

## **INFORME DE COMPACTACIÓ DELS CORREDORS AP-7 I A-2** **TRAM: VILADEMULS – PONT DE MOLINS**

### **1. ANTECEDENTS**

#### **Tram estudiat**

La base d'aquesta anàlisi són els documents «Proposta de traçat i mesures correctores de la implantació de l'autovia A-2. Tram: Blanes - la Jonquera», de setembre de 2007, i «Proposta de traçat i mesures correctores de l'ampliació de l'autopista AP-7. Tram: Maçanet de la Selva - la Jonquera», de juny de 2007, elaborats pel Consell d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient de les comarques de Girona (CILMA) i la Diputació de Girona, i aprovats per tots els municipis afectats pels traçats de l'autopista AP-7 i l'autovia A-2 de les comarques gironines.

Pel que fa a l'estat de tramitació de l'ampliació de l'autopista AP-7, el 20 d'abril de 2006 el Ministeri de Foment i Acesa van signar un conveni que preveia l'ampliació de l'autopista AP-7 a tres carrils al tram entre Maçanet de la Selva i la Jonquera. Actualment està en servei l'ampliació a tres carrils per sentit de circulació al tram Maçanet de la Selva - Fornells de la Selva i es treballa en l'ampliació a quatre carrils del tram Fornells de la Selva - Vilademuls.

El dia d'avui, l'autovia A-2, amb dos carrils per sentit de circulació, està en obres al tram Medinyà-Oriols, i en projecte de construcció, a la resta de trams.

### **2. PROPOSTA DE COMPACTACIÓ DEL CORREDOR AP-7 I A-2. TRAM: VILADEMULS – PONT DE MOLINS**

L'esquema proposat pel Ministeri de Foment per a l'AP-7, amb secció de 3+3, i l'A-2, amb secció de 2+2, comporta la duplicació d'esforços econòmics i d'ocupació territorial, insostenibles a llarg termini. També comporta el col·lapse segur de l'autovia A-2, ja que aquesta infraestructura hauria d'absorbir de franc, amb només 2+2 carrils lliures de peatge, el trànsit de llarg recorregut pesant i lleuger, amb la qual cosa l'autopista de peatge AP-7 de 3+3 quedaria desaprofitada.

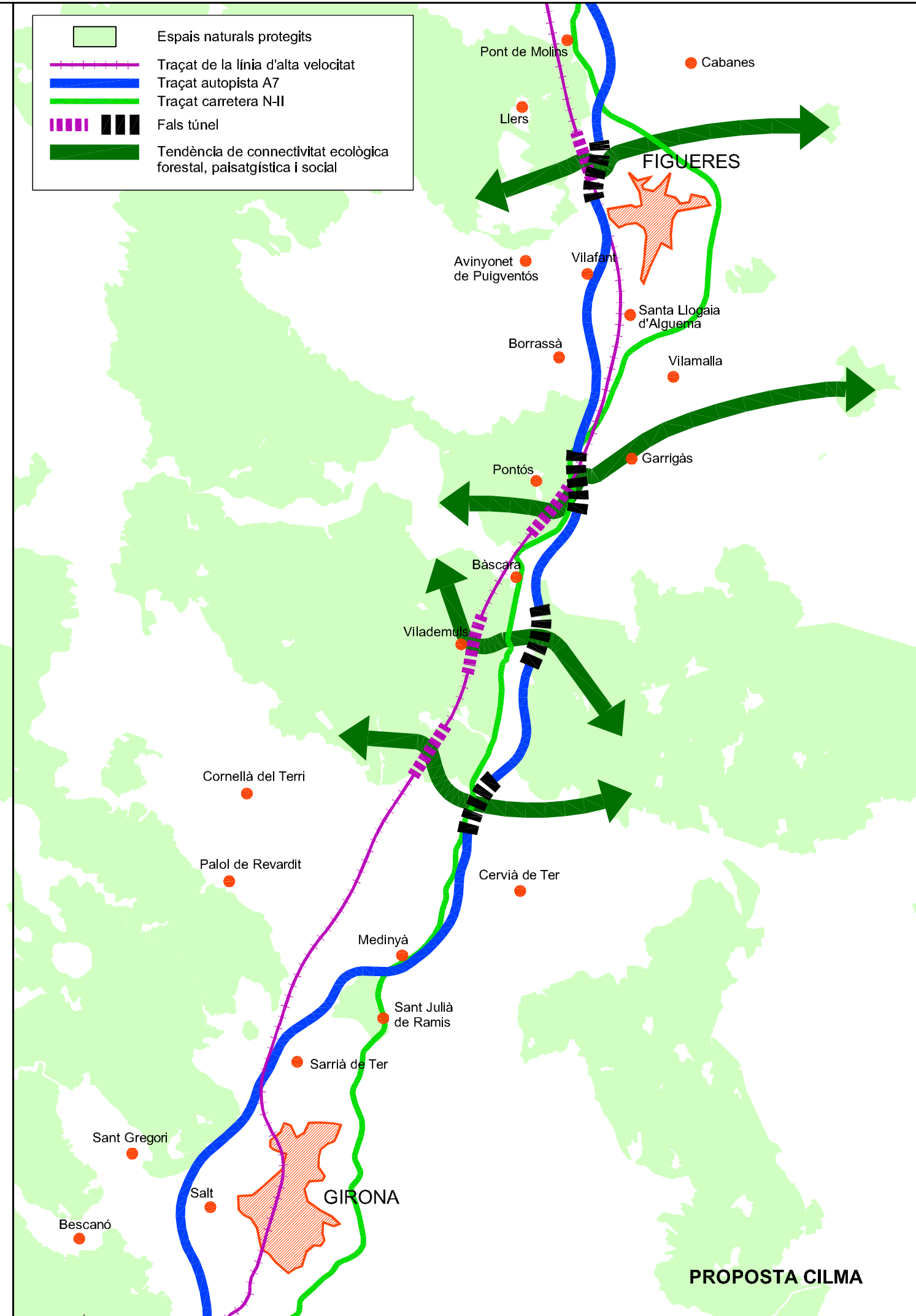
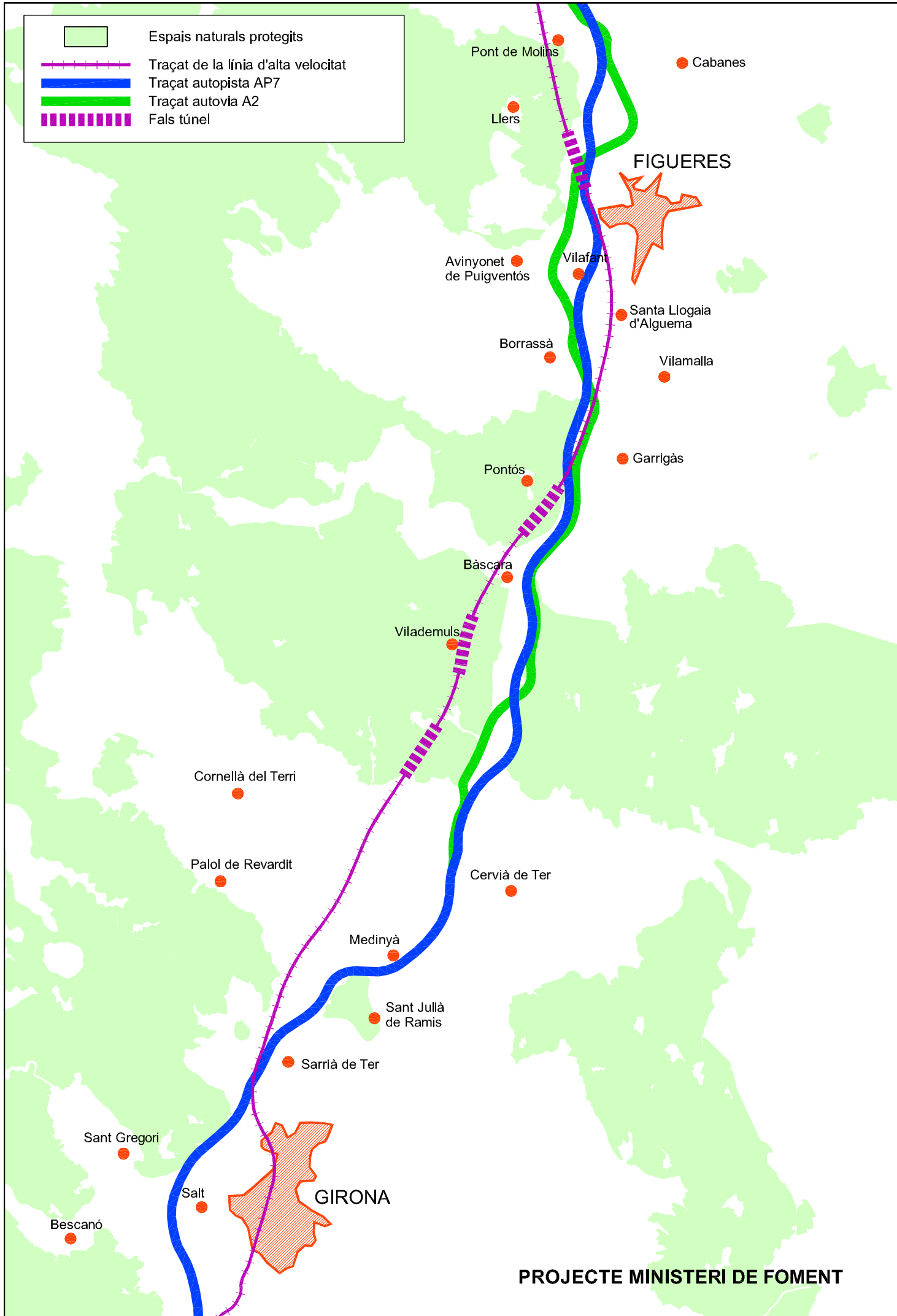
Una vegada s'han estudiat i avaluat la solució aprovada pel Ministeri de Foment i la solució que proposa el Pla director territorial de l'Empordà i s'han debatut i comprovat al territori, es concreten i s'optimitzen les mesures correctores per atenuar l'impacte social, ambiental i paisatgístic de cada solució i es defensa l'alternativa de compactar l'AP-7 i l'A-2 en un únic corredor entre els municipis de Vilademuls i Pont de Molins; per tant, se segueix el mateix criteri que la mateixa administració competent ha aplicat entre els municipis de Fornells de la Selva i Vilademuls.

Així, doncs, la solució que es proposa per al tram Vilademuls - Pont de Molins és la compactació en un únic corredor coincident amb el traçat de l'AP-7, amb quatre carrils per sentit de circulació (4+4), lliure de peatge per al trànsit pesant i de mobilitat obligada i una carretera N-II d'ús local i turístic adaptada a un sentit per carril de circulació més un carril de reforç per a trànsit lent (1+1+1). Aquesta secció es reforçaria amb la incorporació al traçat de l'N-II d'un carril bici addicional a un costat de la carretera i l'adequació d'una pista forestal per a usos agrícoles a l'altre.

Amb aquesta solució s'unifica el trànsit pesant i de llarg recorregut en un únic corredor potent, suficient i segur, d'integració del territori i d'unió entre els dos pols socials i econòmics de Girona i Figueres, i es millora i s'adapta la carretera N-II per donar resposta a les necessitats del trànsit local i convertir-la en una via complementària de l'AP-7.

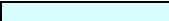

L'ampliació de l'autopista a quatre carrils per sentit de circulació representa una oportunitat nova per repermeabilitzar aquest eix viari. Concretament, la repermeabilització que es proposa consisteix a disposar cinc estructures superiors prioritàries (dos ecoductes i tres falsos túnels) que permetran la restitució de la connectivitat biològica, social i paisatgística al territori afectat.

S'adjunta un esquema representatiu de la connectivitat proposada i una taula-resum de mesures correctores plantejades.



**INFORME DE COMPACTACIÓ DELS CORREDORS AP-7 I A-2**  
**TRAM: VILADEMULS - PONT DE MOLINS**

MUNICIPI	ESTRUCTURA	MINISTERI DE FOMENT	PROPOSTA FINAL DE MÍNIMS (OCTUBRE DE 2009)	JUSTIFICACIÓ
Vilademuls	<b>T-09 Fals túnel de Fellines</b>	Excavació en desmunt	<b>Fals túnel de 200 m de longitud</b>	Connectivitat entre el Pla de l'Estany i l'Empordà. Mesura proposada d'acord amb el que proposa la LAV.
Bàscara	<b>T-08 Ecoducte Les Costes</b>	Excavació en desmunt	<b>Ecoducte de 30-70* m de longitud</b>	Aprofitant la gran permeabilitat de la LAV al pas per Vilademuls, es proposa un connector ecològic al centre del terme municipal de Bàscara, entre el poble i el nucli d'Orriols, amb els objectius de millorar la permeabilitat faunística entre el Pla de l'Estany i l'Empordà i donar una alternativa al riu Fluvià.
	<b>T-07 Fals túnel Bàscara</b>	Excavació en desmunt	<b>Fals túnel de 400 m de longitud</b>	Connexió urbana i social de la zona urbana de Bàscara
Garrigàs	<b>T-19 Ecoducte Ermedàs</b>		<b>Ecoducte de 30-70* m de longitud</b>	Minimització de l'impacte a la zona, d'alt valor paisatgístic. Conformació d'un connector lineal entre la Garrotxa i els Aiguamolls de l'Empordà, d'acord amb el que proposa la LAV.
Figueres	<b>T-03 Fals túnel Sant Ferran</b>	Excavació en desmunt	<b>Fals túnel de 150 m de longitud</b>	

 Connectivitat ecològica, forestal, paisatgística i social  
 Connectivitat urbana

\* Dimensions mínimes segons les conclusions de la conferència IENE 2010 sobre infraestructures i ecologia

### 3. JUSTIFICACIÓ I AVANTATGES DE LA COMPACTACIÓ QUE ES PROPOSA

Tot seguit es detallen els avantatges del sistema proposat:

- 1.- L'ampliació a quatre carrils de l'autopista AP-7 al tram estudiat comporta una **reducció clara de la fragmentació social, territorial i paisatgística** en comparació amb la que suposa l'ampliació de l'AP-7 amb un tercer carril i l'obertura d'un eix nou en forma d'autovia de 2+2 més les vies de servei necessàries.  
En aquest sentit, es redueix directament l'efecte barrera a molt menys de la meitat gràcies a l'existència de dues tanques cinètiques en comptes de les quatre previstes i d'una mitjana de seguretat en lloc de les dues previstes.
- 2.- En aquest mateix sentit, la compactació a 4+4 de l'AP-7 comporta una **optimització de l'ocupació en planta** perquè s'eliminarien, no només el tronc principal (autovia de 2+2 i vies laterals), sinó també les estructures d'enllaç entre el tronc principal i les poblacions i les carreteres principals actuals. En cas que es duiguin a terme l'ampliació a 3+3 de l'AP-7 i la construcció de l'autovia A-2 amb 2+2 i vies de servei laterals, els enllaços previstos seran dobles per a les dues infraestructures.  
També es minimitza l'ocupació de sòl de domini públic i de servitud.
- 3.- Aquesta proposta de compactació comporta una **millora de la jerarquització dels diversos tipus de trànsit**. En aquest sentit, l'autopista AP-7 acolliria el trànsit pesant i de llarg recorregut, amb redistribució de dos carrils per sentit de circulació per als dos tipus de trànsit. Així, el trànsit local i el de maquinària agrícola quedarien distribuïts a la carretera N-II, de tipus 1+1 amb carril addicional als trams en què sigui necessari segons el nivell de servei de la carretera, a més d'una pista forestal per a maquinària agrícola. També es proposa utilitzar els moviments de terres d'esbrossada i obertura de traça per a l'autovia A-2 als voltants de Vilademuls per afegir al traçat actual de l'N-II un carril bici que connecti els dos pols de Figueres i Girona.  
Amb aquesta reorganització proposada **s'ordenen els diferents tipus de trànsit i les diferents velocitats i s'evita la interferència entre els diversos tipus de vies**.
- 4.- Es disposa d'una **via de comunicació gratuïta, potent i compacta, d'unió entre els dos pols comercials, industrials i socials de la demarcació, Girona i Figueres (amb la qual cosa se'n potencia el creixement i el desenvolupament econòmic), que funciona com a element principal de dinamització territorial**. Històricament, l'autopista AP-7 ha estat l'eix vertebrador de la mobilitat i l'economia de la demarcació de Girona. Amb aquesta redistribució de trànsit es potencia i s'optimitza aquesta funció i s'assegura el model de desenvolupament social i econòmic.
- 5.- L'ampliació a quatre carrils per sentit de circulació de l'AP-7 comporta la construcció d'un carril més per sentit en comparació amb el traçat aprovat pel Ministeri de Foment (ampliació a tres carrils) a canvi de no executar la nova infraestructura A-2. Aquesta solució **evita el sobrecost i la duplicació de**



- recursos materials i econòmics derivats de la superposició de dues infraestructures. Aquest decrement econòmic pot contrarestar, en part, el rescat del peatge Vilademuls - Pont de Molins.
- 6.- L'alliberament del peatge per a aquest corredor únic d'infraestructures viàries entre els dos pols econòmics i intermodals, Girona i Figueres, suposa una dinamització econòmica i territorial per a tota la província de Girona.
  - 7.- La solució que proposa el CILMA també comporta un estalvi de gestions d'expropiació, ja que només fa falta ampliar la zona de domini públic de l'AP-7.
  - 8.- Per tant, no es farien modificacions al corredor de l'N-II actual, la qual cosa estalviaria els problemes de trànsit que les dites modificacions representarien, ja que les obres aprovades pel Ministeri de Foment als dos corredors viaris bàsics de la província de Girona hipotecarien les condicions de trànsit del corredor del Mediterrani nord-sud durant un període de temps llarg, i això afectaria irreversiblement la mobilitat i, per tant, generaria un impacte altament negatiu en el sector social i econòmic d'aquesta zona.
  - 9.- La carretera N-II actual, d'ús local i turístic, queda completament integrada en l'entorn, amb la restauració paisatgística necessària que s'haurà de dur a terme, i vertebrava les diferents necessitats de mobilitat de caràcter local.
  - 10.- La solució aprovada pel Ministeri de Foment, l'ampliació de les dues infraestructures (AP-7 i N-II), encavalla recursos econòmics i no soluciona el problema de saturació de la mobilitat. La implantació de l'autovia A-2 gratuïta col·lapsaria la infraestructura amb trànsit pesant i trànsit lleuger de llarg recorregut i, en conseqüència, la solució per a aquest col·lapse seria el pagament de peatge a l'autopista AP-7, com ja ha passat al llarg de la història. A més, el trànsit local, la maquinària agrícola, els usos tradicionals i el turisme en bicicleta no tindrien opcions de mobilitat segures i apropiades. En resum, l'alta inversió econòmica a què caldria fer front per solucionar el problema de mobilitat de la demarcació de Girona no compliria l'objectiu final per al qual s'ha concebut.

#### 4. VALORACIÓ ECONÒMICA

Per fer la valoració econòmica s'han tingut en compte diverses qüestions tècniques que es detallen tot seguit:

- Increment del cost que comporta la implantació de les cinc mesures correctores que es descriuen a la taula de l'apartat 1 d'aquest document, justificades per atenuar l'impacte social, ambiental i paisatgístic del corredor.
- Estalvi dels treballs d'implantació d'un corredor viari nou de 2+2 en forma d'autovia A-2 entre els municipis de Vilademuls i Pont de Molins.
- Increment del cost de la implantació del quart carril per sentit de circulació a l'autopista, l'ampliació de la qual a 3+3 carrils està prevista entre els municipis de Vilademuls i Pont de Molins.

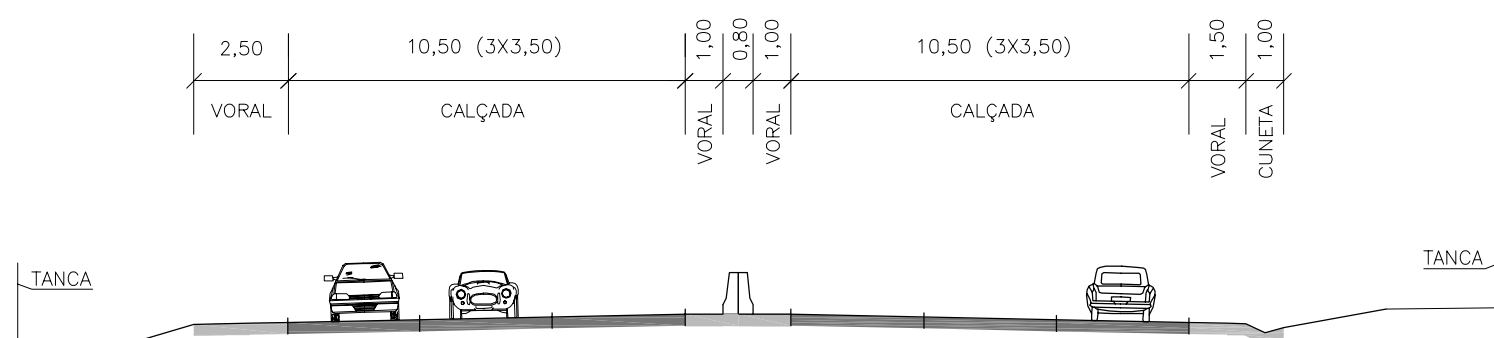
Es considera que la desviació del traçat de l'autopista a l'oest de Figueres, a l'entorn urbà de Vilafant, està prevista al Pla director territorial de l'Empordà i, per tant, no es computa com a sobrecost.

Amb aquests condicionants s'obté el quadre de costos següent:

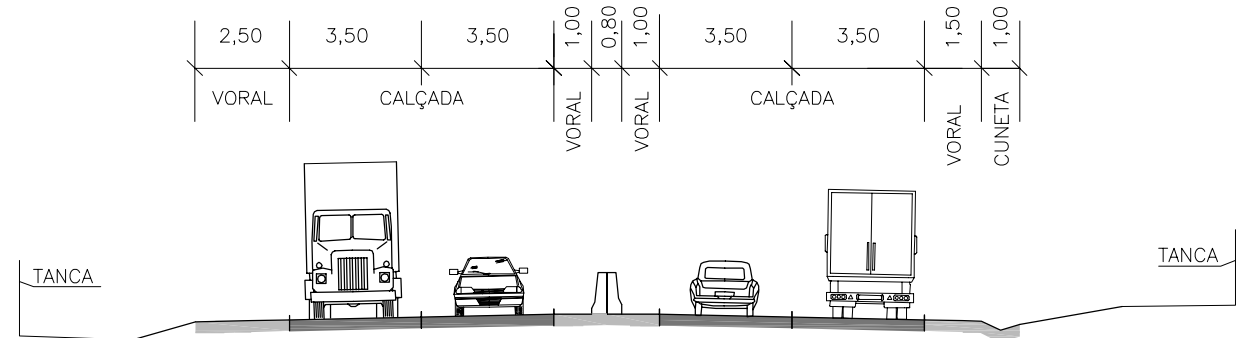
TRAM	MESURES CORRECTORES	ESTALVI DERIVAT DE LA NO-EXECUCIÓ DE L'AUTOVIA A-2	INCREMENT D'UN QUART CARRIL A L'AP-7	ESTALVI TOTAL
Vilademuls – Pont de Molins	42.500.000 €	182.475.600 €	68.253.450 €	<b>71.722.150 €</b>

De l'estudi de costos es dedueix que amb la [proposta del CILMA](#), que consisteix en la compactació del corredor Vilademuls - Pont de Molins a l'autopista AP-7 amb 4+4 carrils de circulació, s'obtingria un [estalvi de 71.722.150,00 €](#) en comparació amb el cost de la solució aprovada pel Ministeri de Foment (ampliació de l'autopista AP-7 a tres carrils per sentit de circulació i implantació del traçat nou de l'autovia A-2, de 2+2 carrils); aquesta quantitat es podria destinar a l'alliberament del peatge en aquest tram.

Girona, novembre de 2010

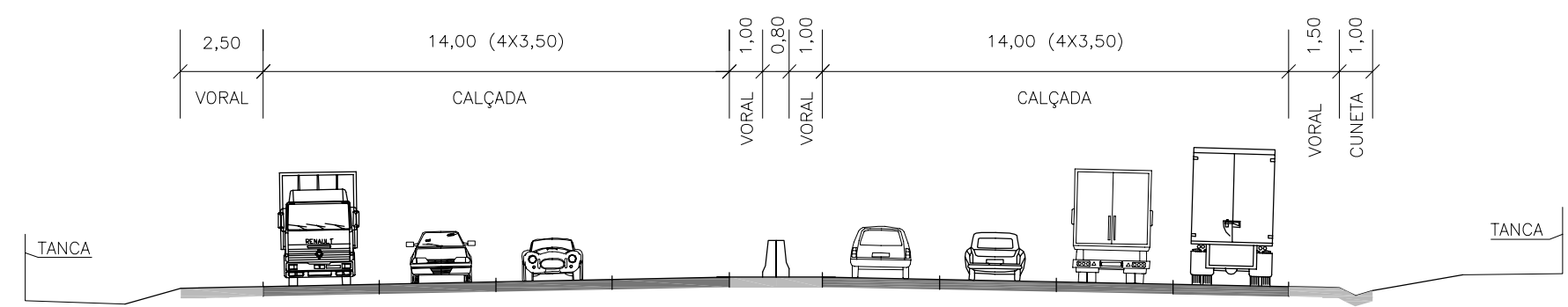


AUTOPISTA AP7 PEATGE  
(3+3)

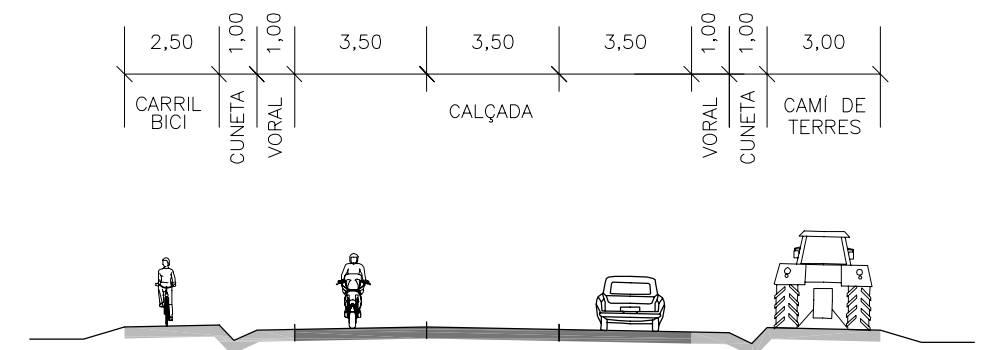


AUTOVIA A2 GRATUÏTA  
(2+2)

SECCIONS TIPUS  
PROJECTE MINISTERI DE FOMENT



AUTOPISTA A7 GRATUÏTA  
(4+4)



CARRETERA N-II GRATUÏTA  
(1+1+1)

SECCIONS TIPUS  
PROPOSTA CILMA