fabra i Méndez Núñez fins a la plaça del Gra i el carrer de la Rutlla fins el carrer Nou on segueix el recorregut actual.
Complementàriament, es proposa reduir el recorregut pel sector de Les Mèlies de Vilafant. Es proposa que des del carrer Maria Torre l'autobús giri en direcció est per l'av. de les Mèlies fins al nou vial projectat pel POUM que connectarà amb el c. Pere Teixidor. Des d'aquest punt, es proposa mantenir el recorregut actual.
- Línia L3: es proposa que la línia modifiqui el seu recorregut al carrer Bassegoda amb el carrer Pení. Actualment, l'autobús entra al carrer Pení, i es proposa que l'autobús segueixi pel carrer Bassegoda fins al nou carrer projectat al POUM paral·lel al carrer Pení on seguiria en sentit oest fins a l'av. Perpinyà on connectaria amb el recorregut actual.

- Línia LE: es manté el recorregut actual.

Les modificacions dels recorreguts de les línies impliquen:

- L1: reducció d'1 km/expedició al dia en els dos sentits
- L2: increment de 0,5 km/expedició al dia en els dos sentits.
- L3: increment de 0,1 km/expedició al dia per sentit.
- LE: és manté el recorregut actual.

Aquesta proposta inclou la localització de 15 noves parades (6 parades a la línia L1, 6 parades a la línia L2, 1 parada a la línia L3 i 2 parades a la línia LE).

D'altra banda, i atès el volum significatiu de nova demanda de viatgers associats a serveis d'autobús d'empresa, caldrà garantir que en el desenvolupament del nou sector industrial SUDi 2 es posi en marxa sistemes de transport privat per tal de garantir l'accés dels treballadors i treballadores amb modes alternatius al vehicle privat, tot garantint els principis de mobilitat democràtica.

9 FINANÇAMENT

9.1 TRANSPORT URBÀ

Article 19.2

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada també ha d'incorporar l'obligació de les persones propietàries de participar en els costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'exploació del servei de transport públic de superfície en proporció a l'increment del nombre de línies o perllongament de les existents, amb els paràmetres de càlcul indicats a l'annex 4 d'aquest Decret 344/2006, de 19 de setembre. Les administracions han de vetllar perquè aquest finançament es destini a les administracions competents en matèria de transport segons l'àmbit territorial.

Annex 4

D'acord amb el Decret 344/2006, de 19 de setembre, el càlcul del dèficit anual del transport públic de superfície es fa d'acord amb la següent fórmula:

$$D = 365 \cdot r \cdot p \cdot 0,7$$

Essent:

D = dèficit d'exploació del transport públic de superfície

r = increment dels km totals de recorregut diàriament establint 6 circulacions mínimes per parada

p = preu unitari del km recorregut

El preu unitari del transport urbà per a ciutats petites (menys de 100.000 habitants) era l'any 2004 de 2,63 €/Km. La variació de l'IPC corresponent del novembre de 2004 al gener de 2023 és del 47,6% (Font: INE), de manera que el preu unitari actualitzat és de 3,88 €/Km.

Pel càlcul del dèficit anual del transport públic de superfície s'ha utilitzat el factor de 315 dies (oferta de dilluns a dissabte) per passar d'oferta diària a oferta anual.

Per tant,

Increment del nombre d'expedicions (2) a la línia L1:

$$D = 315 \cdot (12,2 \text{ km} \cdot 2 \text{ exp/dia}) \cdot 3,88 \text{ €/Km} \cdot 0,7 = 20.936,65 \text{ €}$$

Reducció d'1 km la longitud de l'itinerari de la línia L1 per expedició al dia en els dos sentits:

$$D = 315 \cdot (-1,0 \text{ km} \cdot 29 \text{ exp/dia}) \cdot 3,88 \text{ €/Km} \cdot 0,7 = -24.078,00 \text{ €}$$

Increment de 0,5 km la longitud de l'itinerari de la línia L2 per expedició al dia en els dos sentits:

$$D = 315 \cdot (0,5 \text{ km} \cdot 31 \text{ exp/dia}) \cdot 3,88 \text{ €/Km} \cdot 0,7 = 14.222,54 \text{ €}$$

Increment de 0,1 km la longitud de l'itinerari de la línia L3 per expedició al dia en els dos sentits:

$$D = 315 \cdot (0,1 \text{ km} \cdot 19 \text{ exp/dia}) \cdot 3,88 \text{ €/Km} \cdot 0,7 = 1.870,26 \text{ €}$$

Així doncs, la proposta de millora del servei de transport públic urbà necessària per absorbir la nova demanda en aquest mode un cop es desenvolupi el POUM té un cost estimat de **12.951,45 euros** (al tractar-se d'un xifra anual, estarà subjecta al creixement anual de l'IPC).

L'increment d'oferta de transport públic té com objectiu principal donar cobertura als nous àmbits de desenvolupament.

Es proposa que el finançament de l'increment d'oferta sigui assumit pels sectors del POUM en proporció al total de mobilitat generada (viatges/dia). Així doncs, els costos a assumir per cada sector són els següents:

Taula 27: Distribució dels costos d'increment d'oferta del transport públic per sector

Codi sector POUM	% mobilitat total generada	€/any	Codi sector POUM	% mobilitat total generada	€/any
PAU R1	0,1%	10,40	PAU AE1	0,3%	39,59
PAU R2a	0,1%	8,59	PAU AE2	0,9%	122,91
PAU R2b	0,0%	5,02	PAU AE3a	0,7%	89,77
PAU R3	0,1%	15,89	PAU AE3b	1,5%	189,55
PAU R4	0,1%	7,30	PAU AE4	0,5%	66,63
PAU R5	0,3%	45,14	PAU AE5	0,4%	56,92
PAU R6	0,2%	21,99	PAU AE6	0,3%	34,77
PAU R8	0,4%	48,05	PAU AE7	0,2%	22,02
PAU R9	0,3%	33,79	PAU AE8	0,6%	77,96
PAU R10	0,1%	13,31	PAU AE9	0,1%	15,35
PAU R11	0,1%	15,03	PAU AE10	0,5%	66,15
PAU R12	0,0%	6,44	PAU AE11	1,2%	151,29
PAU R14a	0,2%	27,91	PAU AE12	1,5%	192,49
PAU R14b	0,2%	25,23	PAU AE13	2,1%	268,33
PAU R15	0,1%	17,54	PAU AE14	2,8%	358,30
PAU R16	0,2%	31,10	PMU R1	6,4%	824,90
PAU R17	0,9%	110,67	PMU R2	1,3%	174,62
PAU R18a	0,4%	54,97	PMU R4	2,5%	323,67
PAU R18b	0,3%	43,30	PMU R5	0,1%	12,42
PAU R19	0,4%	52,98	PMU R6	0,6%	79,39
PAU R20	0,1%	15,01	PMU R7	3,0%	385,26
PAU R21	0,3%	33,41	PMU R8	2,5%	324,97
PAU R22	0,2%	28,04	PMU R9	0,9%	121,83
PAU R23	0,2%	26,98	PMU R11	2,4%	306,03
PAU R24	0,3%	35,13	PMU R12	2,1%	270,01
PAU R25	0,2%	26,45	PMU R13	0,1%	17,49
PAU R26	0,4%	46,24	PMU AE1	0,5%	61,25
PAU R27	0,0%	5,58	PMU AE3	0,5%	59,34
PAU R29	0,3%	39,66	PMU AE4	2,2%	287,21
PAU R30	0,0%	5,58	SUD 1	5,5%	715,10
PAU R32	0,2%	31,34	SUD 2	3,1%	406,87
PAU R35	0,1%	17,25	SUD 3	6,8%	883,47
PAU R36a	0,1%	13,31	SUD 4	0,9%	121,47
PAU R36b	0,6%	83,41	SUD 5	1,9%	245,65
PAU R37	0,9%	116,24	SUD 6	2,9%	380,79
PAU R38	0,4%	50,44	SUD 7	2,6%	332,56
PAU R39	0,1%	11,59	SUDi 1	9,5%	1.234,14
PAU V1	0,0%	2,58	SUDi 2	4,8%	627,76
PAU V2	0,1%	9,30	SUND 1	4,0%	513,34
PAU V3	0,2%	28,69	SUND 2	2,4%	308,33
PAU V4	0,0%	2,15	SUND 3	0,9%	110,28
PAU V5	0,5%	60,79	SUND 4	2,9%	373,18
			SUND 5	3,2%	414,23

A partir d'aquestes despeses anuals, en base al Decret 344/2006, cada sector s'haurà de fer càrrec de les despeses en els 10 primers anys. Per tant, el valor estimat per cada sector s'haurà de multiplicar per 10 i tenir en compte l'increment de l'IPC anual.

D'altra banda, caldrà ubicar la senyalització i infraestructura específica de parada pels 15 nous punts proposats. El preu unitari per la instal·lació de marquesina, garantint l'accessibilitat, inclòs la informació s'estima en 8.000 €/ut (IVA inclòs).

Els costos imputables de les noves parades (amb marquesina i informació horària) per sectors són els següents:

Taula 28: Distribució dels costos de les noves parades (marquesina)

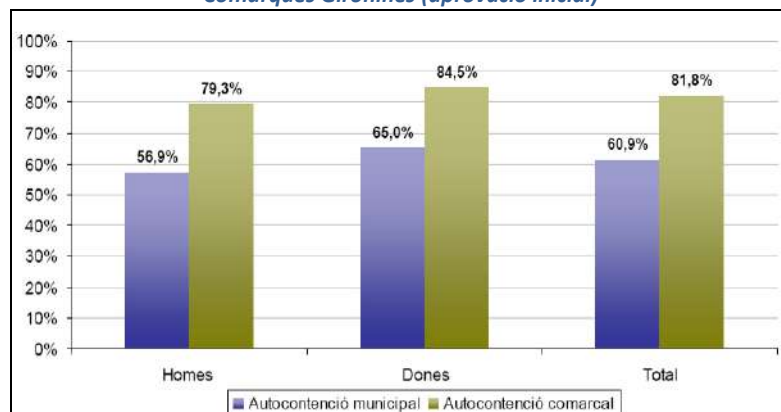
Adreça (orientativa)	Sectors que dona servei	Cost (€)	Observacions
C. Pení	SUD3	8.000,00	
C. Nord	PMU R1a	8.000,00	
Pg. Vilatenim (alçada c. Lleó)	PAU AE7, PMU R11	8.000,00	S'estima un cost de 4.000€ per sector (50%)
Pg. Vilatenim (alçada c. Marca de l'Ham)	PAU AE2 i PMU R12	8.000,00	S'estima un cost de 4.000€ per sector (50%)
Pg. Vilatenim (alçada Ronda del Camp)	SUND 2	8.000,00	
C. Itàlia (alçada SUND 1)	SUND 1	8.000,00	
C. Itàlia (alçada PMU AE3a i PMU AE3b)	PMU AE3a i PMU AE3b	8.000,00	S'estima un cost de 4.000€ per sector (50%)
C. Joan Andreu (alçada sector PAU R19)	PAU R18a, PAU R18b, PAU R19 i PAU R22	8.000,00	S'estima un cost de 2.000€ per sector (25%)
Ronda Sud (alçada c. Nou)	PAU R26 i PMU R6	8.000,00	S'estima un cost de 4.000€ per sector (50%)
C. Nou (alçada PAU AE3)	PAU AE3	8.000,00	
Nou vial d'accés al sector SUDi 1 des de l'N-IIa	SUDi 1	8.000,00	
C. Pere Teixidor (alçada SUD 2)	SUD 2	8.000,00	
Av. Mèlies (alçada SUD 2)	SUD 2	8.000,00	
Av. M. Àngels Anglada	PAU R27 i SUD 1	8.000,00	S'estima un cost de 4.000€ per sector (50%)
Camí de les Forques (alçada sector SUND 5)	PAU AE4, PAU AE5, PAU AE6, SUD 1 i SUND 5	8.000,00	S'estima un cost de 1.600€ per sector (20%)

10 INDICADORS DE GÈNERE

A partir del Pla Director de Mobilitat de les Comarques Gironines, pendent d'ésser aprovat definitivament, s'extreu les següents dades de mobilitat per gènere pel conjunt de l'àmbit.

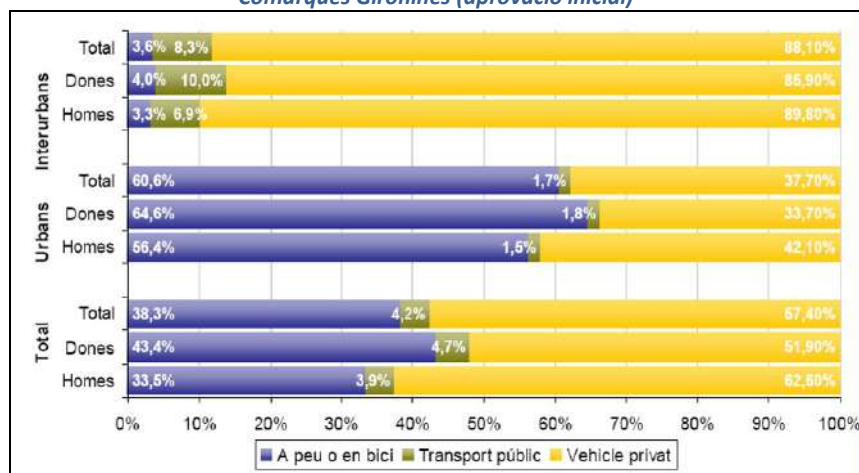
Si s'analitza l'autocontenció municipal i comarcal segons el gènere de la població, s'observa una diferència de fins a 8 punts percentuals entre homes i dones, tendint aquestes últimes a una major autocontenció, degut a les diferències entre les tasques que, en general, desenvolupen uns i altres; fent que, tendencialment, les dones facin més desplaçaments en el seu entorn més immediat, mentre que un major nombre d'homes els fan a més llarga distància.

Figura 70: Autocontenció municipal i comarcal segons el gènere a les comarques gironines, 2006. Font: PDM Comarques Gironines (aprovació inicial)



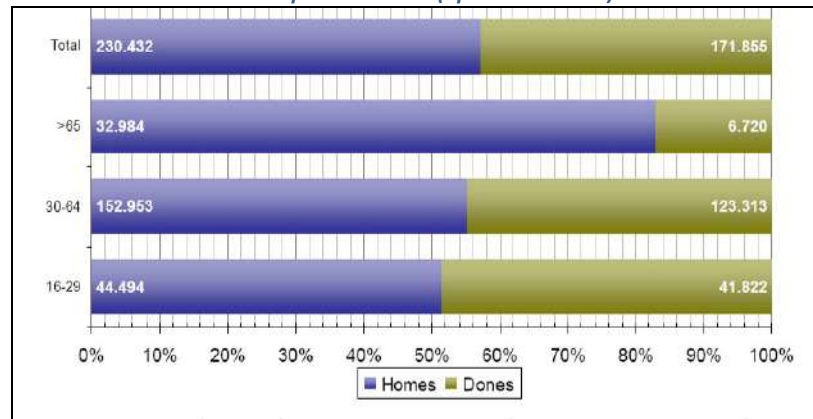
Pel que fa al repartiment modal, en la gràfica inferior s'observa com les dones utilitzen els mitjans no motoritzats més que els homes, essent molt menor la diferència en la utilització del transport públic, tret del cas dels desplaçaments interurbans, on és més difícil moure's a peu o en bicicleta. Això pot ser tant per una major dificultat per accedir al vehicle privat, com per les diferències en les tasques dutes a terme pels dos sexes.

Figura 71: Repartiment modal dels desplaçaments setmanals segons gènere a les comarques gironines. Font: PDM Comarques Gironines (aprovació inicial)



Quant a l'accés a la llicència de conduir s'observa com les dones han anat guanyant pes en els darrers anys pel que fa al nombre de llicències de conduir respecte als homes, aproximant-se a nivells similars excepte al grup d'edat més gran, on molt poques dones disposen de carnet en comparació amb els homes.

Figura 72: Població amb llicència per conduir segons gènere i grup d'edat a la província de Girona, 2007. Font: PDM Comarques Gironines (aprovació inicial)



11 SÍNTESI I CONCLUSIONS

Objecte de l'estudi

La Llei de mobilitat, de juny de 2003, té com a objectius bàsics integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic amb les de mobilitat, i condiciona l'urbanisme futur a la mobilitat, determinant un conjunt d'instruments de planificació de la mobilitat; concretament, els plans d'ordenació municipal o instruments equivalents han d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada per ésser aprovats.

En conseqüència, el present treball té com a objectiu la realització d'un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada per al desenvolupament del POUM al municipi de Figueres, així com l'avaluació de les propostes en el marc de la normativa legal, i el seu impacte en la mobilitat.

L'informe de mobilitat es desenvolupa sobre l'àmbit d'actuació del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Figueres, amb un terme municipal de 19,3 km² i de 47.235 habitants l'any 2020.

El desenvolupament del Pla preveu l'increment de sostre residencial en 6.112 nous habitatges (691.044 m² de sostre), 268.597 m² d'espais lliures, 153.982 m² de sostre d'equipaments i 688.176 m² de sostre d'usos no residencials (comercial, oficines i industrial).

Mobilitat generada

La mobilitat total generada i atreta pel conjunt del POUM de Figueres ascendeix a **189.873 viatges/dia**; l'increment net de mobilitat respecte a la situació actual és de **108.880** viatges/dia un cop descomptats 80.993 viatges/dia dels dobles comptatges.

En termes generals, el 61,7% (67.173 v/d) de la nova mobilitat generada serà urbana mentre el 38,3% restant serà interurbana o de connexió (41.707 v/d). Tanmateix, s'ha considerat que la mobilitat generada pels equipaments i els espais lliures serà un 100% urbana.

La mobilitat motoritzada serà la majoritària, amb un 46,6% dels desplaçaments, seguidament de la no motoritzada (45,6%); el transport públic representarà el 7,8% dels desplaçaments.

Els sectors on es preveu una mobilitat superior són el SUDi 1 Molí de l'Arròs (9.847 viatges/dia que representen el 9,0% de la mobilitat del POUM), el SUD 3 (8.561 v/d; 7,9%) i el PMU R1 (6.992 v/d; 6,4%).

Xarxa viària

Amb l'objectiu de reduir la mobilitat de pas en vehicle motoritzat pel centre del nucli urbà de Figueres, el POUM projecta diferents actuacions a la xarxa viària: desdoblament de la N-II, la variant de Vilafant i completar el sistema de rondes a dins del nucli urbà. Un cop definida la nova xarxa projectada pel POUM s'ha distribuït la nova mobilitat generada/atreta pels sectors amb l'objectiu d'identificar quins eixos viaris absorbeixen aquesta nova mobilitat.

En la nova xarxa proposada pel POUM totes les vies actual disminueixen el grau de saturació respecte l'escenari anterior degut, principalment, a una major distribució de la mobilitat pels nous vials que tanquen la ronda de Figueres.

Els nous vials proposats pel POUM contribueixen decisivament a eliminar trànsit dels eixos urbans principals:

- L'Avinguda Salvador Dalí perd entre 7.500 i 9.000 veh/dia a l'entorn de la Plaça del Sol, que representa una disminució d'entre el 57% i 70%.
- L'Avinguda Vilallonga es descarrega de trànsit (5.000 veh/dia) a partir de la Marca de l'Ham, que s'encamina pels itineraris alternatius possibilitats per haver donat continuïtat als carrers de Vilatenim i al carrer d'Itàlia.
- La Rambla perd 1.400 veh/dia, que representa una disminució del 12,0%.
- L'N-260 perd entre 9.000-10.000 veh/dia a la travessera de Vilafant que es desplacen a la nova variant.
- La variant de l'N-II (A-2) guanya uns 5.000 veh/dia per efecte de la seva transformació a doble calçada, que li permet guanyar velocitat i capacitat.
- Els nous trams de ronda de Figueres canalitzen entre 2.000 i 9.000 veh/dia.

Pel que fa a la situació del trànsit futura, la ronda Sud a l'alçada de la Marca de l'Ham és el punt amb un major grau de saturació, amb un 68,0%, i a l'alçada del carrer Nou amb un 65,9%. La resta de la xarxa viària interna principal presenta graus de saturació en hora punta inferiors al 60%.

Per tant, la proposta viària del POUM de Figueres està configurada per donar resposta al nou trànsit generat pels nous sectors de desenvolupament.

Transport públic

La nova demanda en transport públic s'ha estimat en 8.522 viatges/dia en els dos sentits, dels quals 2.015 viatges/dia són urbans i 6.506 viatges/dia interurbans.

Considerant que la nova mobilitat en transport públic urbà (2.015 v/d) es reparteix igual que la demanda actual entre les diferents línies, la demanda futura (actual + generada pel POUM) ascendeix a 6.506 v/d.

L'L1 serà la línia amb una major demanda, assolint el 105,3% de la seva capacitat. Per tant, caldrà reforçar aquesta línia per donar servei al 5,3% d'increment de demanda sobre l'oferta total actual. Amb l'increment de viatgers futurs a l'L1 es preveu assolir els 1.843 v/d, valor superior a la capacitat de la línia al llarg del dia (1.750 persones/dia). Per tant, caldrà incrementar l'oferta d'expedicions a l'L1 per donar servei als 93 viatges/dia que no tindran oferta en el futur.

Pel que fa a la resta de les línies, l'L2 incrementarà la demanda fins al 66,1%, l'L3 fins al 45,0% i l'LE fins al 52,3%. Per tant, no es preveuen problemes de capacitat en aquestes línies.

Alguns dels nous desenvolupaments previstos en el POUM no queden ben coberts per la xarxa actual de transport urbà. Entre ells alguns dels que generaran i atrauran una mobilitat superior (SUND4 o PMU R9). Es proposa la modificació dels recorreguts de les línies L1, L2 i L3 per tal de millorar la cobertura en els nous sectors proposats pel POUM. Aquesta proposta inclou la localització de 15 noves parades (6 parades a la línia L1, 6 parades a la línia L2, 1 parada a la línia L3 i 2 parades a la línia LE).

La nova demanda en ferrocarril s'estima en 3.383 viatges/dia en els dos sentits. L'increment de la demanda serà del 6,5%. Així doncs, si la demanda actual de la línia no és superior al 93,5%, no es preveuen problemes de capacitat.

La nova demanda en autobús interurbà s'estima en 3.123 viatges/dia en els dos sentits. La línia Figueres – Roses és la que incrementarà més la seva demanda amb 661 v/d en els dos sentits (increment de la demanda del 21,2%), seguit de la línia Figueres – Cadaqués amb 541 v/d en els dos sentits (increment de la demanda del 17,3%). La resta de línies tenen increments de demanda que oscil·len entre l'1% i el 10%. Els nous desenvolupaments previstos el POUM no localitzats en l'eix central de la ciutat en sentit transversal també tindran dèficits de cobertura a nivell de transport públic interurbà, de manera que caldrà potenciar la intermodalitat entre la xarxa urbana i interurbana.

Vianants

Cal establir la xarxa de vianants de manera que es connectin tots els nous sectors de desenvolupament a les zones residencials i de generació i atracció de viatges existents (equipaments, pols d'activitat econòmica i parades d'autobús). Els itineraris han d'ésser continus amb la xarxa existent de vianants.

En aquest sentit es proposen els següents itineraris principal de vianants, que ressegueixen eixos cívics de la ciutat:

Itineraris longitudinals (nord-sud):

- | | |
|----------------------------------|--------------------------------|
| - Carrer Jordi Cuffí Casellas | - Carrer Joan Matas |
| - Carrer de València | - Carrer Joan Arderius |
| - Carrer Tallaferro | - Avinguda de Perpinyà |
| - Carrer Carles Fages de Climent | - Carrer Sant Climent Sescebes |
| - Avinguda Salvador Dalí | - Carrer Puig Neulós |
| - Pujada del Castell | - Carrer de Peralada |
| - Carrer de Sant Pau | - Carrer Tapís |
| - Camí de les Forques | - Ronda Sud |
| - Carrer Borrassà | - Plaça Europa |
| - Carrer Nou | - Carretera de Vilatenim |

Itineraris transversals (est-oest):

- | | |
|----------------------------------|---------------------------------|
| - Carrer de Vilatenim | - Carrer de Col·legi |
| - Avinguda Villalonga | - Carrer Sant Llàtzer |
| - Avinguda de la Costa Brava | - Carrer Pere III |
| - Carretera del Far d'Empordà | - Carrer Pujades |
| - Carrer Caamaño | - Carrer Dama d'Aragó |
| - Carrer Joaquim Cusí i Fortunet | - Carrer Met Miravilles |
| - Carrer Manuel de Falla | - Avinguda Maria Àngels Anglada |
| - Carrer Balmes | |

Complementàriament a aquests eixos, també es té en compte l'ametlla central del municipi (entre la Rambla, la pujada del Castell i els carrers Ample i Muralla) com a punt central i zona de confluència de la majoria d'itineraris.

A tots els sectors estudiats s'hi pot accedir per qualsevol d'aquests eixos, excepte al SUDi 2 Polígon Industrial del Nord, a uns 2,5 km del centre. Tanmateix, l'accés pels vianants és possible gràcies a la xarxa de camins rurals i, en especial, al camí de la Campasseta i al camí del Pla d'Hostalets.

Així mateix, totes les interseccions dels nous vials han d'estar dotades de passos amb guals per a vianants i les voreres han de ser accessibles.

Bicicletes

El nucli urbà de Figueres té una extensió que facilita els desplaçaments a peu (des de l'extrem est fins el polígon industrial Recinte Firal la distància per la xarxa de carrers és inferior als 2,5 km, i des de l'extrem sud, a l'entorn de la Plaça Jaume I, fins al nord, a l'Horta d'en Capellera, no es superen els 2,6 km) sigui quin sigui l'origen i la destinació.

Atès que la distància mitjana dels desplaçaments urbans no supera els 5 km la bicicleta és un mode suficientment atractiu per anar entre dos punts qualsevol del nucli de Figueres.

Tal i com s'ha indicat a l'apartat de diagnosi, el centre de Figueres està regulat a zona 30, per tant les bicicletes tenen l'accés garantit degut a què comparteixen calçada amb el vehicle privat. Així doncs, tots els sectors del centre urbà (PAU AE11, PAU AE7, PAU R10, PAU R11, PAU R12, PAU R14a, PAU R14b, PAU R15, PAU R16, PAU R17, PAU R18a, PAU R18b, PAU R19, PAU R20, PAU R21, PAU R22, PAU R23, PAU R24, PAU R25, PAU R26, PAU R27, PAU R2a, PAU R2b, PAU R3, PAU R36a, PAU R36b, PAU R37, PAU R39, PAU R4, PAU R5, PAU R6, PAU R8, PAU R9, PMU R1, PMU R11, PMU R13, PMU R2, PMU R4, PMU R5, PMU R6 i SUND 4) tindran l'accés garantit en bicicleta.

Així mateix, els carrils bicicleta actuals garanteixen l'accés als sectors:

- Carretera C-252: aquest eix connecta la ronda Sud amb l'av. Costa Brava (perímetre de la zona 30 del centre), permeten l'accés en bicicleta als sectors PMU AE1, PAU R38, SUD 3, SUD 4 i SUD 7.
- Camí de la Muntanyeta: aquest eix connecta els sectors PMU R8 i SUD 5 amb la Pujada del Castell.
- Eix passeig de Vilatenim i la ronda Sud: connecta els sectors PMU R12, PMU AE1, PMU R2 i SUD 6 amb el perímetre de la zona 30 (c. Joan Matas) del centre.
- Carrer d'Itàlia: connecta els camins rurals amb el sector SUND1.
- Eix ciclable format pels carrers Fages de Climent – av. M. À. Anglada: aquest eix connecta els sectors PAU R35, PAU AE4, PAU AE5, PAU AE6, SUD1, SUD2 i SUND5 amb el perímetre de la zona 30 (av. Salvador Dalí) del centre.

Complementàriament, l'Ajuntament de Figueres té projectat executar en els propers anys els següents eixos ciclables:

- Nou vial ronda al barri de Tapís-Cendrassos i av. Perpinyà: que connectarà amb la Ronda Sud i l'N-IIa. Aquest eix viari futur estarà dotat de carril bici i permetrà l'accés en bicicleta als sectors PAU R1, SUD3, SUD4 i PMU AE1 i, mitjançant l'eix de la carretera C-252, es garanteix l'accés al centre.
- Ronda Sud entre la carretera C-252 i el passeig de Vilatenim i el passeig Vilatenim entre Ronda Sud i el c. Port de la Selva: aquest eix ciclable permetrà l'accés en bicicleta al

sector PMU AE4, PAU V5, PAU V1, PAU V2, PAU V3, PAU V4 i SUND 3 i es garanteix l'accés al centre.

- Perllongament de l'eix ciclable del passeig de Vilatenim per la ronda del Camp i el carrer de la Duana: permetrà l'accés en bicicleta als sectors PMU AE4, PAU V5, PAU V1, PAU V2, PAU V3, PAU V4 i SUND 3 des de el centre.
- Eix de l'av. Vilallonga i el carrer de les Granolles: permetrà la connexió del carril bici actual de la ronda Sud amb el del carrer de la Closa Rasa. Aquest nou eix permetrà l'accés en bicicleta als sectors PMU AE3 i PAU AE9 des del centre.
- Al sud del nucli urbà està projectat estendre la xarxa ciclable als carrers Joan Matas, l'N-lla, camí de les Forques i l'av. De Rec Susanna: aquests eixos ciclables permetran l'accés en bicicleta dels sectors PAU EA1, PAU AE2, PAU AE3a, PAU EA3b, PAU AE4, PAU AE5, PAU AE6, SUD 1, SUND 5, SUDi 1 i PAU R35 amb la zona 30 del centre.
- Nou carril bici a l'eix de l'av. Montserrat Vayreda – Josep Junouer – Pere Teixidor: connectarà amb el futur carril bici del camí de les Forques i l'actual carril bici del carrer Fages de Climent. Aquest nou eix permetrà l'accés en bicicleta als sectors PAU AE13 i SUD2.
- La xarxa de camins rurals permet l'accés al sector SUDi 2 fins al nou vial ronda, al barri de Tapís-Cendrassos: Des d'aquest punt, com s'ha indicat anteriorment, es podrà accedir al centre.

Els sectors PAU V1, PAU V2, PAU V3, PAU V4, PAU V5, PAU R29, PAU R30, PAU R31, PAU R32, PAU R33, PMU AE3 i PAU AE10 no tenen garantida l'accessibilitat en bicicleta. Per tant, es proposa executar la següent xarxa ciclable per garantir el seu accés:

- Nou carril bici per l'eix de l'av. Vilallonga – carretera de Roses entre els trams projectats per l'Ajuntament (entre els carrers de les Granolles i Baladres): aquest carril bici connectarà el carril bici projectat a l'av. Vilallonga que arriba fins el carrer de les Granolles amb el carril bici projectat per l'Ajuntament del carrer Baladres. El nou eix permetrà l'accés en bicicleta als sectors PAU AE9, PMU AE3, PMU AE4 i SUND1.
- Nou carril bici a l'eix Passeig Nou – c. Avinyonet – c. De les Pedreres: aquest carril bici connectarà el carril bici projectat per l'Ajuntament a l'Av. Salvador Dalí (i la zona 30 del centre) amb el nou carril bici d'accés als sectors PE, PMU R18 i SUND4. El nou eix permetrà l'accés en bicicleta als sectors PAU R29, PAU R30, PAU R32, SUD 5, PMU R7 i PAU AE10.
- Nou carril bici al carrer Damas Calvet i la C-256 (entre el c. Damas Calvet i la plaça del Sol): aquest carril bici connectarà el carril bici indicat anteriorment amb el carril bici projectat per l'Ajuntament a l'av. Salvador Dalí (i la zona 30 del centre). El nou eix permetrà l'accés en bicicleta als sectors PAU R30 i PAU R32.
- Regular a zona 30 els vials interns del barri de Vilatenim: es proposa regular a zona 30 els vials interns del barri de Vilatenim per tal de donar accés en bicicleta als sectors PAU V1, PAU V2, PAU V3, PAU V4, PAU V5, SUND2, SUND 3 i PMU AE4.

D'altra banda, a través de la xarxa de camins rurals es faran extensibles aquests itineraris ciclables en l'àmbit interurbà.

Aparcament

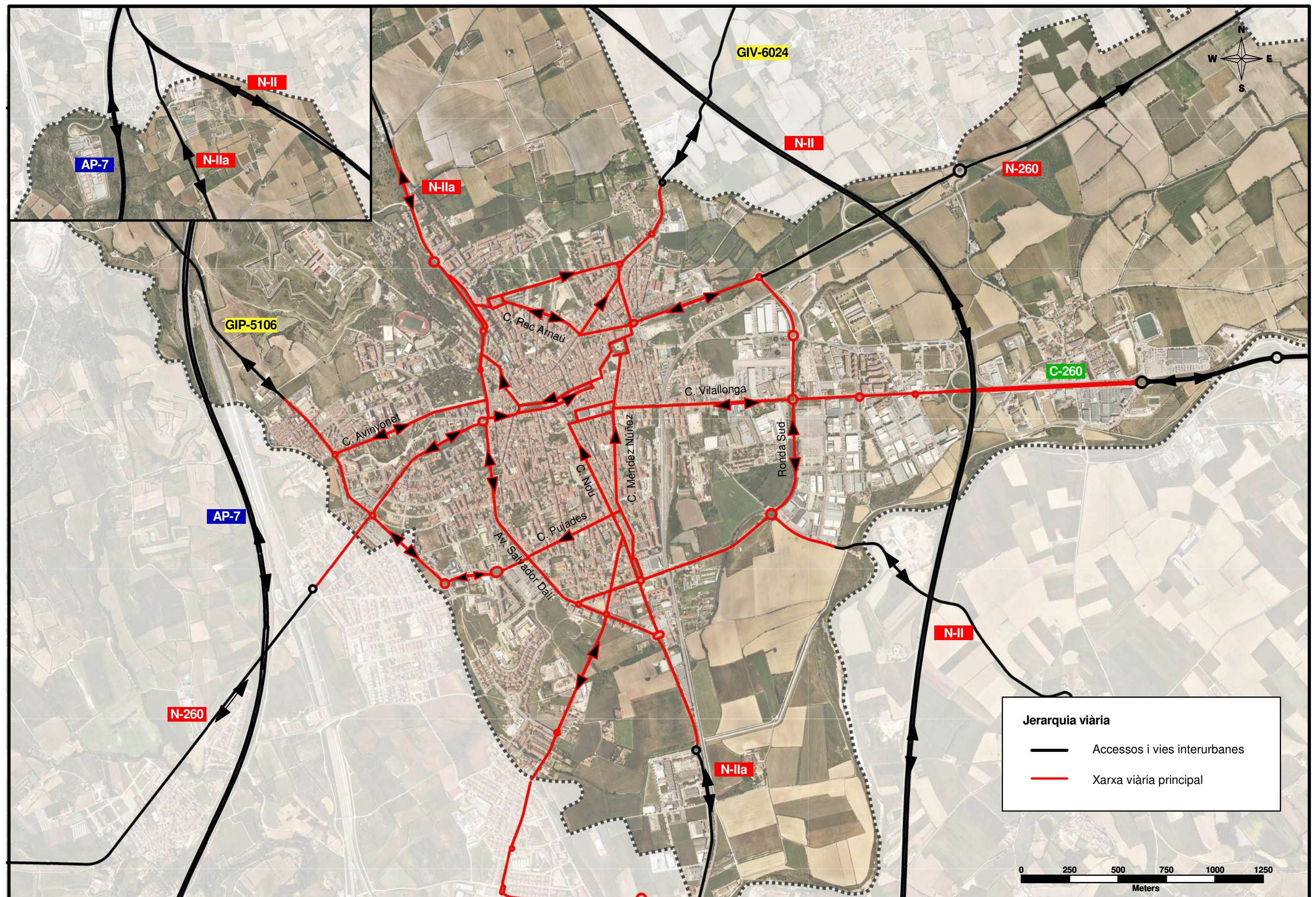
Segons els paràmetres del Decret 344/2006 seria necessària una reserva total de places d'aparcament fora de la via pública vinculada a l'ús residencial de 7.087 places per turismes, 3.544 per motocicletes i 14.174 places per bicicletes. Per equipaments, la reserva de places per bicicleta fora la via pública seria de 1.944 per l'ús comercial, 661 places per ús d'oficines, per ús industrial de 4.291 places, 1.622 places per equipaments i per espais lliures 2.860 places.

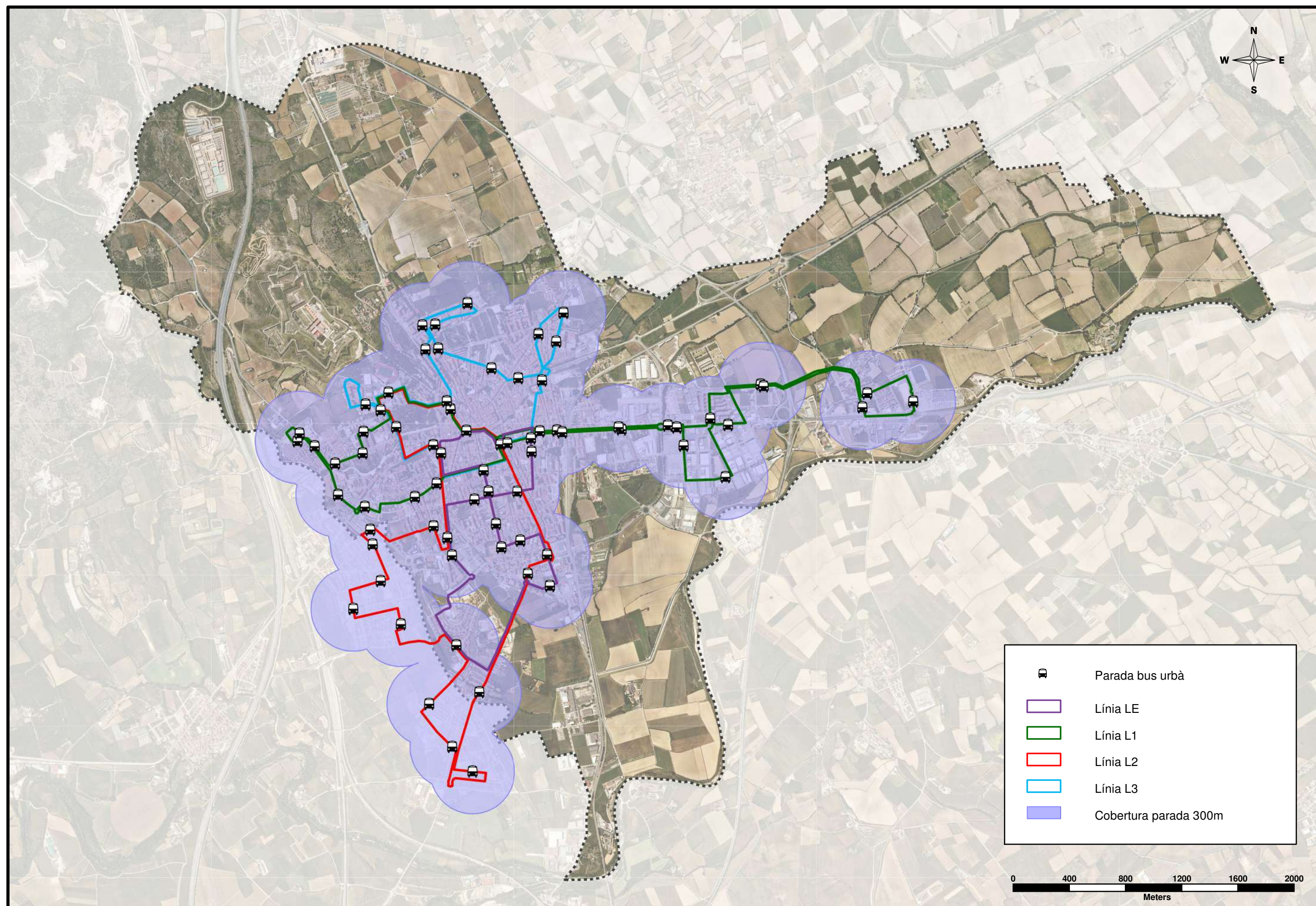
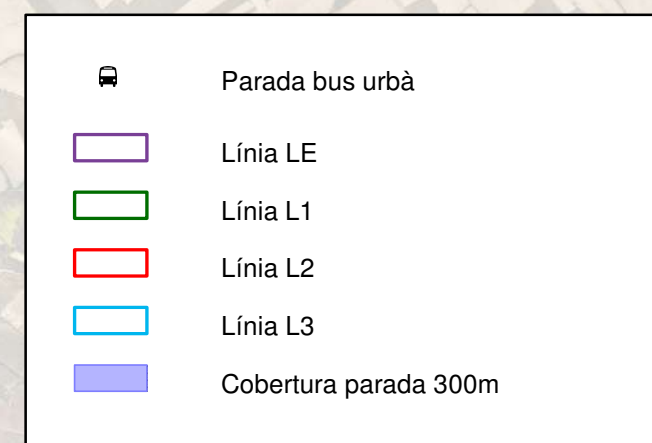
La reserva d'aparcament per a bicicletes per a usos no residencials ascendeix a 11.378 places. Es proposa dotar a cada tipologia d'ús d'una oferta inicial del 10% i a mesura que s'incrementi la demanda incrementar l'oferta d'aparcament.

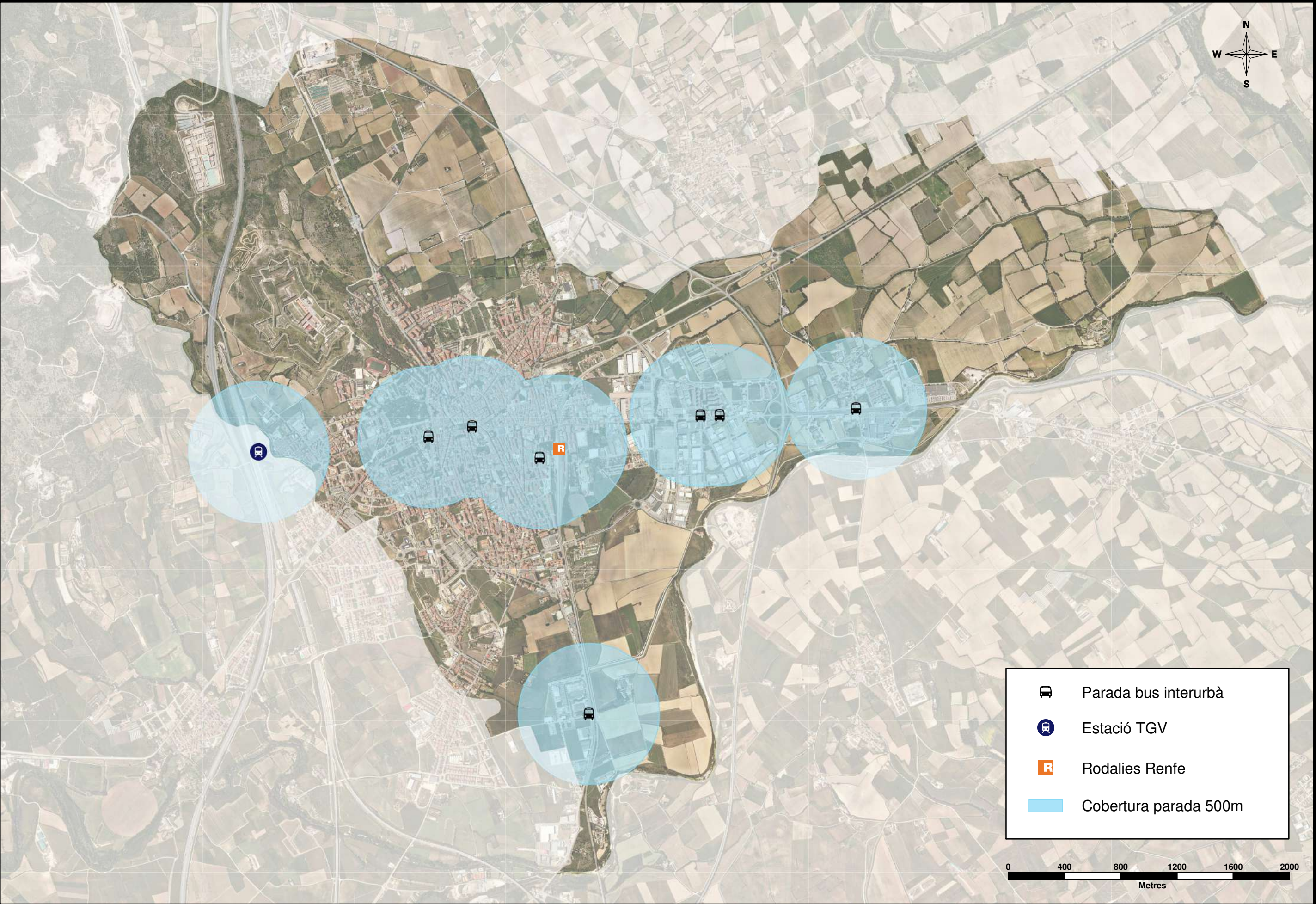
Així doncs caldrà fer una reserva inicial de 162 places als equipaments, 194 places als usos comercials, 66 places als usos d'oficines, 429 places per ús industrial i 286 en els espais lliures.

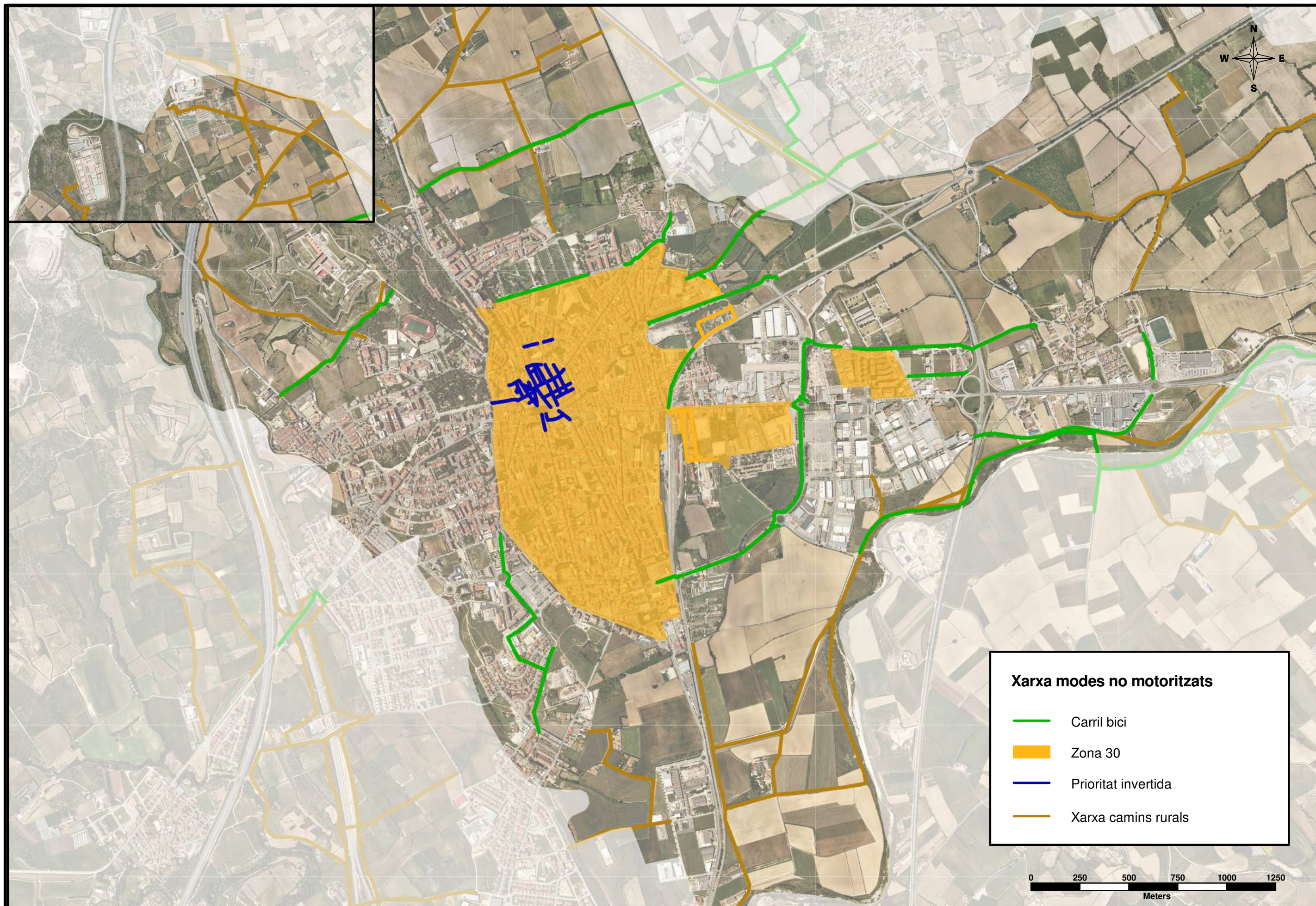
Tal i com indica en el mateix decret, convé preveure a les noves implantacions unes condicions mínimes consistents a delimitar zones del viari destinades a la distribució urbana de mercaderies per a ús comercial i d'oficines. Així, seran necessàries 194 places de càrrega i descàrrega associades a l'ús comercial i 33 places associades a l'ús d'oficines.

12 PLÀNOLS



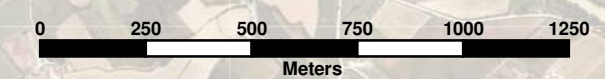


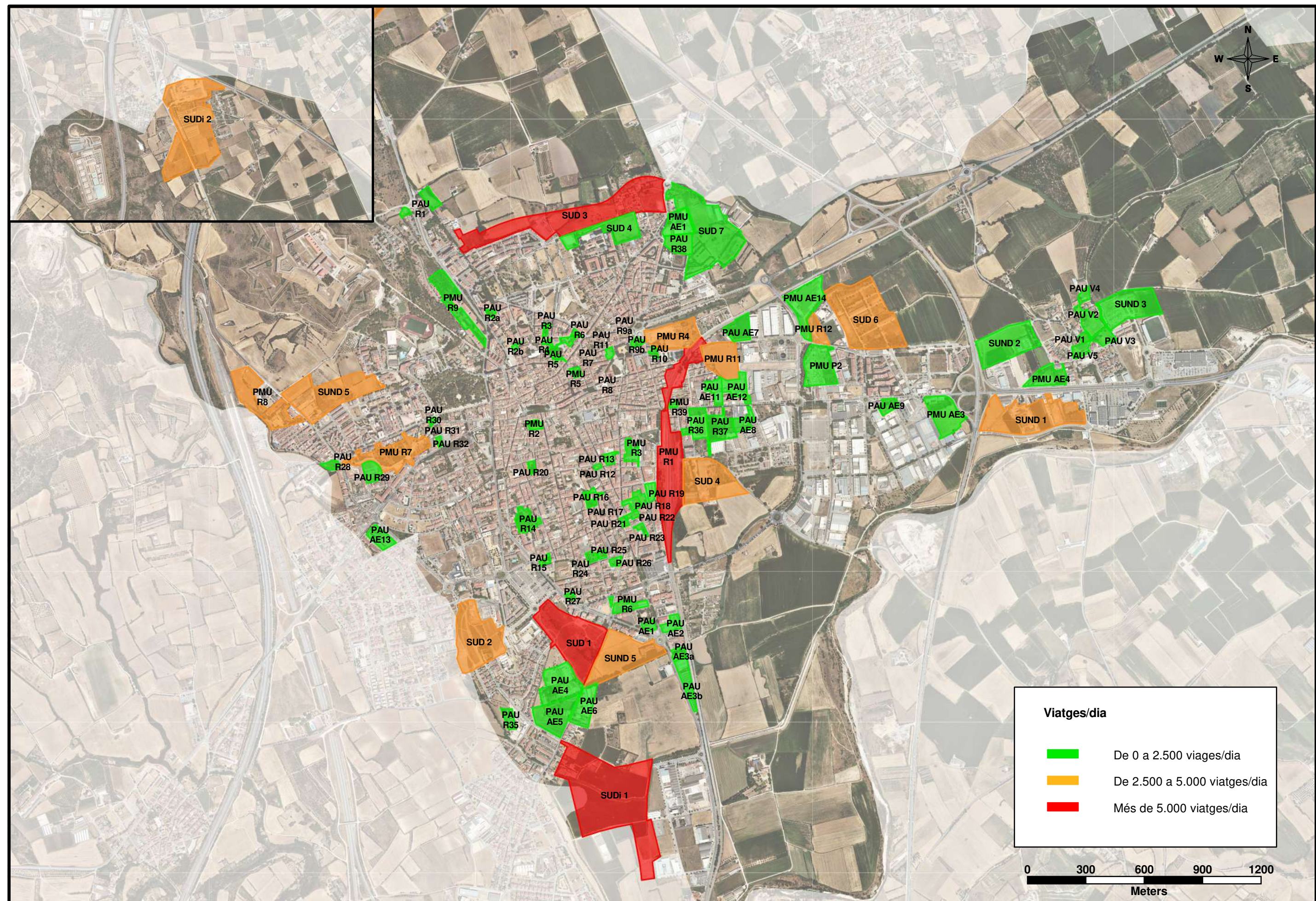


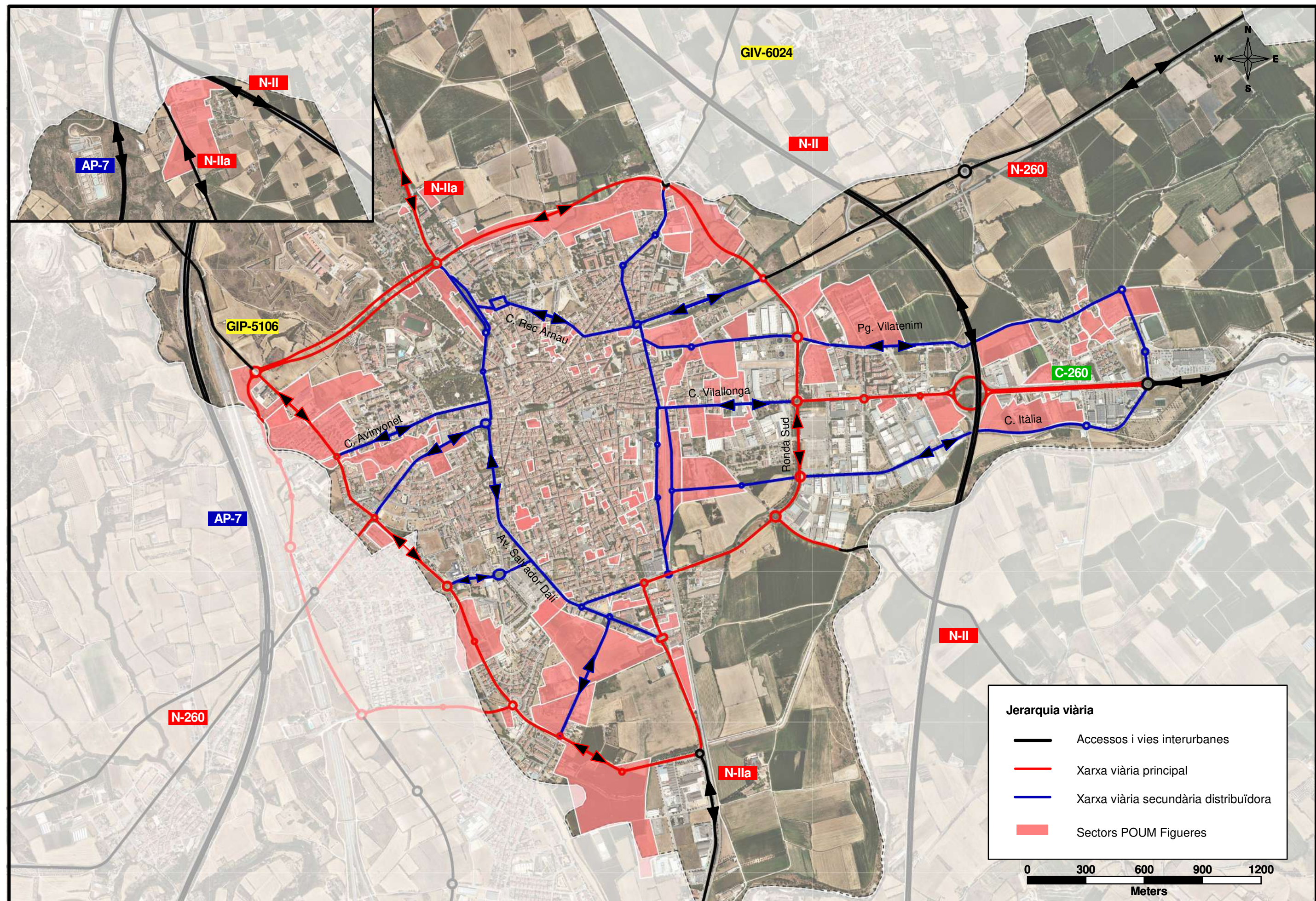


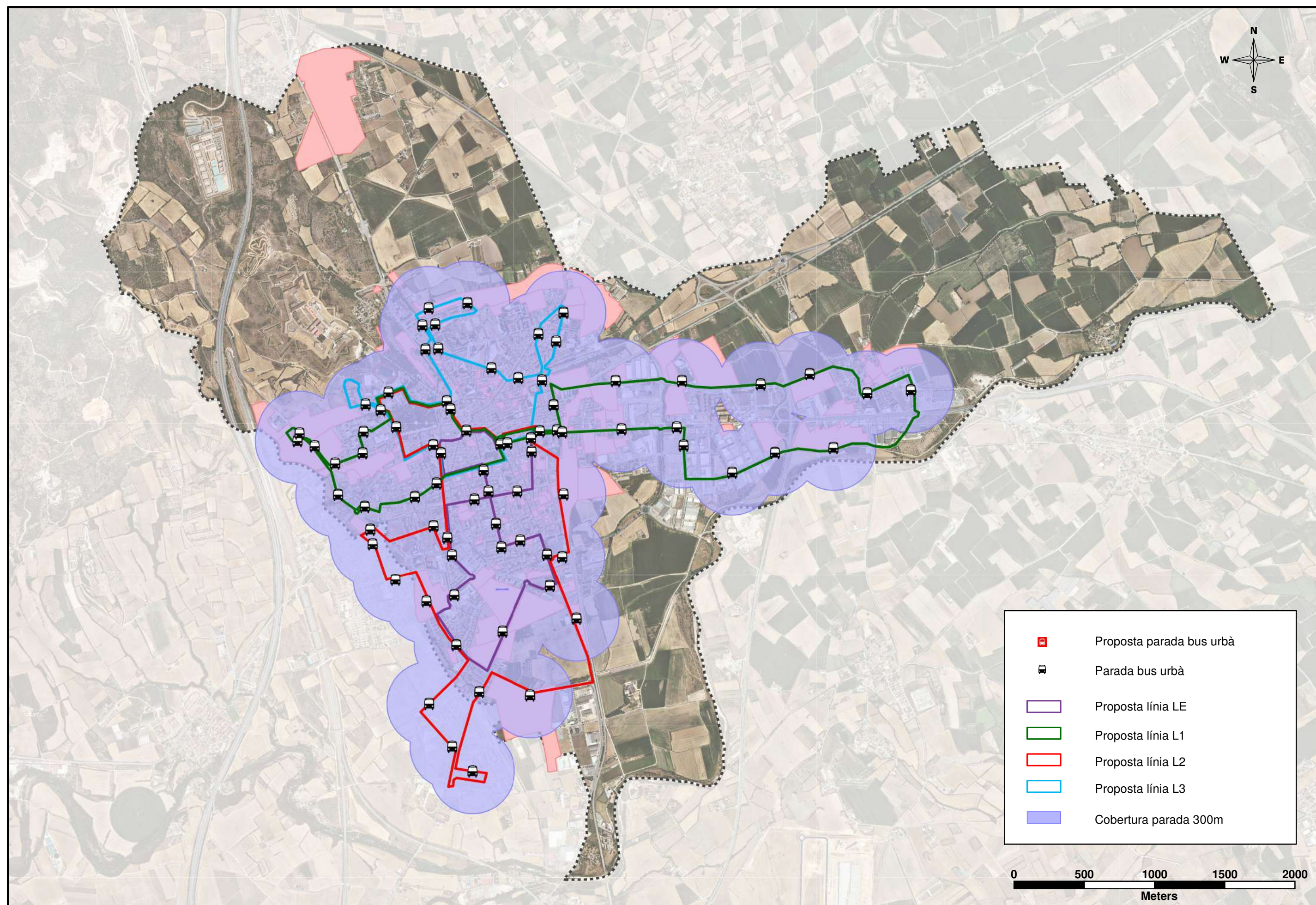
Xarxa modes no motoritzats

- Carril bici
- Zona 30
- - - Prioritat invertida
- Xarxa camins rurals









 Ajuntament de Figueres	Realitzat: 	Títol de l'estudi: ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL PLA D'ORDENACIÓ URBANA MUNICIPAL DE FIGUERES	Data: Març 2023	Títol del plànol: XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC URBÀ Situació proposta	Plànol 6 Full 1 de 1
---	--	---	---------------------------	---	-------------------------------

