

L'ALLIBERAMENT DELS PEATGES A L'AP-7: EFECTES, REPTES I OPORTUNITATS

ESTRATÈGIA DE MOBILITAT I PROPOSTES
D'ACTUACIÓ DAVANT DELS EFECTES DE
L'AIXECAMENT DE PEATGES A L'AP-7 A
L'ÀMBIT DE LA DEMARCACIÓ DE GIRONA



Cambrà de Comerç
de Girona



Diputació de Girona

Amb la col·laboració de:

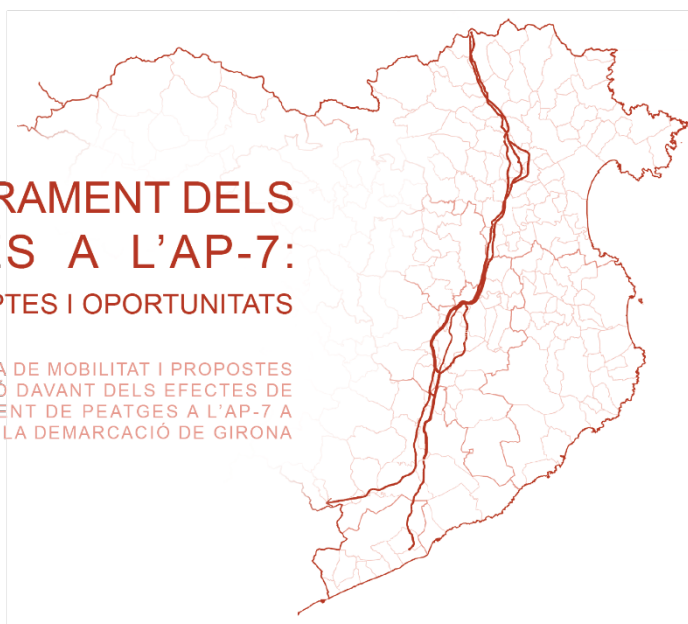


Elaborat per:



L'ALLIBERAMENT DELS PEATGES A L'AP-7: EFECTES, REPTES I OPORTUNITATS

ESTRATÈGIA DE MOBILITAT I PROPOSTES
D'ACTUACIÓ DAVANT DELS EFECTES DE
L'AIXECAMENT DE PEATGES A L'AP-7 A
L'ÀMBIT DE LA DEMARCACIÓ DE GIRONA



CRÈDITS

Cambra de Comerç de Girona

Comitè de Pilotatge

Jaume Fàbrega

President CCG

Enric Dotras

Vicepresident CCG

Jaume Guàrdia

Vicepresident CCG

Alex Gilabert

Vocal i President ASETRANS

Josep Santandreu

Vocal CCG

Eduard Ayach

Vocal i Vicepresident FOEG

Eduard Torrent

Director Gerent CCG

Amb la col·laboració i suport de:

Diputació de Girona

Han participat també en aquest estudi:

ASETRANS (Associació de Transports de Girona)

FOEG (Federació d'Organitzacions Empresarials de Girona)

Eficiència Locacional

Equip redactor

Pere Macias

Doctor en Enginyeria de Camins, Canals i Ports

Francesc X. Ventura

Arquitecte i Doctor en Enginyeria del Territori

Laura Córcoles

Enginyera de Camins, Canals, i Ports

Silvia Vila

Arquitecta

En la redacció del capítol "Estudi d'establiments" per part de la CC:

Christelle Delaite

Maria Garcia

ÍNDEX

PRÒLEGS	7
1. INTRODUCCIÓ I OBJECTIUS.....	11
2. METODOLOGIA APLICADA A L'ESTUDI.....	17
3. ESTUDI DE TRÀNSIT.....	25
4. DIAGNOSI	39
5. TAULES DE DEBAT AMB ELS AGENTS TERRITORIALS.....	69
6. PROPOSTES D'ACTUACIÓ.....	85
7. PLA DE SEGUIMENT.....	113
8. CONCLUSIONS	117
9. REFERÈNCIES BIBLIOGRÀFIQUES	121
ANNEXOS.....	123
A1. ESTUDI ESTABLIMENTS N-II I AP-7	125
A2. ACTES REUNIONS COMITÈ DE PILOTATGE.....	147
A3. ACTES REUNIONS TAULES DE DEBAT.....	163

Pròleg del president de la Diputació de Girona, Il·lm. Sr. Miquel Noguer

Oportunitat de present, reptes per al futur

L'alliberament dels peatges de l'AP-7 a les comarques gironines és una fita històrica i llargament esperada. Posat en servei fa més de mig segle, a principis de la dècada dels setanta, el gironí era un dels trams de pagament més antics d'Espanya. L'acabament de les concessions privades a la xarxa d'autopistes de l'Estat obre ara un nou escenari, amb moltes oportunitats i reptes que no podem desaprofitar.

Aquest tram de l'AP-7 és la infraestructura que suporta més trànsit de la demarcació — en la zona de més densitat, al pas per la ciutat de Girona, es calcula que hi circulen més de 75.000 vehicles diaris— i previsiblement, a partir d'ara, aquestes xifres encara creixeran més. En un moment transcendent i clau com aquest, és imprescindible que tots els actors i sectors implicats, directament o indirecta, cooperem i creem sinergies per buscar una millor mobilitat i connectivitat en tota la nostra xarxa viària, més enllà de l'autopista, en benefici del territori i el conjunt de la ciutadania.

Amb la voluntat de recollir el màxim de veus de la demarcació i vehicular les seves necessitats, la Diputació de Girona i la Cambra de Comerç de Girona hem impulsat aquest estudi que teniu a les mans i que pretén dibuixar la situació que generarà l'aixecament de les barreres a l'AP-7 a curt, mitjà i llarg termini. No és un document de despatx, sinó un treball de camp exhaustiu que, partint de l'opinió del teixit associatiu, empresarial i institucional de les comarques gironines, ha de servir de full de ruta per al desenvolupament de les nostres infraestructures en els propers anys. Lògicament, en una sintonia necessària amb l'Estat i la Generalitat, administracions responsables de les intervencions en els grans eixos viaris.

Aquesta adaptació als nous temps requereix perspectiva, transversalitat i una visió global. La gratuïtat de l'AP-7 i el consegüent flux de trànsit que alliberarà d'altres vies no ha de fer oblidar els dèficits de l'N-II ni els projectes que encara hi ha pendents. Cal que les dues vies, eixos estructurants del corredor nord-sud, es complementin i millorin la

connexió entre elles, així com amb la resta de carreteres que no passen paral·leles a l'autopista, com és el cas de l'eix Transversal.

I tot plegat, tenint en compte altres paràmetres no menys importants com la contenció de les emissions de CO₂ i de l'impacte ambiental; el reforç de la seguretat viària amb la reducció o l'eliminació dels punts negres de les carreteres actuals; la revisió dels planejaments urbanístics vigents de caràcter territorial i local, o la readaptació del transport públic per carretera, entre d'altres.

Estem convençuts que aquesta nova etapa, amb l'entrada en vigor del nou règim d'alliberament de peatges, ens ha de permetre reordenar el sistema viari i territorial de la demarcació i les seves funcionalitats, i dotar les comarques gironines de mecanismes que en millorin la connectivitat i, alhora, repercuteixin positivament en les seves activitats econòmiques.

Miquel Noguer i Planas

President de la Diputació de Girona

Pròleg del president de la Cambra de Comerç de Girona, Sr. Jaume Fàbrega

Una via de futur per a les comunicacions de les comarques gironines

Segurament que molts havíem pensat que mai no arribaríem a veure una autopista lliure de peatges entre Barcelona i la frontera. També és veritat que l'autopista actual, que a finals d'agost del 2021 ha deixat de ser de pagament, té poc a veure amb la via que va entrar en servei l'any 1969 en el seu primer tram entre Barcelona i Granollers.

Com el nostre país, les nostres empreses o les nostres vides, l'autopista ha sofert una transformació radical al llarg dels darrers 50 anys: ampliació de carrils, noves sortides i enllaços, incorporació de mesures tecnològiques i de seguretat. En definitiva, modernització i adaptació als nous temps.

La finalització de les concessions privades a la xarxa d'autopistes de l'Estat, que comportarà nous canvis en la gestió de tota la xarxa viària (no únicament de la que en l'actualitat és de competència estatal), és una nova oportunitat per fer un altre salt de qualitat en aquesta infraestructura, que en el passat ha estat cabdal per les connexions entre Girona i el món. Esperem que, a partir d'ara, tingui també una gran utilitat com a element estructurador de la xarxa viària pròpia de Girona, a partir d'aquest corredor nord-sud que conformen l'autopista i la carretera N-II.

Segurament, des d'una perspectiva de visió sectorial, tant l'administració de l'Estat com la de la Generalitat elaboraran propostes d'adequació de l'autopista i de les carreteres que hi conflueixen per millorar els efectes dels transvasaments de fluxos de vehicles entre vies que la gratuïtat generarà. Però era imprescindible també construir un relat des de la visió de les comarques gironines sobre com hauríem de reconfigurar la nostra xarxa viària. I també plantejar el futur dels establiments que s'han anat implantant al llarg de la via, no només per no perdre potencialitats, sinó per aconseguir donar-li un nou impuls a les activitats que poden viure a l'entorn de la mobilitat futura.

La prosperitat de la qual parlem no és estrictament econòmica, també ens cal un futur més sostenible ambientalment i amb major seguretat viària, on desplaçar-se no resulti

agressiu amb l'entorn ni amb les persones i on les infraestructures tinguin molt en compte la preservació del medi ambient. Res més adequat, doncs, que dotar de permeabilitat a una infraestructura ja existent, que pugui acabar de contribuir a uns desplaçaments els més eficients i sostenibles ja no només en la via transfronterera al llarg del nostre territori, sinó també com a via ràpida local complementària a la N-II.

Per vehicular d'una manera estructurada i tècnicament solvent aquestes perspectives de futur i per aconseguir que representin el sentir d'un ampli espectre de la població i dels sectors econòmics d'aquesta demarcació, la Cambra de Comerç, amb el suport de l'Excma. Diputació de Girona i la col·laboració de la patronal gironina FOEG i d'ASETRANS, ha encarregat a l'empresa Eficiència Locacional l'estudi que ara es presenta, fruit d'un intens treball, amb una ampla participació cívica i social. Pretenem fer-lo arribar a totes les institucions i administracions vinculades a l'autopista, per tal que incorporin als seus criteris d'intervenció les propostes que han sorgit d'aquests processos.

La Cambra de Comerç de Girona i la Diputació continuaran fent un seguiment intens de totes les intervencions que les diverses administracions despleguin a partir de l'entrada en vigor del nou règim de llibertat de peatges. També vetllaran per aconseguir que les iniciatives i propostes sorgides en aquest treball puguin esdevenir una realitat com més aviat millor.

Som conscients que els temps de maduració dels projectes d'infraestructures són llargs, però també sabem, perquè ho estem experimentant en altres àmbits (com ara amb el tren d'alta velocitat) que només amb una certa persistència i amb arguments fonamentats sòlidament les nostres propostes poden fer-se realitat.

Treballem perquè l'autopista continuï sent una via de comunicació fonamental, moderna, segura i sostenible al servei de l'economia i dels ciutadans de les comarques gironines.

Jaume Fàbrega

President Cambra de Comerç de Girona

1. INTRODUCCIÓ I OBJECTIUS

L'Administració General de l'Estat va iniciar, l'any 2019, a Catalunya, coincidint amb el venciment de les concessions de les autopistes de la seva titularitat, un procés de supressió de les barreres tarifàries a diverses vies, als efectes del present treball, en especial l'AP-7. Aquesta supressió dels peatges culminarà el 31 d'agost del 2021, amb l'aixecament de les barreres a l'AP-7, des de La Jonquera fins a Salou, i de l'AP-2 des del Vendrell fins a Saragossa, així com de la C-33 de Montmeló a Barcelona i de la C-32 de Montgat a Palafolls, concessions de la Generalitat de Catalunya.

En aquesta fase li seguiran, amb tota certesa, altres posteriors, a nivell estatal, i també a les vies de titularitat pròpia de diverses Comunitats Autònomes, entre les quals la Generalitat de Catalunya.

Un cop aconseguida una ampla homogeneïtzació arreu de l'Estat, Espanya estaria en condicions de debatre l'establiment d'algun tipus de pagament per l'ús de la xarxa viària, la qual cosa ha estat reiteradament reclamada per la Unió Europea, en aplicació de la política comuna de transports, en la última ocasió, amb motiu de la concessió d'ajudes dels fons de recuperació *Next Generation*, tot i que la resposta formal de l'Administració espanyola ha estat que, en tot cas, aquest plantejament no es podria implementar abans del 2024. Per la seva part, la Generalitat també ha llançat una proposta de pagament per ús, a l'anomenada xarxa bàsica, que fins ara no ha estat consensuada amb el Govern Central.

S'observen, per tant, posicionaments diversos en relació a l'alliberament de peatges en les autopistes i a la possibilitat d'establir noves fórmules de pagament per l'ús d'infraestructures viàries, sota criteris ambientals, de regulació de trànsit o de generació de recursos per al manteniment i modernització de les infraestructures viàries.

Aquest procés, que sens dubte s'allargarà en el temps, ha de tenir un fort impacte sobre l'estructura territorial i d'activitats, especialment en aquells àmbits i sectors més dependents o vinculats al transport i la mobilitat.

Es poden albirar algunes tendències, a partir de la supressió del peatge de l'AP-7 entre Salou i Alacant: increment molt substancial de la utilització de les vies alliberades del peatge i, per tant, major congestió i potencial creixement de l'accidentalitat, temps més grans de desplaçament per als vehicles comercials i de càrrega, volums més elevats de contaminació en els trams on coincideixen trànsits de pas amb trànsits interns d'agitació, desplaçaments de fluxos des de la xarxa paral·lela a l'eix autopista cap aquesta i, finalment, un canvi modal en sentit oposat a la mobilitat sostenible, tot afavorint la pèrdua d'usuaris del transport públic.

Però el més important, és que amb tota probabilitat el transvasament de fluxos de la xarxa convencional cap a la d'autopistes pot comportar greus conseqüències sobre les activitats que es desenvolupen en el territori servit per aquella. Aspecte aquest que ningú ha avaluat suficientment fins ara.

Es podria donar també el cas que aquesta re-localització de fluxos tingui una seqüència complexa. En una primera fase, increment de trànsit a les autopistes i reducció de volum de vehicles a la resta de la xarxa. Una segona fase d'estímul als serveis al transport en les instal·lacions ja existents, o de nova creació, de les àrees de servei de les autopistes, acompanyada d'una reducció de l'activitat sobre la resta del territori, fonamentalment per l'efecte d'aïllament que la infraestructura autopista provoca al seu entorn, en part justificable quan existien els propis peatges, però totalment ineficient en un entorn de "xarxa viària integrada". Una tercera fase d'implantació de sistemes alternatius de pagament per ús a la xarxa viària principal -que primer caldrà qualificar i identificar- el que significa, de fet, extensió dels cobraments als usuaris. I una darrera fase de consolidació d'un nou model suposadament "d'equilibri".

El problema és que en no existir ni planificació, ni mètodes ni calendaris d'implantació aprovats, molts col·lectius es veuran afectats pel procés sense haver-se pogut preparar adequadament.

Les administracions territorials, amb competències sobre l'ordenació urbanística i d'activitats en els seus àmbits competencials, com podran facilitar els processos d'obertura de noves iniciatives productives? Els empresaris, com podran establir

escenaris progressius d'evolució de les seves iniciatives futures i també de les existents?
I sota quins escenaris de demanda o viabilitat?

En aquest procés, la qüestió més rellevant és com s'aconsegueix acordar la implementació d'un territori més homogeni, ben travat quan a xarxes de comunicacions, amb major igualtat d'oportunitats per a tothom, i on es garanteixi el dret a mantenir les activitats existents.

Seria un despropòsit greu que els nous escenaris d'ús de la xarxa viària s'emportessin bona part de la riquesa del país, enlloc de potenciar-ne el seu desenvolupament.

Les administracions estatal i catalana han endegat estudis i treballs tècnics per avaluar els efectes de diferents escenaris d'intervenció, però en aquest context cal també definir i defensar una estratègia comuna, sectorial i empresarial, per part de les institucions gironines, que ajudi a preservar els actius existents a la demarcació i, si és possible, a enfortir-los i fer-los més eficients.

OBJECTIUS DE L'ESTUDI

El present document té com a objectiu crear una plataforma d'anàlisi i reflexió per a impulsar actuacions fonamentalment de caràcter infraestructural i urbanístic, en els àmbits vinculats a la xarxa viària que, directament o indirecta, impacten sobre els sectors econòmics de les comarques gironines, vinculats al transport i els serveis a la mobilitat, en la xarxa viària bàsica, amb singular atenció al procés d'aixecament de peatges a l'AP-7, a la transformació integral pendent de la carretera N-II i a les intervencions necessàries en altres vies directament afectades per la mesura.

El projecte inclou una diagnosi de les infraestructures viàries bàsiques gironines, així com la seva connectivitat territorial en l'escenari post-peatges, la determinació dels efectes potencials del nou escenari sobre les activitats econòmiques vinculades al transport per carretera, i la determinació de les principals propostes a promoure, per tal de posar en valor les potencialitats derivades d'aquesta nova concepció de la xarxa viària en el corredor AP-7 - N-II/A-2.

El treball inclou també aquells documents, de caràcter més tècnic o divulgatiu, que permeten plantejar a la societat en general i a les administracions públiques, a banda de les iniciatives d'estímul, les actuacions necessàries per mitigar o corregir els possibles efectes negatius de la mesura d'aixecament de peatges.

En el conjunt de les comarques gironines es considera necessari avaluar aquesta qüestió des de sis diferents àmbits territorials, en els quals es presenten problemàtiques específiques, pel que fa a l'accessibilitat des del territori cap a l'autopista AP-7, i a les connexions d'aquesta amb el corredor de la N-II/ A-2:

- **Àmbit de l'entorn de la frontera, La Jonquera**, des del límit estatal fins a la sortida Figueres Nord, situada en el terme municipal de Llers, incloent-hi la cruïlla de la N-II amb les carreteres GI-502 a Darnius i GI-602 a Campmany i Espolla. Amb especial atenció als serveis al transport, comercials i de subministrament de La Jonquera.
- **Àmbit de Figueres**, on el MITMA està estudiant un model de connexions semblant al de Girona i l'habilitació d'una gran àrea d'estacionament i serveis per a camions, en les proximitats de L'Hostalet de Llers, i on l'actual N-II realitza també funcions de re-distribució de fluxos, de caràcter comarcal, en especial de la Costa Brava Nord.
- **Àmbit del tram de Vilamalla a Medinyà**, amb projectes de desdoblament parcial de la N-II i problemes de manca de connectivitat amb el territori.
- **Àmbit de l'àrea urbana de Girona**, on s'ha implantat un model basat en abocar tots els trànsits a l'autopista, però que reclama una major connectivitat amb el territori circumdant.
- **Àmbit de Fornells a la cruïlla de Maçanet amb la C-35**, incloent les connexions amb l'aeroport i amb l'Eix Transversal, els serveis a les zones d'activitat econòmica situades a l'entorn i les connexions amb la Costa Brava Centre.
- **Àmbit de la cruïlla de Maçanet fins a Hostalric, amb especial referència a l'entorn de Tordera i a la Costa Brava Sud**, on autopista i N-II divergeixen els seus itineraris, no s'ha resolt la connectivitat entre les xarxes viaries, costanera i de l'interior, i es troba desatesa la major conurbació poblacional del sud de Girona (Blanes, Lloret i Tossa).

En cadascun d'aquests àmbits les problemàtiques presenten trets específics relacionats tant amb l'existència o no de l'autovia paral·lela, com a la connectivitat amb les carreteres d'accés a les poblacions del litoral i de les comarques d'interior. En conseqüència, cal un tractament particular de cada una d'elles, que tingui en compte els aspectes territorials i les sensibilitats socials de la població i l'efecte dels canvis sobre les activitats econòmiques, que fonamenten la seva oferta en el trànsit de pas.

Esperar que, exclusivament des d'instàncies superiors, i més allunyades, es resolguin aquestes especificitats no sembla massa encertat. El risc és que els criteris tècnics de funcionalitat de la xarxa defensats per les administracions titulars de les infraestructures comportin solucions poc adients a les necessitats pròpies de l'estructura de les comarques gironines.

Per això convenia efectuar una diagnosi precisa i conèixer les problemàtiques que en el nou escenari s'haurien de resoldre o evitar.

Però també saber imaginar les possibilitats que aquesta nova organització de la mobilitat i la xarxa viària pot comportar, per les empreses i les activitats de tota mena, que requereixen d'unes òptimes condicions d'accessibilitat a d'altres territoris per assolir els seus propis objectius.

La correcta interrelació entre dotació d'infraestructures de comunicació, model de gestió de xarxes, ordenació territorial i distribució d'activitats i desenvolupament empresarial, és el repte principal al que intenta donar resposta aquest treball.

Sempre des d'una visió ambientalment sostenible, que sigui capaç de contenir i reduir els efectes d'una major mobilitat, provocada pels trànsits induïts per la supressió tarifaria, de major seguretat, quan a accidentalitat viària, que creixerà, de no fer res, pels propis increments de trànsit, i millor integrada institucionalment, on totes les Administracions puguin actuar de manera coordinada, en benefici dels interessos dels ciutadans d'aquest territori.

2. METODOLOGIA APLICADA A L'ESTUDI

Aquest estudi, com sovint succeeix amb instruments de caràcter estratègic, no és un document tancat en si mateix. És, especialment, una part d'un procés, el que pot incidir en la millora de les comunicacions viàries i de l'activitat vinculada a la mobilitat i el transport, en el corredor de l'AP-7 i la N-II/A-2, a Girona, en els propers anys. Per aquesta raó, la metodologia del treball, no es limita a descriure la fase de redacció del document, sinó que, forçosament ha d'incorporar també aquelles fases prèvies i posteriors, que entre totes formaran aquest procés, que ha de perdurar al llarg d'uns anys.

El treball fins ara realitzat sobre la previsió dels possibles efectes que l'aixecament de peatges a l'AP-7 pot provocar sobre la mobilitat i les activitats en el corredor viari nord-sud, a la Demarcació de Girona (AP-7 i N-II/A2), es va començar a gestar la primavera de l'any 2020, en un seguit de reunions que varen celebrar els màxims dirigents de la Diputació de Girona, la Cambra de Comerç de Girona, l'Associació de Transportistes, ASETRANS, i la Federació d'Organitzacions Empresariales, FOEG. En definitiva representants de les organitzacions sectorials empresarials, amb el suport de la màxima institució local de la demarcació de Girona.

Com s'ha dit a la introducció de l'estudi, l'objectiu d'aquestes reunions era dissenyar un mecanisme de treball que permetés disposar d'una estratègia comuna, d'abast gironí, que permeti proposar a les administracions responsables i titulars de competències, en l'àmbit de la mobilitat, les infraestructures i el territori, un paquet de propostes i mesures, per tal de limitar els efectes negatius que l'aixecament de peatges pugui comportar i potenciar aquells canvis que permetin treure el màxim profit, social i econòmic, per a la ciutadania gironina, de l'efecte aixecament de peatges.

Per construir un instrument d'aquestes característiques, calia primer decidir un mètode de treball, que acomplís determinades condicions: El resultat final havia de ser representatiu d'una visió ampla de la problemàtica (des d'un punt de vista territorial i professional, a l'hora). La visió i l'anàlisi dels impactes s'havia de concentrar en un corredor, en el que les infraestructures viàries actuen de manera conjunta

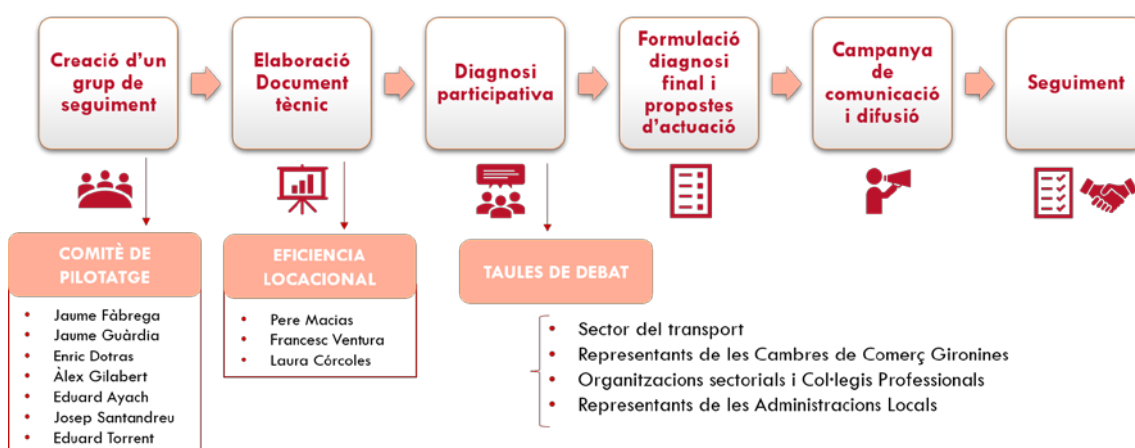
(especialment AP-7 i N-II/A-2), però no podien deixar-se de banda els efectes que aquests canvis en les barreres al lliure accés a l'autopista provocaran, sens dubte, sobre territoris més allunyats que, tanmateix, es comuniquen a través d'aquestes vies. Els resultats del treball no havien d'interpel·lar una Administració o una altre; les responsabilitats, la necessitat d'intervenir, afecta totes les instàncies vinculades al país, tant les públiques, com les privades. No es tractava tampoc de duplicar treballs ja elaborats o en procés de redacció que altres havien iniciat (singularment el MITMA). Ni l'objectiu d'aquest treball era el mateix, ni la capacitat de despesa podia permetre duplicar els estudis de camp, les dades dels quals aviat seran públiques. L'estudi havia d'aconseguir realitzar un esforç de síntesi, que permeti plantejar un ampli ventall d'alternatives d'intervenció, sobre diversos fronts, sense caure en un "academicisme" poc operatiu, ni tampoc en plantejaments excessivament simplistes i poc argumentats.

Finalment, es va considerar fonamental disposar dels resultats del treball en data anterior a la supressió efectiva dels peatges, és a dir el 31 d'agost de 2021. Essent conscients tots, que en qualsevol cas, aquest primer document haurà de ser objecte d'un seguiment acurat, que obligarà a introduir-hi ajustos i, tal vegada, canvis més substancials, en funció de les decisions que prenguin les Administracions competents, l'evolució dels trànsits en unes i altres vies, i la recuperació o declivi de les activitats afectades pels canvis en l'ús de les infraestructures viàries.

Per tant, no s'ha pretès realitzar un treball estàtic, tancat, que reflecteixi un escenari inicial, en el moment de l'aixecament de peatges, i un de final, una vegada executades totes les propostes presentades. Aquest primer document, forçosament haurà de ser objecte de periòdiques revisions i actualitzacions i serà necessari, per fer-ho possible, dotar-se de mecanismes als que en un altre apartat del treball ens referirem.

Sota les anteriors premisses, els impulsors de la iniciativa varen contactar amb una empresa consultora, l'expertesa dels seus integrants els mereixia suficient confiança, per demanar-los de presentar una proposta de Pla de Treball, amb identificació de les fases del procés d'elaboració, els mecanismes de participació cívica i consulta institucional, l'abast precís dels resultats a lliurar i el procés de divulgació i posta en comú dels coneixements generats al llarg del procés d'elaboració.

Es va decidir, des d'un primer moment, que l'ens que millor podia conduir el procés, d'entre els auto-convocats, era la Cambra de Comerç, atès el seu perfil institucional, amb el suport de la Diputació i la col·laboració de les altres dos organitzacions empresarials.



EL COMITÈ DE PILOTATGE

Per vetllar pel bon fi del treball, es va crear al si de la Cambra de Comerç, un Comitè de Pilotatge, en el que es varen integrar dos representants de FOEG i ASETRANS. Aquest Comitè ha tingut cura del seguiment i la coordinació dels treballs realitzats i de l'organització de totes les reunions sectorials celebrades.

Una de les primeres comeses del Comitè va ser revisar i aprovar la versió final del Pla de Treball presentada pels consultors, que bàsicament consistia en la redacció d'un primer document tècnic, que havia de servir com a suport per al desenvolupament de varies sessions participatives, amb representants de diversos sectors econòmics i professionals de Girona, fruit de les quals i del treball de revisió d'experiències similars a les iniciatives sorgides, n'havia de sortir una versió final del document, editable en més d'un format, i que hauria de ser sotmès a un procés de divulgació intern, a nivell de demarcació, i, sobretot, davant dels responsables de les Administracions competents.

EL DOCUMENT TÈCNIC

Pot semblar obvi, però existeix moltíssima informació, tal vegada massa, inconnexa i desagregada, sobre com ens movem per la Demarcació de Girona (els residents, els visitants i els transeünts). Per tant, calia, com a primer resultat del treball, efectuar una diagnosi integradora d'una selecció rellevant, als efectes d'aquest treball, de dades obtingudes de la informació disponible, tant a les webs de les Administracions sectorials, com en altres publicacions, tècniques, acadèmiques o de caràcter més divulgatiu.

El document tècnic s'ha estructurat a partir de dades relatives a les característiques del trànsit en les vies objecte del treball, dels àmbits territorials en que s'ha dividit el corredor, de les activitats vinculades a la mobilitat i el transport, i de 8 eixos temàtics, alguns d'ells de caràcter horitzontal, que tenien implicacions sobre altres més "direccionals".

Entre els primers, dos conceptes bàsics a preservar, la sostenibilitat (l'impacte que l'aixecament de peatges pot produir, en termes d'increments de desplaçaments o transvasament de fluxos entre vies, des d'una vessant ambiental, però també socio-econòmica) i la seguretat (inicialment vial, l'accidentalitat, però també, fruit d'algunes aportacions, l'impacte sobre la seguretat ciutadana, per efecte de possibles canvis en el control de vehicles). Entre els vectors direccionals, cal esmentar la permeabilitat de l'AP-7, la necessitat d'intervenir en la N-II, el paper de la xarxa de distribució pel territori, els serveis al transport en els eixos viaris, canvis en el transport públic o la vessant urbanística i la correcció de les repercussions sobre el teixit empresarial afectat.

Aquest treball, desenvolupat al llarg dels mesos de març i abril de 2021, ha donat lloc a una primera versió, que, a mesura que s'han anat celebrant les sessions participatives, s'ha enriquit amb els suggeriments, observacions, crítiques i altres aportacions rebudes.

La versió agost 2021 del document tècnic és, doncs, fruit d'aquest procés d'enriquiment, derivat de les aportacions realitzades per tots aquells que han intervingut en els debats generats.

L'ESTUDI SOBRE ACTIVITATS EMPRESARIALS VINCULADES AL CORREDOR

Una institució com la Cambra de Comerç de Girona, per força, havia de mostrar una especial sensibilitat vers els efectes que l'aixecament de peatges podia tenir sobre les empreses situades en els eixos viaris vinculats a l'autopista.

És per això que els propis serveis de la Cambra han realitzat un treball d'identificació i dimensionament de les empreses i activitats, situades a l'entorn d'aquestes vies, per avaluar en termes econòmics, les conseqüències d'aplicar unes o altres mesures, en aspectes com la millora dels accessos, el disseny de la secció de determinades vies, una nova senyalització, etc.

Aquest treball s'incorpora, com un annex, a l'estudi i les seves conclusions són utilitzades per argumentar millor moltes de les propostes efectuades.

LES SESSIONS PARTICIPATIVES DE DEBAT

Al si del Comitè de Pilotatge, i a proposta del consultor, es varen llistar un seguit d'institucions, entitats i empreses, amb les que caldria establir contacte, per rebre les seves opinions, estimular un debat generador d'iniciatives i propostes i, en definitiva, fer més partícip del treball a una part significativa de la societat gironina, especialment la de caràcter professional i productiu.

No es tractava únicament de mantenir interlocució amb el sector del transport, que calia, o amb l'hoteler i de restauració, que també, o amb els exportadors o les empreses de serveis a la carretera. Es necessitava "prendre el pols" d'aquesta problemàtica a un ventall ampli de visions concernides.

Per això es varen establir també relacions amb representants de les administracions locals, del col·legis professionals, de diverses organitzacions sectorials, així com amb directius d'empreses rellevants, amb presència a la pròpia Cambra. En total més de 60 persones, representants d'empreses i entitats, han estat contactades i se'ls ha sol·licitat que volguessin participar en alguna de les taules creades a l'efecte.

Es varen organitzar 4 taules de debat. Una específica per als sectors vinculats al transport, tant de viatgers com de mercaderies. Una dedicada als membres (empreses) de les Cambres de Comerç, amb seu a la demarcació de Girona (Girona, Palamós i Sant Feliu de Guíxols) i altres agents econòmics. Una composta per representants d'organitzacions empresarials i col·legis professionals i una darrera integrada per representants d'administracions territorials (Consells Comarcals).

Les taules s'han reunit al llarg dels mesos de juny i juliol. Les actes de les sessions de treball figuren com un altre annex de l'estudi, de rellevant importància, per quan a través d'aquestes opinions s'han reforçat moltes de les propostes contingudes a les versions inicials del document tècnic i han propiciat la incorporació de noves iniciatives.

El valuós treball realitzat pels assistents a les taules de debat, hauria de ser objecte de futures rèpliques, a mesura que s'avanci en la comunicació del projecte i en l'impuls de les propostes que s'hi contenen.

LA DIVULGACIÓ DE L'ESTUDI

Com s'ha dit abastament, l'objectiu d'aquest treball és aconseguir implicar les administracions públiques i la societat civil en un procés d'aprofitament de les possibilitats que l'aixecament de peatges pot reportar per a Girona. Per fer-ho possible cal que l'estudi sigui conegut, reconegut, acceptat, assumit i valorat positivament.

És imprescindible, per tant, fer-ne una difusió tan grossa com sigui possible, i donar-li un format i uns continguts aptes per a resultar intel·ligibles per tothom.

Aquesta penúltima fase del treball, que comença en el mes d'agost i ha de durar fins ben entrada la tardor, exigirà dels membres del Comitè de Pilotatge, dels responsables de les institucions que han impulsat l'estudi i dels mateixos consultors, un esforç de comunicació transcendent.

Sempre és necessari donar a conèixer el que es fa, si es vol compartir amb el conjunt de la societat, però quan l'objectiu de la tasca és precisament compartir propostes i

solucions i promoure la seva execució per part dels responsables de fer-ho, encara resulta més necessària aquesta presència pública.

Està previst, en conseqüència, organitzar diversos actes divulgatius, presencials i virtuals, en funció de l'evolució de la pandèmia Covid-19, distribuïts pel territori, i adreçats a diversos col·lectius, i de les propostes que en cada moment es proposin al si del Comitè de Pilotatge.

Igualment es promourà la celebració de trobades de treball amb els responsables directes de les Administracions concernides amb l'estudi.

EL SEGUIMENT DELS OBJECTIUS I PROPOSTES DEFINITS EN EL TREBALL

En primer lloc, cal considerar que resulta imprescindible mantenir l'activitat del Comitè de Pilotatge (en el que hi haurien de continuar participant representants de FOEG i ASETRANS). Sense un ens responsable d'efectuar aquest seguiment i de rendir comptes als òrgans de govern de la Cambra difícilment s'obtindran resultats, que en molts casos no es veuran fins d'aquí uns anys.

Fora de gran utilitat que des del Comitè de Pilotatge es pogués impulsar la constitució d'un grup de treball inter-institucional, en el que hi fossin presents, com a mínim, l'Administració General de l'Estat -MITMA-, la Generalitat -Departament de Polítiques Digitals i Territorials-, els representants de les administracions locals, i les organitzacions sectorials.

L'objecte d'aquest grup de treball hauria de ser realitzar el seguiment dels efectes de l'aixecament de peatges, revisar l'evolució de les propostes d'actuació que resultin assumides pels seus integrants, vetllant per la seva execució en calendaris raonables, i detectar els canvis i les disfuncions que es produeixin al llarg dels primers mesos de funcionament de la xarxa viària sota el nou model, per introduir, si és el cas, els ajustos pertinents en aquest estudi.

El Comitè de Pilotatge, anualment, hauria de promoure l'elaboració d'un memoràndum de seguiment de l'estudi, en el que es destaquin aquelles iniciatives que vagin prenen

cos i es posin de relleu les distorsions no resoltes, tant aquelles ja detectades en l'estudi, com altres de sobrevingudes, que puguin aparèixer en el futur.

D'aquesta manera l'Estudi sobre l'Alliberament de Peatges tindrà la continuïtat que les iniciatives amb voluntat de permanència i d'obtenció de resultats a mig termini requereixen, en especial en l'àmbit de les infraestructures, on els projectes requereixen de llargs períodes de maduració.

3. ESTUDI DE TRÀNSIT

Les infraestructures de transport per carretera es construeixen per facilitar la mobilitat dels usuaris i el transport de mercaderies entre dos punts del territori. Resulta important doncs, conèixer com ha estat fins ara la mobilitat en el corredor, com es distribueix entre les dues vies que el componen i quina evolució ha tingut en els últims anys.

D'altra banda, un cop s'aixequin els peatges l'efecte més immediat que es produirà serà un canvi en les demandes de trànsit del corredor, augmentant els vehicles que circulin per l'autopista i disminuint els que ho fan per la nacional. Per analitzar els efectes de l'alliberament dels peatges, en aquest capítol es realitzarà una primera estimació de quina serà la variació del trànsit del corredor.

EVOLUCIÓ DEL TRÀNSIT EN ELS ÚLTIMS ANYS

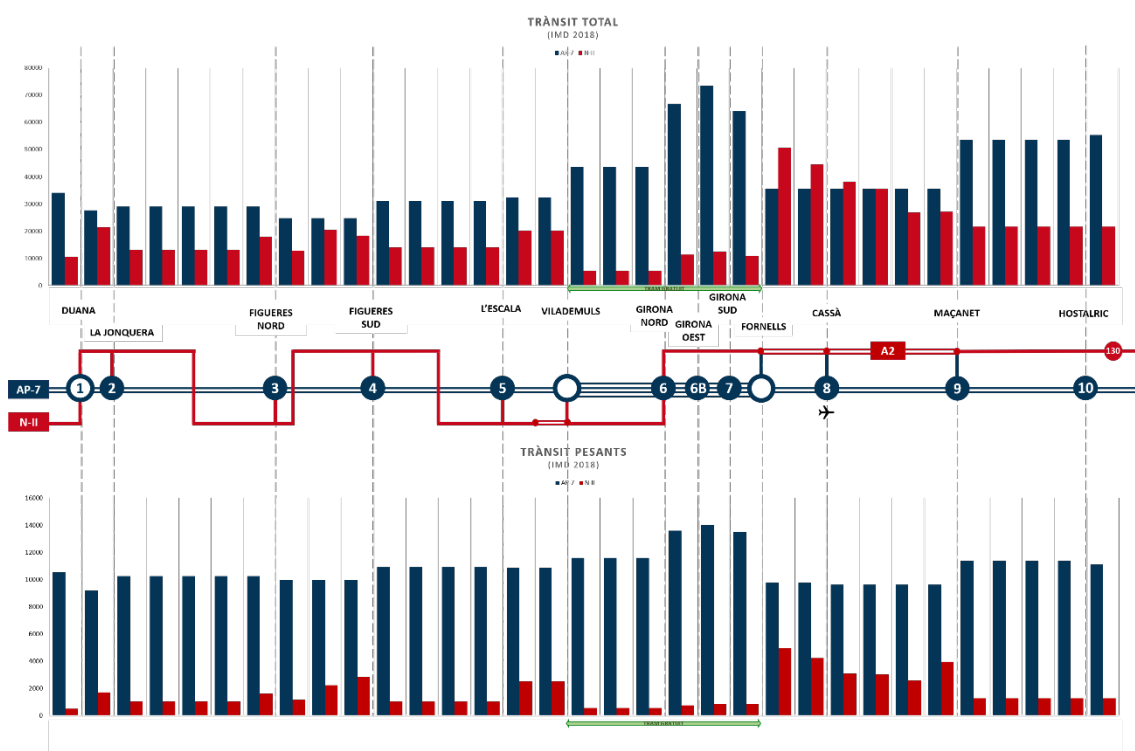
Per caracteritzar la mobilitat de les vies del corredor es recorre a la Intensitat Mitjana Diària (IMD), definida com el nombre de vehicles que passen per una secció de carretera durant un any, dividit pels 365 dies que té l'any.

Les dades d'intensitats es recullen en estacions d'aforament distribuïdes al llarg del traçat de les carreteres, i el Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana publica anualment les dades obtingudes a cadascuna de les estacions.

El tram d'autopista AP-7 que discorre per les Comarques Gironines suporta uns elevats volums de trànsit, amb una IMD de 40.592 vehicles i un 27% de vehicles pesants. Per la seva banda, la N-II té uns volums inferiors, però destacables per ser una via convencional, amb 21.925 vehicles diaris i un 10% de vehicles pesants.

En el següent gràfic s'analitza de forma més detallada com es distribueix aquest trànsit al llarg del corredor amb les IMD de l'any 2018, últim any publicat amb dades completes, previ a l'esclat de la pandèmia Covid-19, tant de l'AP-7 com de la N-II. Al gràfic superior

es mostra el trànsit total, que té en compte els vehicles lleugers i els pesants, i a l'inferior només es grafia el trànsit corresponent als pesants.



Resulta interessant observar les oscil·lacions de trànsit que es produeixen entre les dues vies, com per exemple a La Jonquera, on el trànsit de la carretera nacional augmenta considerablement, donat que molts vehicles entren al municipi per accedir als seus serveis (comerços, benzineres, hotels...)¹. Aquest traspàs també es produeix a Figueres, on el trànsit per l'autopista disminueix i el de la nacional augmenta. En aquest cas és degut a les múltiples connexions amb la resta del territori (sobretot de la costa) que es realitzen mitjançant la N-II.

El següent fenomen es produeix entre Vilademuls i Fornells, tram de l'autopista que des de l'any 2014 és gratuït, on el trànsit creix fins arribar als 74.000 vehicles i, en canvi, el trànsit a la nacional queda totalment residual. Aquest augment tan pronunciat a l'autopista es deu a la gratuïtat de circulació, però també al trànsit d'agitació que genera el sistema urbà de Girona, sobretot entre les sortides Girona Nord i Fornells. Aquest tram és el de major intensitat de circulació de tot el corredor.

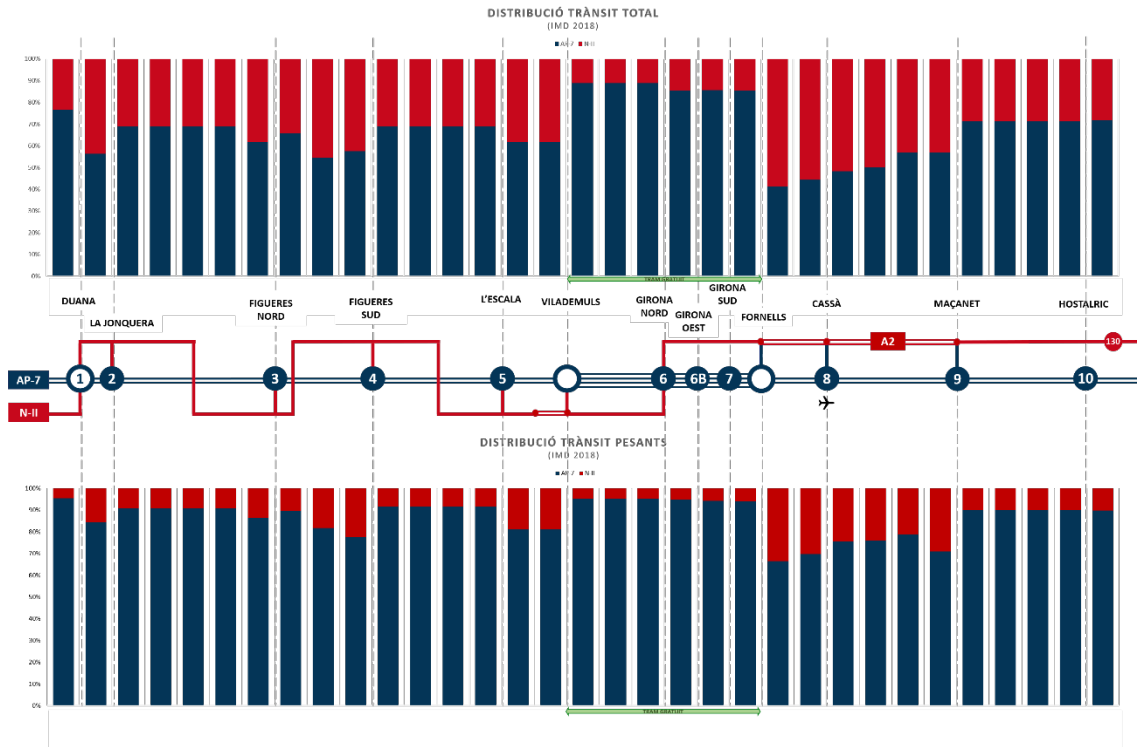
¹ En l'annex A1 es troben recollits tots els serveis i activitats localitzades a La Jonquera, municipi amb major activitat econòmica vinculada al corredor.

Un cop finalitza el tram gratuït es produeix l'efecte contrari: creix el trànsit a la carretera nacional i disminueix a l'autopista. Aquest fet s'explica principalment per tres motius: finalitza el tram gratuït i per tant només continua per l'autopista el trànsit de llarg recorregut; la nacional passa a ser autovia i per tant les seves característiques de circulació es veuen millorades en termes de seguretat i velocitat; al sud de Girona es troben potents sectors d'activitat econòmica i industrial que estan connectats amb la nacional i també s'hi troben connexions amb la Costa Brava sud, territori amb una elevada densitat de població.

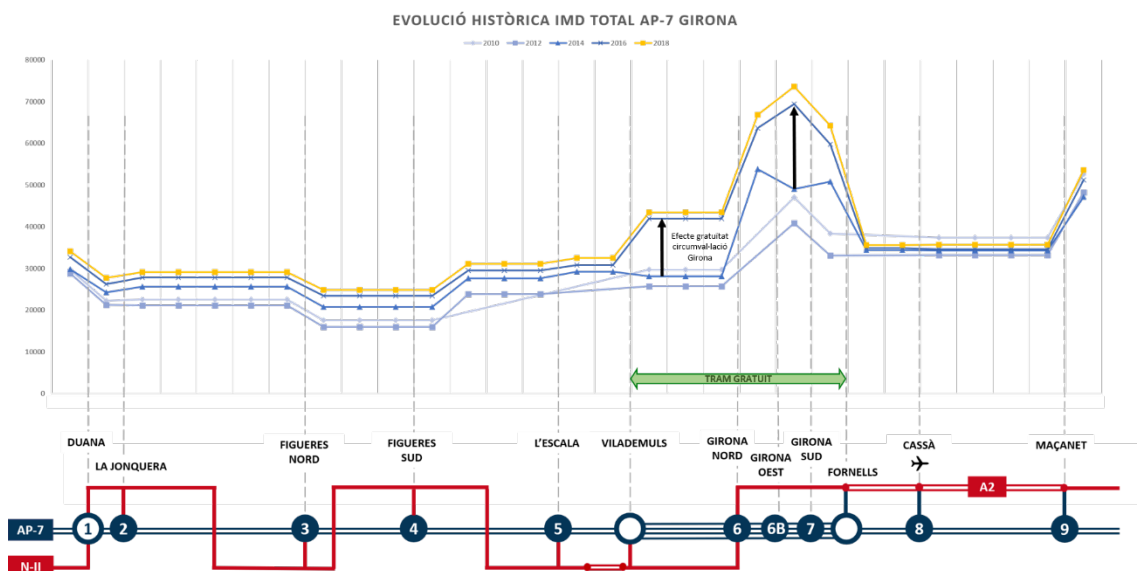
Per un altra banda cal destacar també l'important volum de trànsit internacional que travessa la frontera amb França, uns 34.000 vehicles.

En referència al trànsit dels vehicles pesants hi ha poca cosa a remarcar, atès que des de l'any 2013 tenen restringida la circulació per la N-II entre Vidreres i La Jonquera, a causa de les elevades congestions i els accidents que es produïen en aquesta via. Per tant, la seva circulació es produeix principalment per l'autopista, tal i com es veu de forma més clara en els següents gràfics, en els que es representa la distribució percentual del trànsit entre les dues vies del corredor. Els vehicles pesants només fan servir la nacional quan el seu destí o origen requereix del seu pas per aquesta via, com pot succeir a la variant de Figueres i al tram desdoblament entre Fornells i Maçanet on, com s'ha comentat, es troben diverses connexions transversals amb la resta del territori.

En el cas del trànsit total, la distribució entre les dues vies és més homogènia, tot i que hi ha un predomini de l'autopista.

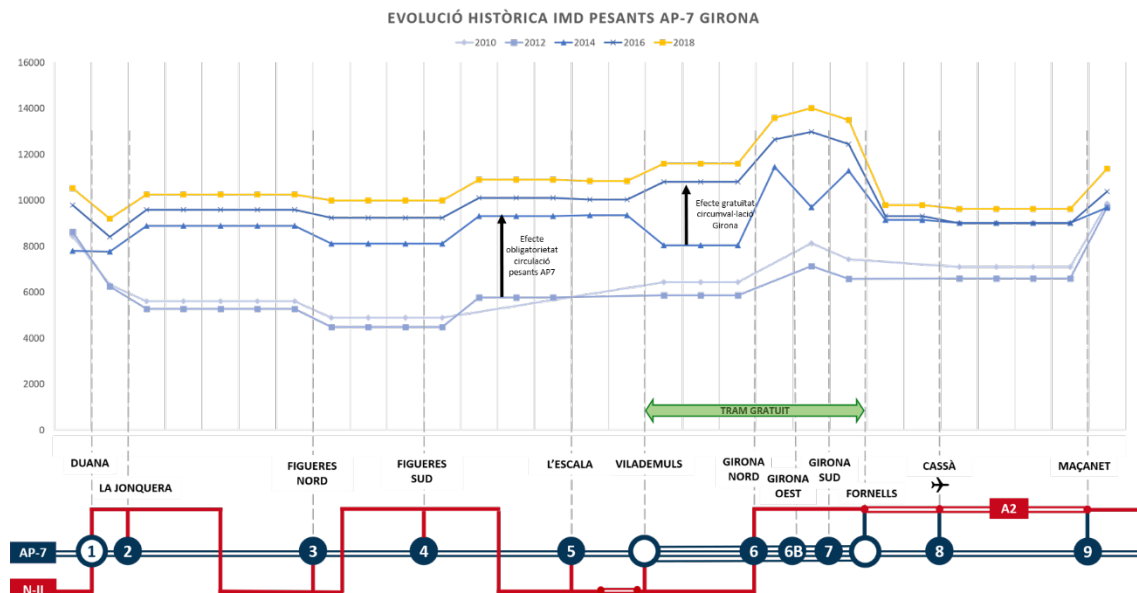


El trànsit del corredor no sempre ha tingut aquesta distribució i intensitats, sinó que durant els darrers anys ha anat variant, principalment a causa de les decisions administratives que es prenen i les intervencions que s’hi duen a terme. En els següents gràfics es recull quina ha estat l’evolució del trànsit en els últims anys i quins fenòmens s’han produït, a cada via i per a cada tipus de trànsit.

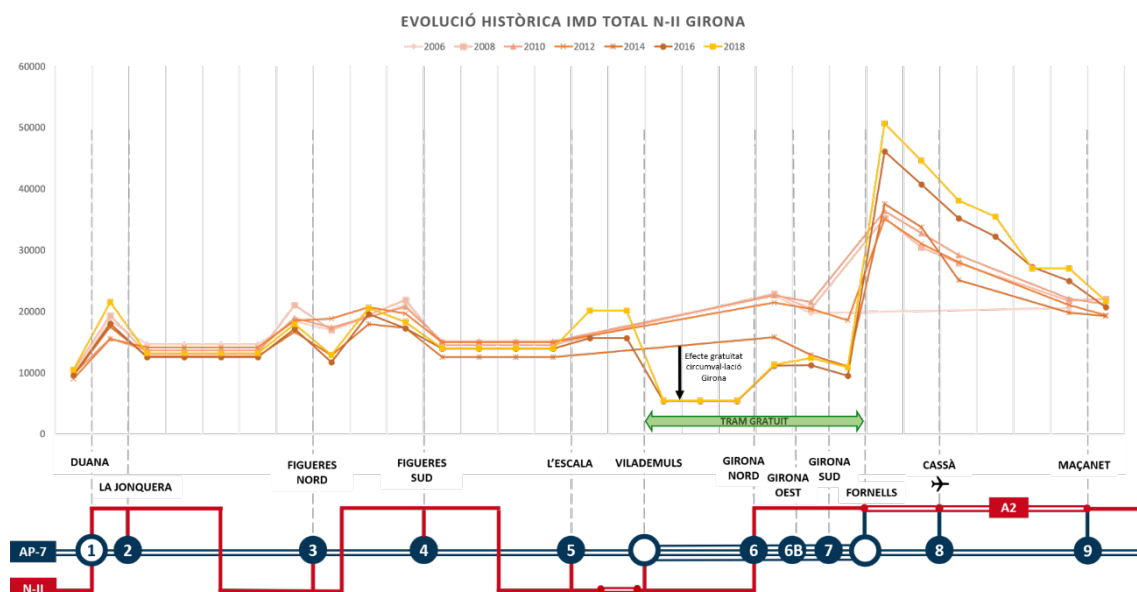


Deixant enrere la crisi econòmica de l’any 2008 que va fer caure el trànsit a les autopistes de manera generalitzada en tot l’Estat, des de l’any 2010 el creixement del trànsit de

l'autopista en el corredor gironí ha estat molt gradual i homogeni. Fins arribar l'any 2014, quan entra en vigor la gratuïtat del tram entre Vilademuls i Fornells i es produeix un increment del 30% del trànsit en aquest tram. Entre els anys 2012 i 2014 també es veu modificat el trànsit de la circumval·lació de Girona per l'entrada en servei dels nous enllaços de Fornells i Girona Oest, l'any 2013.



El nombre de vehicles pesants que circulen per l'AP-7 va augmentar de manera molt considerable l'any 2013, fins a un 80%, a causa de la restricció ja comentada de pas per la via alternativa. Un any després la gratuïtat de la circumval·lació de Girona va acabar de consolidar aquest transvasament.

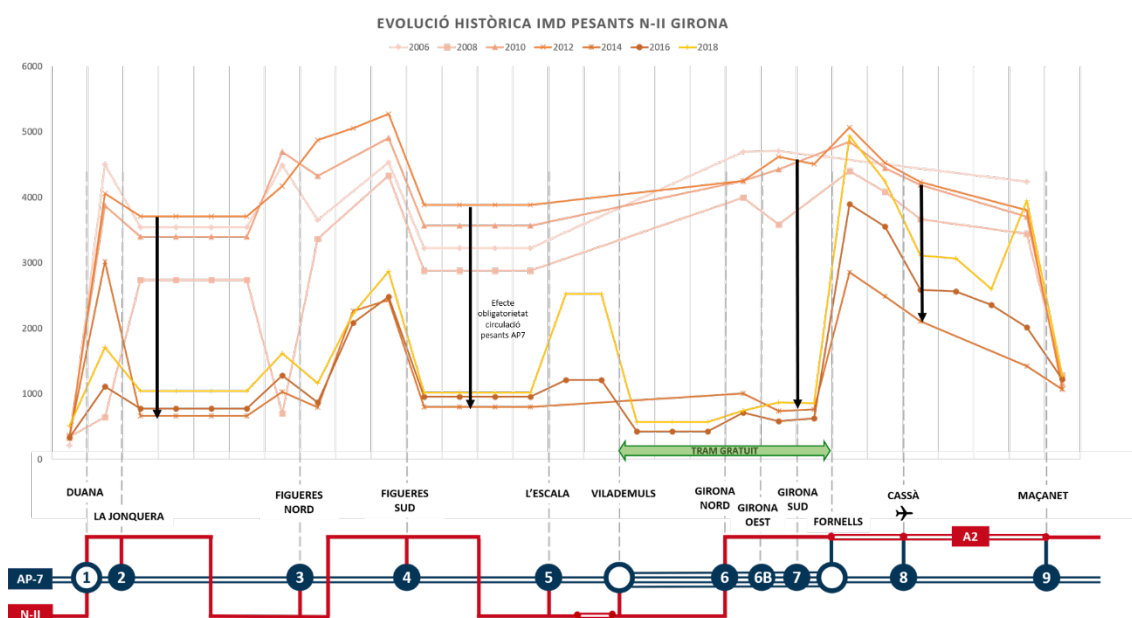


En el cas de la carretera nacional, l'evolució del trànsit total també ha tingut una evolució al llarg dels anys, bastant homogènia al llarg del corredor, amb tres principals perturbacions, de les quals dues són a causa dels efectes ja esmentats en el cas de l'autopista.

S'observa una baixada del trànsit entre el 2012 i el 2014 a causa del desviament de camions a l'autopista, efecte de poca magnitud en la demanda total, donat que els pesants suposaven només un 15% del trànsit total.

Segon, l'efecte que produeix la gratuïtat de la circumval·lació de Girona, que fa disminuir el trànsit en aquest tram de la nacional un 36% entre els anys 2014 i 2016.

I per últim, observem un creixement del trànsit a partir de l'any 2006 en el tram sud del corredor, creixement que es produeix progressivament en els anys a mesura que es va desdoblant el traçat de la carretera nacional i es converteix en autovia A-2 entre Fornells i Maçanet. Les intervencions es van anar produint de nord a sud, iniciant-se a Fornells i fins arribar a Maçanet i, com és lògic i tal i com s'observa en el gràfic, l'augment de la demanda d'aquesta via també va seguir aquesta tendència.

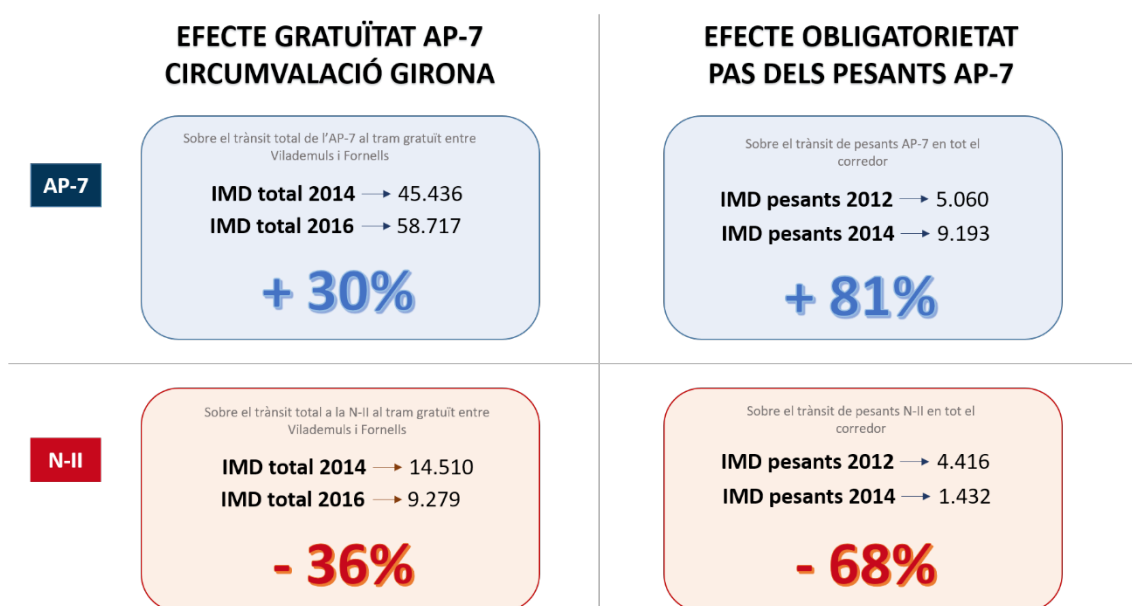


Finalment arribem a l'evolució del pas de vehicles pesants per la N-II. Entre l'any 2006 i 2012 s'observen unes taxes de creixement anuals, que oscil·len per diverses causes, com la crisi econòmica del país i la seva recuperació gradual. En el 2012 el volum de pesants

que circulava era força elevat per tractar-se d'una carretera convencional, afectant a la fluïdesa de circulació i a l'accidentalitat. Aquesta tendència d'augment del flux de trànsit va portar a que, davant les queixes i reclamacions de molts municipis per on transcorria la carretera, es decidís restringir el pas dels camions per aquesta via, provocant una caiguda de la demanda d'aquests vehicles del 68%.

En el tram sud del corredor s'observa el mateix fenomen d'evolució que en el cas del trànsit total.

Amb aquests precedents, cal esperar variacions molt notables de trànsit en una i l'altra via, a partir de la supressió del pagament de l'AP-7, sobretot en el trànsit de vehicles lleugers, donat que els camions ja estan obligats a circular-hi.



PROGNOSI DE TRÀNSIT

De manera similar al que succeeix quan una via està en obres i el trànsit es desvia cap a altres vies alternatives, que permeten fer el mateix trajecte origen-destí, passa amb el pagament per ús d'una via específica dins d'una xarxa viària, que es crea una situació de distribució de trànsit desigual donat que en aquesta apareix un sobre cost respecte la resta.

Un cop no hi hagi peatge els usuaris podran escollir la seva ruta en base a criteris que no siguin exclusivament els econòmics, com pot ser el seu destí, la distància a recórrer, el grau de congestió... Tal i com indica Álvarez, et al (2007), això hauria de permetre una redistribució més eficient dels trànsits a la xarxa, donat que es produirà un transvasament de vehicles que actualment circulaven per les vies gratuïtes, pel fet de ser-ho, cap a l'autopista, via que ofereix millor qualitat en el traçat i en el ferm, major velocitat de circulació i, per tant, menor temps de viatge.

Per exemple, l'usuari que vol anar de Sant Feliu de Guíxols cap a Figueres, ara per estalviar-se el peatge ho fa per vies secundàries (C-31 i C-66), en canvi, quan sigui gratuïta l'autopista una part del recorregut el podrà fer per aquesta via, guanyant seguretat, temps i confort.

Sembla lògic pensar que l'augment de trànsit a l'autopista vindrà en gran part explicat pel desviament d'usuaris des de les vies alternatives, però també pot ser explicat pel canvi des d'altres modes de transport, com el tren o l'autobús.

A banda de la redistribució de trànsits, també cal tenir en compte aquells viatges que es generaran a conseqüència de la baixada del cost de l'autopista, el que es coneix com a demanda induïda.

La nova distribució de trànsits entre les dues vies del corredor provocarà canvis en els temps de viatge i en els temps de congestió. Per la relació fonamental del trànsit ($\text{Intensitat} = \text{Velocitat} \times \text{Densitat}$), coneixem que un augment de la demanda a l'autopista, a causa de la gratuïtat, pot arribar a ocasionar un efecte de reducció de la velocitat de circulació dels vehicles i, fins i tot, arribar al punt de congestionar la via. Això faria que la reducció del temps de viatge respecte la via alternativa fos menor, o bé, en el cas extrem, suposar un augment del temps.

De la mateixa manera, en la via alternativa es pot produir l'efecte contrari. Abans de la gratuïtat podria tenir uns nivells d'intensitat de trànsit a prop de la seva capacitat i unes velocitats de circulació baixes, però amb el transvasament de demanda cap a l'autopista podria produir-se una descongestió de la via i, per tant, una disminució en el temps de viatge dels usuaris.

Tampoc és gens negligible l'efecte que l'obertura de barreres tarifàries pot provocar, en el sentit que un cert nombre de vehicles poden preferir realitzar recorreguts d'aproximació al següent punt d'accés a l'autopista, amb els km inútils recorreguts per la xarxa convencional que implica, amb l'únic objectiu d'incorporar-se a la via "més segura o de major capacitat". Amb la possible creació de noves sortides aquest fenomen encara es pot incrementar més.

Queda vist que la gratuïtat de l'autopista tindrà un impacte directe en els actuals nivells de trànsit de la pròpia autopista i de la seva ruta alternativa, que en el nostre estudi corresponen a l'AP-7 i a la N-II/A-2 en el corredor gironí.

Resulta de gran importància disposar d'una estimació de quin serà el nou model de trànsit que quedarà en el corredor, un cop s'aixequin els peatges, i com es veuran afectats els nivells de servei de cada via.

El Ministeri de Transport, Mobilitat i Agenda Urbana ha realitzat per la seva banda un estudi sobre les noves condicions de explotació que poden produir-se, com a conseqüència de la finalització de la concessió de les autopistes AP-7 i AP-2 a les carreteres d'aquest corredor. Estudi que a dia d'avui encara no ha sigut publicat, però que serà interessant disposar-ne d'ell donat l'alt grau de minuciositat amb el que s'estudiarà la nova distribució de la demanda al corredor i a la xarxa més propera.

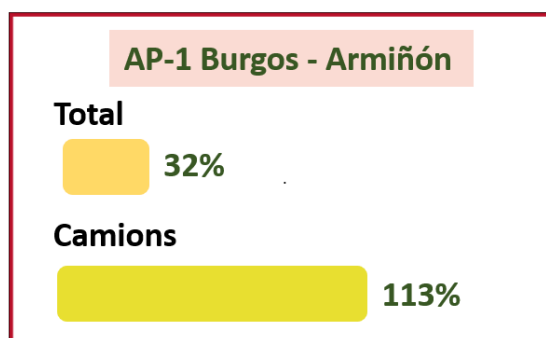
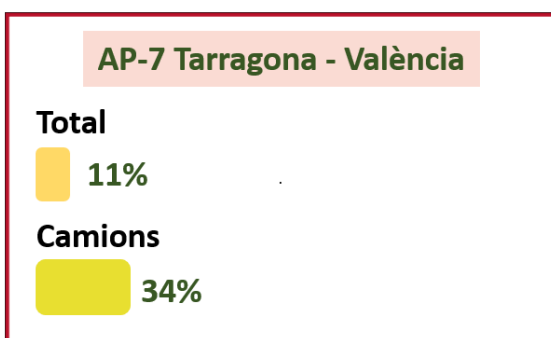
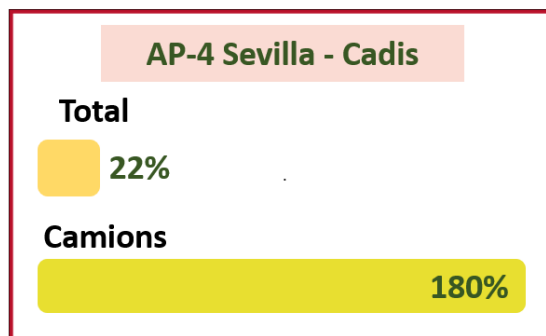
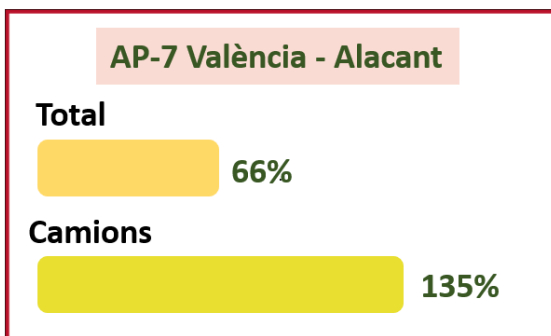
La prognosi del trànsit futur és un element molt sensible i difícil de quantificar amb exactitud, donat que ve condicionat per factors de tipus sociològic o econòmic dels quals no es disposa sempre d'informació detallada. El més adequat és realitzar una modelització, com la que farà el Ministeri, amb una gran base de dades i en la que es permet considerar una major quantitat de variables. Donat que això requereix temps i medis i amb voluntat de no duplicar esforços, per aquest estudi es realitza una primera estimació, de caire analític i general, de quina serà la futura demanda de l'autopista per poder dimensionar de manera correcta la futura anàlisi i propostes d'actuació.

Aquest mes de setembre s'alliberen l'AP-7 en el tram La Jonquera-Tarragona i l'AP-2 entre Saragossa i El Vendrell, però no són les primeres autopistes en les que finalitza la seva concessió. Al desembre del 2018 va finalitzar la concessió de l'AP-1 entre Burgos i

Armiñón, i un any després ho van fer l'AP-4 entre Sevilla i Cadis, i l'AP-7 entre Tarragona i València, i entre València i Alacant. Això ens permet disposar uns precedents sobre quin serà el possible comportament de la demanda un cop s'acabi el peatge.

Malauradament les dades de les autopistes alliberades el 2020 es troben compromeses per diferents motius que cal matisar. Primer, perquè segons informa el MITMA, un cop finalitza una concessió, les societats concessionàries deixen de facilitar dades de trànsit i, per tant, no es disposa d'informació en el període de temps en el que es triga en construir i posar en servei les estacions d'aforament, que segons la via pot ser de més o menys durada. I segon, cal tenir en consideració que el trànsit d'aquestes autopistes s'ha vist influenciat no només pel seu alliberament sinó per la reducció de la mobilitat produïda per la pandèmia de la Covid-19, i en conseqüència, l'efecte de l'alliberament de les autopistes es veu desvirtuat pels confinaments i les restriccions a la mobilitat imposades des de les diferents Administracions públiques.

Tot i així s'han demanat les dades al Ministeri i s'han analitzat quines van ser les variacions de demanda.



En l'anterior iconografia es mostren quins van ser els creixements percentuals del trànsit, en els trams de les autopistes alliberades, en el primer any en que els usuaris no havien de pagar peatges.

S'observa que, malgrat la crisi de la Covid, les vies alliberades el 2020 (AP-7 sud i AP-4) van experimentar un creixement de la seva demanda, de major o menor escala. Un pes important d'aquest creixement ve produït pel traspàs de vehicles pesants, que abans utilitzaven les vies alternatives per estalviar-se el peatge i reduir els seus costos d'operació, i un cop les autopistes són gratuïtes prefereixen aquesta via per les prestacions que ofereix.

En el tram d'autopista que discorre per les Comarques Gironines aquest traspàs de camions, com hem vist a l'anterior apartat, ja es va produir l'any 2014 i els que queden circulant per la nacional ho fan per requeriment del seu origen-destí. Per tant, serà d'esperar que el creixement del trànsit en aquest tram s'assimili al que va haver-hi a l'AP-7 entre Tarragona i València, on els camions també havien estat desviats amb anterioritat en la meitat del tram, entre l'Hospitalet de l'Infant i Alcanar (Castelló).

Per estimar quina és la variació de la demanda d'una via respecte la variació de la tarifa de peatge, s'utilitza el terme de l'elasticitat. Fent una revisió bibliogràfica d'estudis o treballs que tractin d'estimar quina és l'elasticitat de la demanda d'una via respecte la tarifa del peatge, trobem que n'hi ha molt pocs, donat que a nivell mundial existeixen poques autopistes de peatge, i és més comú trobar trams curts de carretera o túnels amb aquest sistema de tarificació.

Matas i Raymond (2011) realitzen un estudi per estimar l'elasticitat de la demanda en les autopistes de peatge respecte a les principals variables que la determinen, com són el PIB, el preu del peatge, el preu de la gasolina o la qualitat de la pròpia autopista i de la via alternativa. Les elasticitats estan calculades per variacions petites del preu (entre el 10% i el 50%) i per tant no serien vàlides a l'hora de calcular l'augment del trànsit quan s'allibera una autopista de peatge. No obstant això, d'aquell treball sí que podem prendre per vàlida la dada que indica que el tram de l'autopista AP-7 entre la frontera francesa i Hostalric és dels més inelàstics a la variació de la tarifa del peatge, el que vol dir que la demanda varia poc davant canvis de tarifa.

D'altra banda, Ruiz (2015) fa una predicció i càlculs de canvis en el volum de tràfic i el benestar social, suposant que es suprimeix el peatge en diferents trams d'autopista. Estima que, d'haver-se eliminat els peatges al 2013, la IMD en el primer any del tram AP-7 Montmeló - La Jonquera hagués estat un 12,65% superior, amb una elasticitat al peatge baixa (-0,177).

Amb aquestes dades com a precedent es va procedir a estimar l'impacte sobre la demanda en el corredor gironí en base a les dades de trànsit actuals. Es va decidir aplicar l'elasticitat al cost generalitzat del viatge observada al tram Burgos-Armiñón de l'AP-1, per ser l'únic del que es disposen dades d'aforament suficients i no afectades per la crisi de la Covid-19. Es van recollir les dades de trànsit publicades pel MITMA en aquesta via, es va calcular el cost generalitzat de circular-hi i la seva variació sense peatge, per obtenir l'elasticitat. Aquesta elasticitat es va aplicar al canvi del cost generalitzat de l'AP-7 i es va obtenir la variació de la demanda.

En aquest treball, s'estima que la variació de la demanda en l'autopista AP-7 en el tram La Jonquera – Maçanet serà del 14,35% el primer any. No obstant, quan una via de peatge s'allibera, existeix un període de transició (conegut com a període *ramp-up*) temps en el que els usuaris triguen a assabentar-se dels beneficis d'utilitzar aquesta via i decideixen fer-ho. Per tant el creixement del trànsit de l'autopista es seguirà experimentant en els anys successius. S'estima que el segon any el creixement pot arribar a ser del 6%, per tant, a llarg termini el creixement es situarà en un interval entre el 20% i el 25%.

Aquest creixement vindrà generat per tres bandes: el creixement natural de la mobilitat que experimenta el sector del transport de carretera any rere any; el trànsit que circulava per altres vies alternatives i ara ho farà per l'autopista; i gent que no feia aquest viatge per carretera (el feia en bus o tren) o bé simplement no es desplaçava i a partir d'ara si que ho farà, el que es coneix com a demanda induïda arran de la gratuïtat.

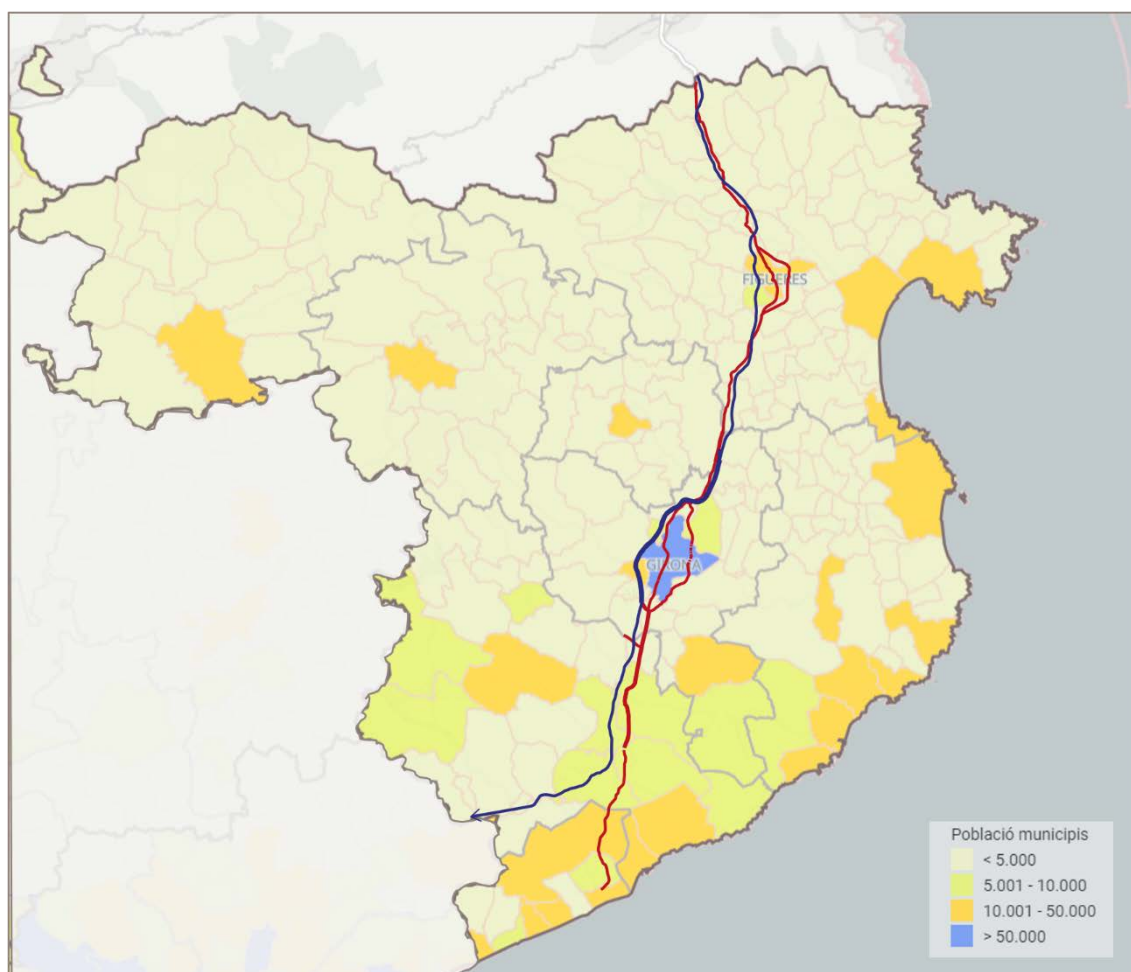
En relació al trànsit que es traspasarà de la N-II cap a l'autovia, resulta més complicat fer una estimació precisa del que pot succeir per manca de dades i altres casos anàlegs al corredor gironí. En una estimació generalista es pot dir que el trànsit caurà entre un 15% i un 25%. Tot i així caldrà esperar als resultats publicats per l'estudi del MITMA.

Cal apuntar que les dades de creixement que es proporcionen en aquest estudi fan referència al creixement de tot el corredor gironí, però està clar que aquest augment de la demanda no serà homogeni a tot arreu. Hi haurà trams, com el del nord, en que el creixement s'espera que sigui força major, donat que les condicions de les vies alternatives són de poca qualitat i estan molt congestionades. En canvi, al tram sud el creixement pot ser menor per l'existència de l'A-2 com a via alternativa.

Finalment, s'ha comprovat si el nivell de servei i la velocitat de circulació lliure es seguiran mantenint amb les noves demandes que es generaran. Es segueix la metodologia proposada en el Manual de Capacitat del *Transportation Reserach Board* estatunidenc, en el que per mesurar la qualitat que una via ofereix a l'usuari es tenen en compte factors com la velocitat a la que es pot circular, el temps de recorregut, la comoditat experimentada per l'usuari, la seguretat que ofereix la via i els costos de funcionament.

Actualment el nivell de servei de l'AP-7 és A, el més elevat, que correspon a una via en condicions de circulació lliure i fluida. Amb l'aixecament de les barreres tarifàries i el consegüent augment del trànsit estimat en aquest estudi, s'ha comprovat que probablement el nivell de servei de la via no es veurà modificat, així com tampoc la velocitat lliure de circulació.

4. DIAGNOSI



Imatge 1. Corredor viari de les Comarques Gironines sobre el mapa de població per municipis. Font: Elaboració pròpia sobre mapa base de l'ICGC.

El corredor viari de la Mediterrània (tal i com succeeix amb el més conegut corredor ferroviari) creua longitudinalment, de nord a sud, les comarques gironines i està conformat per dues vies estructurants: l'autopista AP-7 i la carretera nacional N-II, que en els trams on ja està desdoblada es converteix en l'autovia A-2. Les dues infraestructures actuen (o haurien d'actuar) de manera complementària al llarg del seu recorregut, i per tant, s'haurien de contemplar com un únic element, "el corredor viari nord-sud de la demarcació".

El traçat d'ambdues vies transcorre essencialment en paral·lel, des de la frontera amb França a La Jonquera fins a l'alçada de Maçanet, on es bifurca: l'autopista continua cap

a l'interior en direcció Hostalric, per arribar al Vallès i d'allà a l'AMB, mentre que la N-II es dirigeix cap a Tordera i Palafolls, on entronca amb l'autopista C-32. Tant aquesta autopista com la pròpia N-II, amb un traçat molt urbà, vertebrèn tot el Maresme fins accedir al Baix Besòs i a Barcelona.

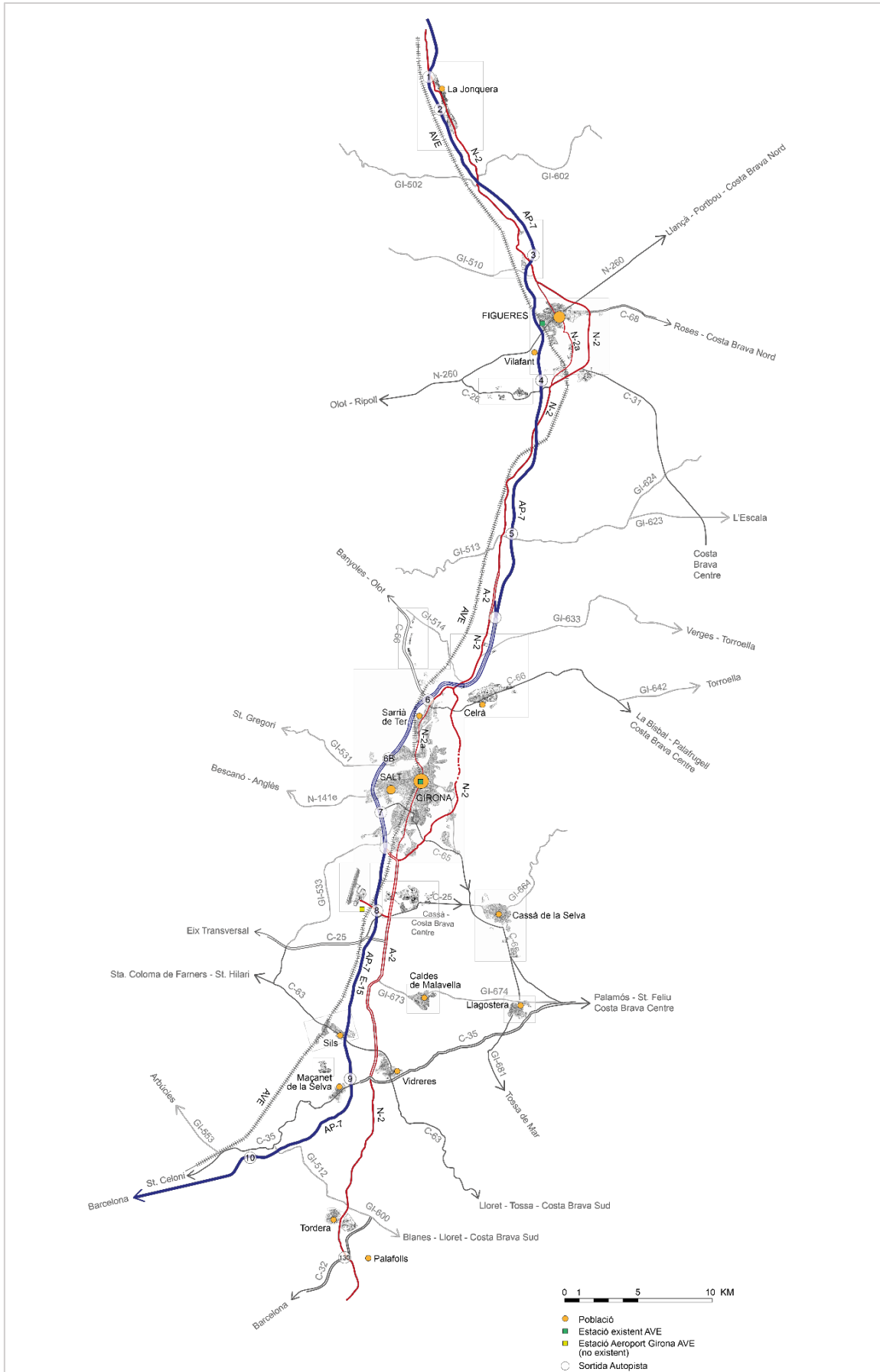
Les dues vies menen cap a l'àrea de Barcelona, una tot resseguint els municipis de la costa i l'altra per la vessant occidental de la serralada prelitoral, el que, evidentment, condiona la selecció dels itineraris en funció dels orígens i destins finals.

El corredor, per altra banda, comunica directament les dues principals ciutats d'aquest territori: Figueres i Girona, qüestió ben rellevant, atesa l'elevada població dels seus municipis i dels municipis situats en les respectives àrees d'influència, la seva activitat econòmica i productiva i el seu rol de capitalitat de la demarcació i de les comarques del Gironès i l'Alt Empordà.

Aquesta estructura longitudinal del corredor, permet que la connectivitat amb les vies transversals sigui de gran importància per donar servei a la resta de la demarcació. I, atès que els municipis més poblats – amb l'excepció de Banyoles, Olot i Ripoll - es troben a la costa, les connexions des del corredor amb aquesta part del territori vertebrèn tot el territori gironí situat entre el corredor i el litoral.

Com pot observar-se a l'esquema de les següents pàgines, al nord les principals connexions amb la costa es troben vinculades a la variant de la N-II a Figueres, amb un traçat d'arbre (connexions directes o que es bifurquen a mesura que s'aproximen a la costa). Al centre, les dues carreteres que conformen l'anomenada "anella de les Gavarres", estructuren els accessos als grans municipis del Baix Empordà, La Bisbal, Palafrugell, Palamós, Platja d'Aro, Sant Feliu de Guíxols i a Cassà de la Selva i Llagostera. Precisament aquesta ciutat conforma una ròtula entre aquesta anella i l'autovia de Maçanet a Palafrugell, que actua com el gran accés des del Sud cap a la Costa Brava Centre i en part, des de Vidreres cap a Lloret. També des de la sortida de Maçanet i via A-2 es troba la cruïlla per accedir a Santa Coloma de Farners. L'Eix Transversal i la carretera N-141e, faciliten l'accessibilitat als municipis interiors de la Selva, del Gironès i de la Garrotxa. Finalment, des de la C-32 es connecten els altres itineraris de penetració a la Selva Marítima que, en tot cas han de creuar la ciutat de Blanes.

En conseqüència, es pot dir que l'eix AP-7 – N-II/A-2 és la peça estructurant de tot el sistema viari gironí, la part de la xarxa on hi conflueix tota la vialitat del territori.



Imatge 2. Esquema de la xarxa viària i ferroviària del corredor mediterrani a les Comarques Gironines. Font: Elaboració pròpia Eficiència Locacional.

Amb l'objectiu de realitzar una diagnosi més acurada, s'ha representat el corredor mitjançant un esquema sintètic i didàctic, que es mostra a continuació, i que s'utilitzarà al llarg de l'estudi.

En aquest esquema s'hi ha representat a escala longitudinal el traçat de les dues vies, incloent-hi les sortides de l'autopista i les principals connexions transversals. També hi apareix la línia ferroviària d'alta velocitat, que discorre paral·lela al corredor viari, i les principals estacions existents de la xarxa AV (Girona i Vilafant) i projectades (Aeroport de Girona).

Analitzat amb deteniment, permet observar alguns fets destacables:

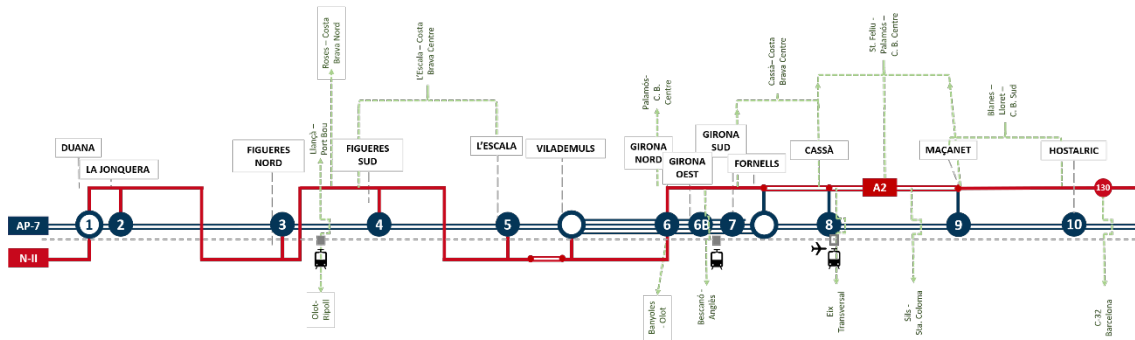
Al llarg del seu traçat ambdues vies es van creuant i trobant en diferents punts, alguns amb connexió, però d'altres sense.

D'altra banda, els trams en que la N-II està desdoblada (es converteix en A-2) representen una baixa proporció en relació a la longitud total de la via al seu pas per la demarcació de Girona.

I una tercera constatació, on hi ha més concentració de sortides de l'autopista és a l'entorn de la ciutat de Girona. Això és conseqüència de l'acord entre el MIFO i la concessionària per utilitzar el tram entre Vilademuls i Fornells com a veritable variant de la N-II, que va comportar la construcció de tres noves sortides, les d'inici i acabament i la de Girona Oest a Domeny, així com l'habilitació d'un quart carril a tot aquest tram.

En canvi, a Figueres només hi ha dos accessos, el nord i el sud. A la resta del recorregut de l'autopista les sortides es troben molt més separades, atès que quan es va dissenyar la via, als anys 60 del segle passat, el criteri de projecte utilitzat era reduir al màxim els punts d'accés, per no haver de construir moltes estacions de peatge, pel cost que suposaven (d'inversió inicial i, especialment, d'explotació) i l'espai que ocupaven. En aquest sentit, la màxima distància la trobem entre la sortida 2 a La Jonquera i la 3 a Figueres Nord, separades per 14km.

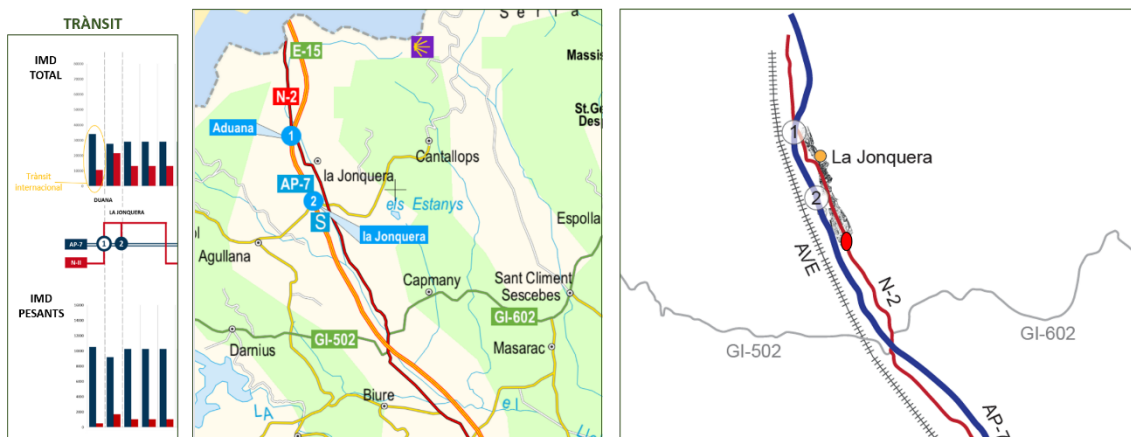
L'esquema també assenyalava els enllaços incomplets (rodona blanca) i les vies transversals que no disposen de connexió directa amb l'autopista o la N-II, o que requereixen millores de connectivitat amb alguna de les dues vies.



Imatge 3. Esquema del corredor viari i ferroviari de les Comarques Gironines. Font: Elaboració pròpia EL. Disseny base extret de Autopistas.

L'estudi divideix el corredor en sis àmbits, que tenen unes característiques internes més homogènies, amb la finalitat de realitzar-ne una diagnosi més detallada. A cadascun les problemàtiques o oportunitats hi presenten trets específics, relacionats tant amb l'existència o no de l'autovia paral·lela, com amb la connectivitat de les carreteres d'accés a les poblacions del litoral o de l'interior, o amb els diferents nivells de trànsit que suporten.

TRAM LA JONQUERA



El primer àmbit del corredor queda definit des del seu inici al nord, a la frontera amb França, concretament al Pertús (N-II), fins a la cruïlla de la N-II amb les carreteres GI-502 i GI-602, a Darnius i a Espolla respectivament, i d'allà fins a la sortida de Figueres nord de l'autopista.

El factor que més identifica aquest sector es el seu marcat caràcter transfronterer. L'AP-7 connecta cap al nord amb l'autopista francesa A-9, i entre ambdues formen la ruta trans-europea E-15. Aquest caràcter queda reflectit en el gran volum de trànsit transfronterer que existeix en el tram, amb 34.000 vehicles que travessen diàriament la frontera per l'autopista i 10.000 per la N-II, molts dels quals es dirigeixen als serveis que ofereix La Jonquera. La resta del tram té unes Intensitats mitjanes diàries (IMD) de 28.000 vehicles per l'AP-7, i de 13.000 per la N-II.

Un altre aspecte rellevant és que, malgrat la major part del traçat de l'autopista al corredor presenta una configuració de 3+3 (tres carrils per sentit de circulació), això no succeeix en dos trams. La primera excepcionalitat la trobem precisament a la confluència fronterera, on fins a la sortida 2, de La Jonquera, hi ha 7 kilòmetres amb un carril menys, configuració de 2+2. La segona excepció es comentarà més endavant.

Per altra part, en aquest àmbit l'autopista només té dues sortides, que donen servei principalment al municipi de La Jonquera. La primera es troba al nord, propera a la duana. Es tracta d'un enllaç incomplet, que només permet moviments cap o des de França. La segona sortida, completa, es troba 3 kilòmetres més al sud, i desemboca a la

travessia urbana la N-II, que permet als usuaris de vehicles lleugers i als camioners accedir als serveis comercials i de subministrament que es troben tant al nucli urbà com als polígons de serveis situats a l'entorn de la N-II, via que, per aquest motiu, pateix un trànsit molt superior en aquest tram.



Imatge 4. Peatge sortida núm. 2 de l'autopista AP-7. Font: Elaboració pròpia EL.

A la mateixa secció de la sortida hi ha emplaçada també l'àrea de servei coneguda com a Porta Catalana, que disposa de venda de carburants, cafeteria i restauració i altres serveis comercials.

El considerable augment del trànsit a la N-II, tot creuant el centre urbà de La Jonquera, provoca greus problemes de congestió i d'accidentalitat, sobretot en períodes concrets, com són la temporada d'estiu i altres períodes de punta comercial, o els dies de pluja.

Al sud del municipi, entre els PK 771,6 i el 772,3, segons informació publicada pel MITMA, es troba un dels trams de concentració d'accidents (TCA) detectats a la xarxa de carreteres de l'Estat (RCE).

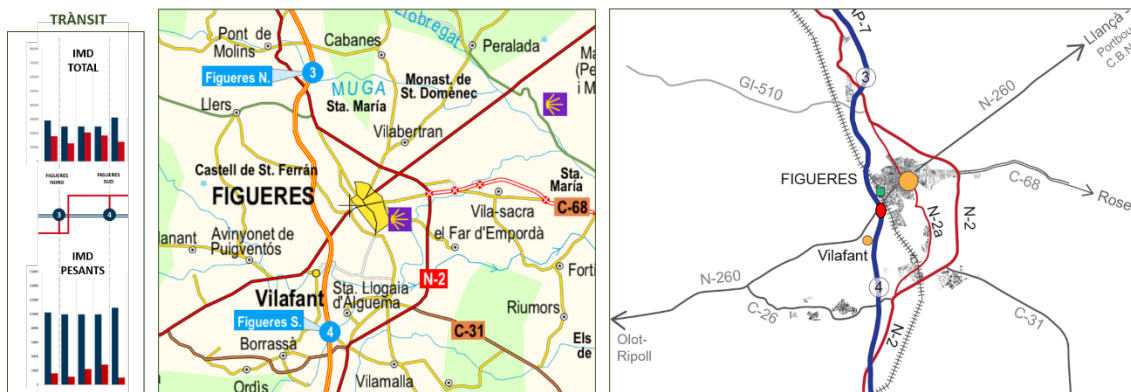
En relació a aquesta qüestió i a d'altres aspectes vinculats a la mobilitat local, l'Ajuntament de La Jonquera està treballant per tractar de solucionar la problemàtica del pas de camions per les seves vies urbanes, amb l'aprovació d'una estratègia de mobilitat pel municipi.

Com es veu de manera més detallada en l'annex A1, el municipi de La Jonquera concentra un gran nombre d'establiments comercials (grans centres comercials als que accedeixen principalment vehicles lleugers provinents de França, però també de les zones turístiques de l'Alt Empordà i locals del voltant) i altres centres de serveis i

equipaments, sobretot pel sector del transport de mercaderies (grans aparcaments, estacions de subministrament de carburants, hotels, tallers mecànics...). Cal fer especial esment de la gran àrea de serveis al transport de mercaderies i la logística que hi ha als polígons situats al sud del municipi.

Un cop passada La Jonquera, en direcció sud, la següent sortida de l'autopista, Figueres Nord, es troba a 14 kilòmetres. La carretera nacional no presenta connexions transversals en el seu recorregut (llevat d'algunes incorporacions a finques confrontants i camins rurals) fins arribar a les carreteres comarcals que van cap a Darnius (GI-502) i Campmany i Espolla (GI-602). És a més en la proximitat d'aquesta cruïlla on els traçats de les dues vies estructurants del corredor es creuen sense disposar d'enllaç entre elles.

TRAM FIGUERES



El segon àmbit definit a l'estudi correspon a l'entorn de Figueres, segon municipi més poblat de la demarcació, des de Llers i Pont de Molins fins a Ordis i Vilamalla.

En aquest tram les dues vies del corredor es bifurquen per envoltar la ciutat de Figueres, formant una anella de circumval·lació, gairebé “no reconeguda territorialment”. La nacional transcorre per l'est, cantó costa, i l'autopista per l'oest, cap a l'interior.

Abans de separar-se, les dues vies es connecten a la sortida 3 de l'autopista (Figueres Nord) a l'alçada de Llers. La següent sortida, la número 4 (Figueres Sud), es troba a 8 kilòmetres, en direcció sud, lloc on els traçats de les dues vies tornen a ser paral·lels.

El tret més destacable d'aquest tram és el nivell de servei de la variant de Figueres, la N-II, que funciona com a via col·lectora de tots els trànsits que arriben des de la xarxa viària comarcal nord-est. S'hi troben diverses connexions amb les vies transversals. De nord a sud enllaça amb la GIV-6025, carretera comarcal que dona servei a Pont de Molins i Cabanes; la GIP- 5107, a Llers i altres poblacions de l'interior; la N-260, en direcció cap al litoral (Llançà-Portbou); la C-68 en direcció a Castelló d'Empúries i Roses; i la C-31, que va cap al complex Fito-sanitari de Vilamalla i altres zones logístiques del seu entorn, i a la Costa Brava Centre, servint a municipis com Sant Pere Pescador, L'Escala o Torroella de Montgrí.

A la cruïlla amb la C-26, ruta d'accés a Borrassà i Ordis i de connexió amb la N-260, sector interior (Pla de l'Estany, Garrotxa, Ripollès i Cerdanya), s'hi troba també l'enllaç Figueres Sud de l'autopista, i els accessos a les zones logístiques de Pont del Príncep. En aquest

punt (una simple rotonda) es completa l'anella pel seu vessant sud i dona lloc a un dels centres d'interconnexió viària més importants de la zona.

La secció actual de la variant, de configuració 1+1 i enllaços a diferent nivell, suporta un trànsit molt superior al que li pertocaria a una via d'aquestes característiques, amb IMD que arriben als 20.000 vehicles, en alguns trams. Aquest fet provoca grans problemes a la via i embussos en els punts d'enllaç amb les vies transversals, especialment en períodes estiuencs o de grans esdeveniments a la capital empordanesa i amb l'arribada del turisme a la Costa Brava Nord i Centre.

Conseqüentment, un elevat pas de trànsit per una via de característiques deficientes provoca un augment de l'accidentalitat, convertint la variant de Figueres en un dels trams més perillosos de la xarxa viària gironina.

Com s'ha esmentat, una altra circumstància que provoca que el trànsit de la N-II, i especialment el de vehicles pesants, s'incrementi en aquest tram és l'abundant presència de polígons i àrees logístiques que hi ha distribuïts per la vora de la carretera, on es concentra activitat d'emmagatzematge, distribució, logística i industrial. És el cas dels polígons de Vilamalla i Pont del Príncep, al sud de Figueres, o de la gran àrea d'estacionament i serveis per a camions situada a Els Hostalets de Llers. Donada la posició estratègica



Imatge 5. Àrea logística i de serveis al transport ubicada a Llers-Figueres. Font: ICGC.

d'aquesta zona, just al costat de la sortida 3 de l'autopista i en el punt d'encreuament entre les dues vies del corredor, es preveu que creixi i es desenvolupi en els propers anys com una àrea logística i de serveis, de referència pel territori, d'abast estratègic nacional.

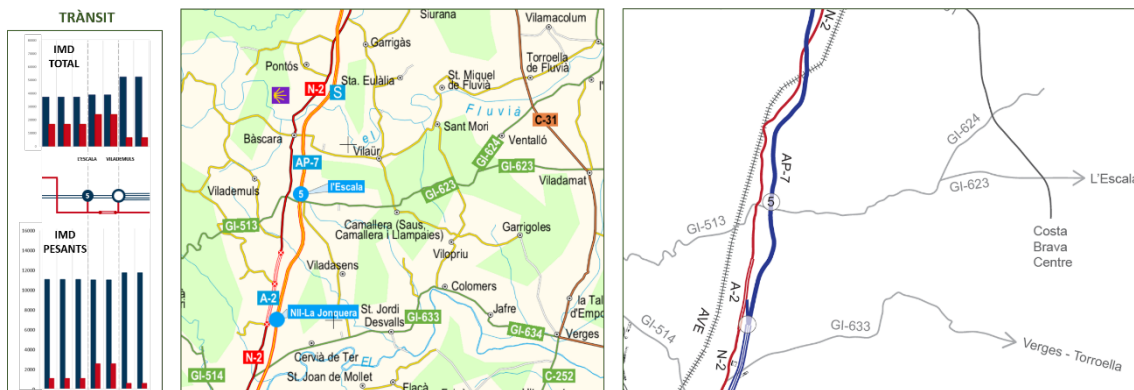
Pel que fa al traçat de l'autopista, que es desenvolupa per l'oest de la ciutat de Figueres, no existeix cap altra connexió que aquelles ja descrites en els punts de confluència amb la N-II i, per tant, aquesta actua com un buit territorial. La mateixa N-260, utilitzada per tota la població de l'interior nord-oest de la demarcació, com a ruta cap a Europa, no disposa d'accés directe a l'autopista. Això obliga als vehicles a travessar el nucli urbà de Figueres o a desplaçar-se en direcció sud, per la C-26, fins enllaçar a Figueres Sud, el que comporta haver de recórrer uns 5'5km de més (de 11'9km a 6'3km) en tots els desplaçaments a l'estació AV o en direcció França.

Per últim, cal fer esment específic de la posició de l'estació ferroviària d'alta velocitat ubicada al municipi de Vilafant, molt a prop de l'autopista, entre les sortides 3 i 4. Per aquest punt hi passen, entre d'altres, els serveis de la línia que uneix Barcelona i Girona amb França. L'estació es troba molt propera al traçat actual urbà de la N-260, que ha travessat, sense connexió, l'autopista AP-7 a molt poca distància, en el mateix municipi de Vilafant. Aconseguir implantar en aquest punt una nova sortida, Figueres-Oest, permetria tant la millora de la connectivitat amb l'interior, com una més fàcil accessibilitat a l'estació AV i una descongestió dels trànsits de pas, entre costa i interior, que en gran mesura es realitzen travessant tota l'estructura viària local de Figueres.

L'anella viària que crearien autopista i N-II (desdoblada), milloraria d'una manera molt rellevant la mobilitat pròpia de la comarca, i amb les comarques veïnes, i suposaria una important reducció d'emissions, congestió, consum de carburants, accidentalitat i kilòmetres inútils recorreguts.

Cal fer esment que, tant el Planejament Territorial com el POUM de Figueres, actualment en fase de revisió, contempen una nova traça per a l'autopista des de Pont de Molins fins a Llers, desplaçant-la cap a l'oest i creant la nova sortida i enllaç amb la N-260 al nord del nucli antic de Vilafant. Per l'autopista, en forma de més carrils o de calçades laterals, s'hi desvia també la N-II, obviant el seu traçat actual i no resolent a parer nostre les connexions ni amb la N-260, ni amb la C-68, ni amb la C-31.

TRAM VILAMALLA – MEDINYÀ



El tram del corredor que uneix les dues grans ciutats gironines, des del sud de Figueres (Vilamalla) fins al nord de Girona (Medinyà), travessa un territori de caràcter rural, sense poblacions molt habitades, ni grans activitats econòmiques.

El traçat de la nacional discorre amb moltes connexions transversals de caràcter local, llevat de la connexió amb la sortida 5bis de l'autopista, a la que ens referirem més endavant. Té connexions amb la GIV-6226, cap a Garrigàs, la GI-554, per accedir a Orfes, altres veïnats de Vilademuls i Esponellà, al Pla de l'Estany, la GI-622, a Sant Mori, la GI-513, a Vilamarí i Vilademuls. La GI-623, permet la incorporació des de l'autopista cap a Camallera, Ventalló, Viladamat i L'Escala. A l'alçada de Medinyà es troben les cruïlles amb la GI-633, a Cervià de Ter, Sant Jordi Desvallès, Verges, i d'allà cap a Torroella i L'Estartit o La Bisbal i la GI-514, a Cornellà de Terri i Banyoles.

Cal destacar, com a punt més conflictiu, el seu pas per Bàscara, que travessa pel centre del poble, i on es troba la cruïlla amb les carreteres GI-554 i GI-622 i un perillós doble revolt de 90 graus a l'entrada i a la sortida del pont sobre el riu Fluvià. Aquesta complexa travessia va portar al seu ajuntament a reivindicar amb contundència el desviament dels camions cap a l'autopista, per la gran perillositat que suposava pels veïns.

En aquest tram també es troba una àrea de serveis a la carretera, al nucli d'Orriols, i altres serveis d'hostaleria, que han vist reduir la seva activitat els darrers anys.



Imatge 6. Bàscara, cruïlla de la N-II amb la GI-554 i la GI-622. Font: Elaboració pròpia EL.

És a Orriols on s’inicia el tram de 3,3 kilòmetres en els que, l’any 2019 i després de més de 10 anys amb el projecte paralitzat, s’ha desdoblant la calçada de la via per convertir-se en un tram de l’autovia A-2, fins a enllaçar a Vilademuls amb l’autopista, on s’inicia el tram gratuït de l’AP-7 que actua com a cinturó orbital de Girona. Des d’aquest punt l’antic traçat de la N-II continua cap al sud, com una via secundària i de connexió amb algunes de les vies locals abans esmentades.

Pel que fa a l’autopista, per la seva banda té la sortida núm. 5, que un cop superada la barrera tarifària connecta, simplement a nivell, amb la carretera comarcal GI-623, que en direcció cap a la costa porta fins a l’Escala i cap a l’interior connecta amb la GI-513, direcció a Banyoles i al Pla de L’Estany. La següent sortida, ubicada a Vilademuls, és incompleta i només permet els moviments de connexió amb l’A-2, d’entrada en direcció Girona i de sortida en direcció França. Altres moviments indirectes es poden realitzar a la rotonda situada a l’enllaç amb la carretera a Sant Esteve de Guialbes.

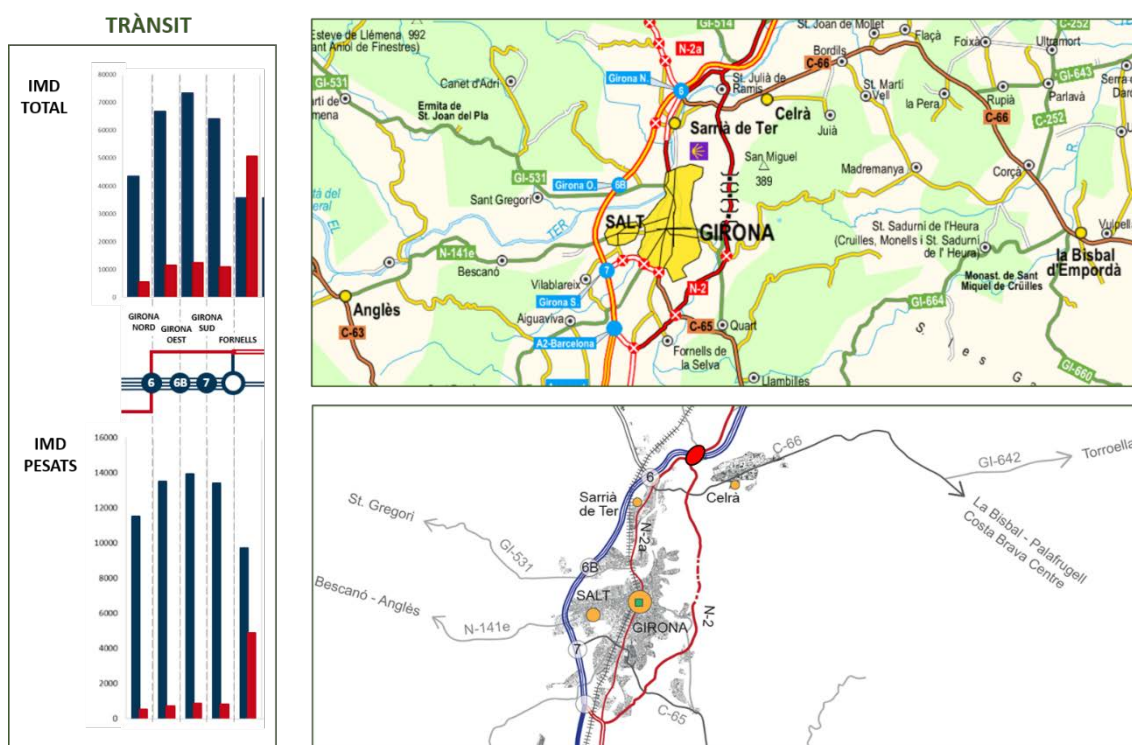
Un vegada passada la sortida de Vilademuls, s’inicia el tram conegut com la “nova Variant de Girona”, on l’autopista passa a tenir una configuració de 4+4 i a ser gratuïta pels usuaris locals, tal i com s’explica amb detall en el pròxim àmbit, per la seva rellevància. En el tram entre Vilademuls i el nord de Girona s’observa un increment del trànsit a l’autopista de 10.000 vehicles d’IMD.

També en aquest tram es troba l'àrea de servei de l'Empordà, situada entre les sortides 4 i 5.

Es pot concloure doncs que en aquest àmbit existeix una manca de connectivitat amb el territori i, sobretot, que queda pendent la reclamació històrica de construir el desdoblament de Bàscara de la N-II, amb un nou pont sobre el Fluvià, millorar els enllaços amb connexions a diferent nivell i/o carrils d'incorporació en les interseccions amb les vies locals, especialment la GI-623 i la GI-633, o fins i tot desdoblar parcialment aquest tram nord de la nacional.

Finalment, caldria considerar també la possibilitat d'implantar una nova sortida de l'autopista al nucli de Medinyà, per crear un accés directe cap a la Costa Brava Centre, a partir de Verges, en direcció Torroella de Montgrí i la Bisbal, i cap al Pla de l'Estany. A més, aquest nou enllaç permetria reduir en part la ineficiència actual de la sortida Girona Nord, sobretot en direcció a la costa.

TRAM GIRONA



Atès l'increment substancial de trànsit que estava experimentant l'AP-7 i els reiterats problemes de congestió que es produïen en èpoques i trams concerts, l'any 2006 el Ministeri (mitjançant el RD 457/2006) va acordar amb la concessionària, portar a terme l'ampliació de la secció en aquest tram, construint un nou carril per sentit i tres nous enllaços ubicats a Fornells de la Selva, Vilademuls i Sant Gregori (Girona Oest).

L'ampliació de la secció es va completar l'any 2012 i en els anys successius es van anar inaugurant els nous enllaços. Així naixia el que es coneix com la nova Variant de Girona, en el tram de la sortida de Vilademuls fins a la de Fornells.

Va ser a partir de l'any 2014 quan aquests 20 kilòmetres van passar a ser gratuïts per tots aquells moviments interns realitzats entre les cinc sortides que comprèn la variant. Això va provocar, com s'analiza amb detall al capítol Estudi de Trànsit, un augment del volum de la demanda que passa per aquesta via, convertint-se en el tram de major intensitat del corredor, amb IMD que arriben als 70.000 vehicles.

El trànsit d'agitació que genera la ciutat de Girona té un pes important en aquest increment del volum de circulació, ja que, atesa la seva gratuïtat, són molts els gironins que utilitzen aquesta via per fer desplaçaments per l'àrea d'influència de la capital.

De manera anàloga, el nivell de transit de la nacional ha disminuït (en especial en l'àmbit de l'antiga variant est de la ciutat) i avui en dia té una demanda gairebé residual, donat que, de fet, s'ha implantat un model que aboca tots els trànsits a l'autopista. Tot i així, cal fer esment que al tram de Quart, on es troba la connexió amb la C-65, i fins a Fornells la nacional encara té un trànsit considerable per haver de realitzar una funció de connectivitat amb la Costa Brava Centre i pels moviments propis generats per tots els polígons d'activitat econòmica que es troben en la zona.

Els enllaços de la variant de l'autopista de Girona, tot i ser de recent construcció, van ser dissenyats igualment sota el criteri d'una autopista de peatge, que tendeix a abocar tots els vehicles cap a una única platja d'estacions de pagament. Com a conseqüència d'aquesta concepció, quasi tots els enllaços de l'àrea de Girona presenten deficiències, com és el cas de la sortida núm. 6 (Girona Nord) on la connexió amb la C-66 i la N-II resulta complicada, o bé la sortida núm. 7 (Girona Sud) on tot el trànsit de l'autopista va a parar a una rotonda, a la que es creen grans col·lapses, que arriben fins la xarxa urbana de Salt. A més, la manca de connectivitat amb les vies que van cap a l'interior del territori (Bescanó-Anglès), obliga també als vehicles a creuar els carrers de Salt. L'ajuntament ja ha elaborat un projecte per la millora de la rotonda i la distribució dels trànsits un cop s'aixequin les barreres tarifàries, però en tot cas cal donar-li una visió més global i territorial a aquesta intervenció.

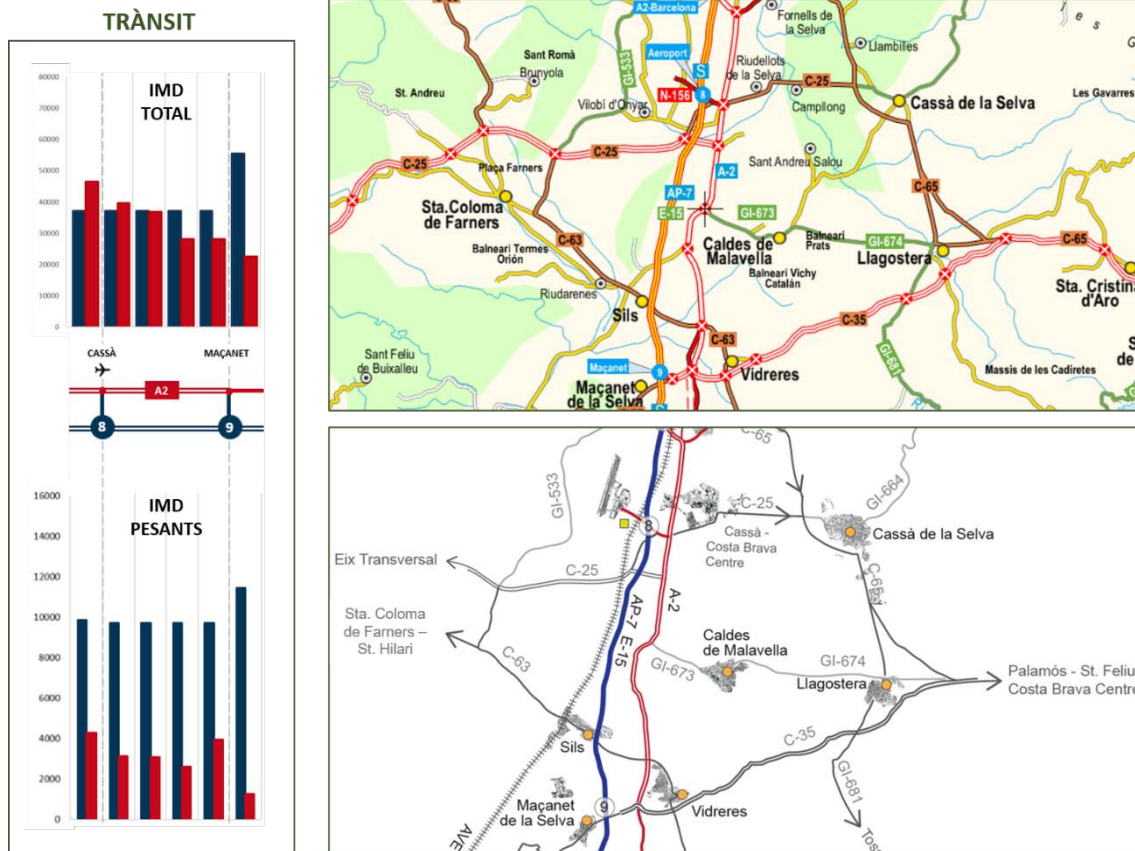


Imatge 7. (Esquerra) Sortida Girona Nord. (Dreta) Sortida Girona Sud. Font: ICGC.

L'enllaç de Fornells de la Selva, situat a l'extrem sud de l'àmbit, també és incomplet, i només permet els moviments d'enllaç amb l'A-2 cap al sud, de sortida de l'autopista en direcció Barcelona i d'entrada en direcció França. Això atén a la lògica d'haver-se projectat com a "l'extrem de la nova variant" i no pas per la integració amb el territori proper, que, per altra part, també constitueix un gran sector generador de desplaçaments vinculats a l'activitat econòmica de l'entorn.

Com es pot observar, en relació a la N-II, el paper de la variant antiga (N-IIa) és gairebé residual i, en el marc i sota els objectius d'aquest treball, no es considera necessari efectuar-hi intervencions de rellevància, atesa la seva baixa IMD.

TRAM FORNELLS – MAÇANET



El següent àmbit queda definit entre Fornells i la cruïlla de Maçanet on el corredor viari enllaça amb la C-35, carretera que en direcció a l'interior va cap a Hostalric i cap al litoral arriba fins a Palamós, amb múltiples connexions a les poblacions de la Costa Brava centre.

Un cop finalitza el tram gratuït de la circumval·lació de Girona, el trànsit de l'autopista torna als nivells anteriors, al voltant de 35.000 vehicles diaris. En canvi, la nacional, convertida en autovia A-2, arriba a multiplicar el volum del tram anterior per cinc, arribant als 50.000 vehicles en l'àmbit més proper a Girona ciutat. Aquest fet es deu principalment, a banda de la intensa ocupació urbanística de la zona, que com s'ha dit genera molt trànsit d'agitació, a que aquesta carretera en tot aquest tram, d'uns 16 kilòmetres, es converteix en una via amb majors prestacions, que els usuaris escullen com a preferent front la via de pagament.

El desdoblament de la N-II en territori gironí s'ha anat realitzant de manera progressiva al llarg dels anys. A l'any 2007 es va desdoblar el primer tram entre Fornells i Caldes de Malavella, i en anys posteriors es va anar avançant cap al sud: fins a Sils (2014) i fins a Maçanet (2018).

El trànsit de l'A-2 també és elevat per les moltes connexions transversals que recull, com es pot observar en l'esquema viari, sobretot en direcció cap a la Costa Brava centre i sud. Al ser una autovia ben projectada, les connexions es realitzen en condicions de confort i de seguretat, amb rotondes a diferent nivell i brancs d'incorporació i sortida.



Imatge 8. Enllaç A-2 amb la C-63, entre Sils i Maçanet de la Selva. Font: Grup Rubau.

Cap a l'interior trobem també dues de les connexions més importants de tot el corredor. La primera és amb l'Eix Transversal (C-25), autovia que creua tot el territori català d'est a oest fins arribar a Lleida (de fet, connectant amb l'A-2 a l'alçada de Cervera). La C-25 enllaça també amb l'A-2 a Vilobí d'Onyar, punt en el que acaba la seva secció d'autovia, continuant fins a Cassà de la Selva, amb característiques de carretera convencional amb interseccions en rotonda i creuant el nucli de Riudellots de la Selva. En canvi no entronca directament amb l'AP-7 tot i que existeix un vial 1+1 que connecta la C-25 amb la sortida 8, però que des de fa alguns mesos es troba fora de servei.

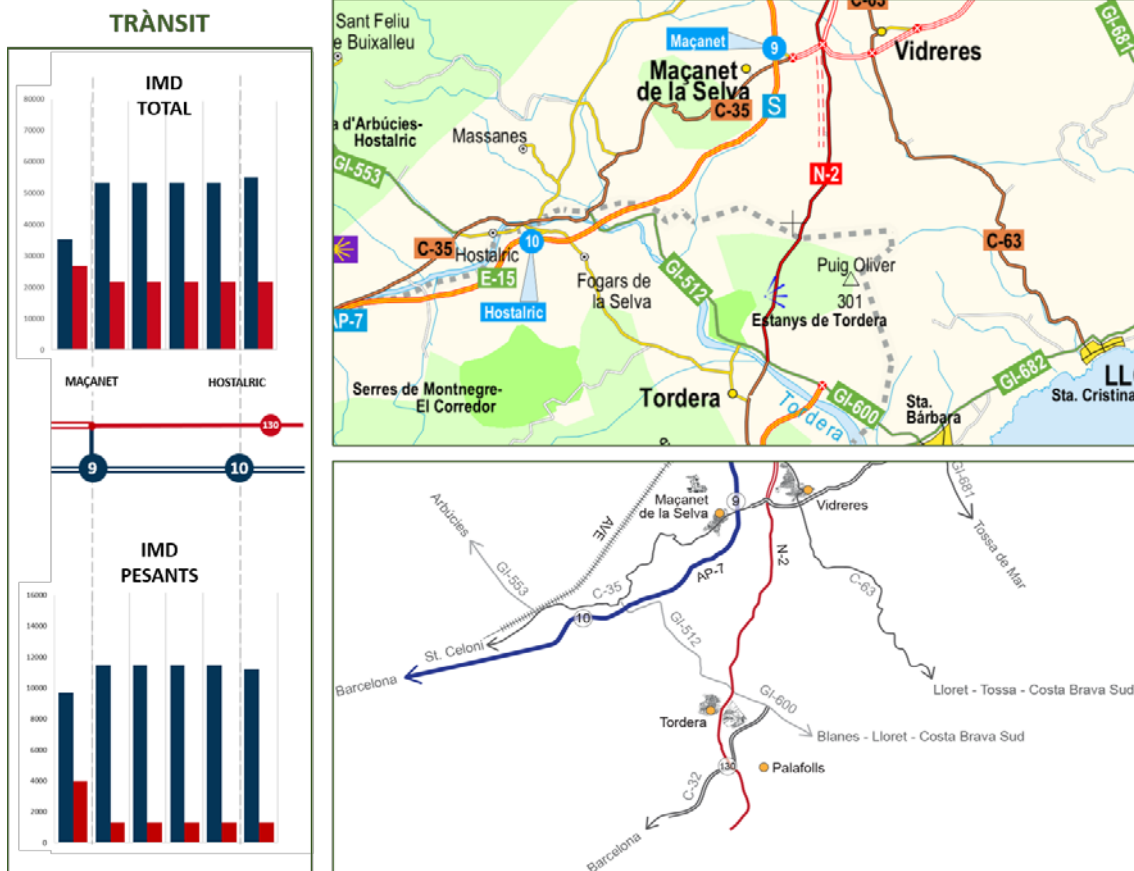
Atès el caràcter emblemàtic de la C-25, com eix vertebrador del país, sembla necessari plantejar-se la construcció d'un enllaç directe entre l'autopista lliure de peatge i l'eix transversal.

L'altra connexió, amb l'Aeroport de Girona, es fa per mitjà d'una carretera nacional, la N-156, que enllaça la terminal aèria amb l'AP-7 a la sortida 8 i amb l'A-2, a la rotonda de Riudellots. Aquesta connexió ha agafat més rellevància d'ençà el recent anunci per part del MITMA del projecte ferroviari que unirà l'Aeroport de Barcelona amb el de Girona amb alta velocitat, el que implica la construcció d'una nova estació ferroviària d'AV a prop de l'aeroport gironí. A més, es vol convertir aquesta estació en un punt de connexió intermodal, amb serveis de transport públic per carretera.

Pel que fa al transport de mercaderies, la cruïlla de carreteres de Riudellots-Vilobí planteja la possibilitat d'encabir-hi una gran àrea logística estratègica, per donar servei al sud de les comarques de Girona, que s'afegeixi a la ja existent central de mercaderies de CIMALSA, àrea de La Selva.

Aquesta zona, com es pot constatar, té un gran potencial, i és per això que cal desenvolupar-hi adequadament les infraestructures de comunicació, planificades amb una òptica integral, i dotar-la d'una bona accessibilitat, per la posició estratègica en la que es troba. Aquí s'uneix el corredor viari gironí, amb les seves dues vies de gran capacitat, l'Eix Transversal, les vies bàsiques que serveixen la Costa Brava centre, polígons amb una gran implantació d'activitats econòmiques, àrees logístiques i de serveis al transport, serveis aeroportuaris i, en un futur proper, possibilitats de connexió ferroviària per mitjà de la línia d'ample internacional i alta velocitat.

TRAM MAÇANET – TORDERA



És tracta del darrer tram de l'itinerari gironí de l'AP-7. A Maçanet els traçats de les dues vies divergeixen. L'autopista continua per l'interior en direcció cap a Hostalric i l'Àrea Metropolitana de Barcelona. La carretera nacional, per la seva banda, es dirigeix cap al litoral passant per Tordera, on permet enllaçar a l'alçada de Palafolls amb la C-32, l'autopista de la costa, que també mena cap a Barcelona, travessant el Maresme.

En aquest darrer tram la N-II torna a tenir una IMD de 20.000 vehicles, mentre que l'autopista augmenta la intensitat de vehicles, respecte el tram anterior, a causa de tota la demanda que procedeix de l'A-2 i de la C-63.

La nacional en aquest tram deixa de ser una autovia i torna a tenir una secció 1+1, atès que, després de molts anys de reivindicació per part del territori per desdoblament de la via fins a Tordera, i amb el projecte paralitzat, finalment es va decidir eliminar aquesta possibilitat. En substitució es va proposar una actuació de condicionament de la carretera, per millorar les seves característiques geomètriques, eliminar enllaços a nivell

i, en conseqüència, reduir la sinistralitat. Els treballs que es van iniciar al 2019 i està previst que finalitzin l'any 2022, consisteixen principalment en la construcció de dos viaductes, la millora del traçat, i l'habilitació de vies de servei als dos costats de la carretera en alguns trams. Aquest canvi de criteri en el disseny de la via, suposa una evident reducció de la seva capacitat, i pot tenir efectes molt negatius en els desplaçaments entre el nord i centre de la demarcació gironina i la seva part sud, molt densament poblada.

L'altra principal problemàtica d'aquest àmbit, a banda de que no s'hagi acabat definitivament el traçat de la C-32 fins Blanes i Lloret, rau en la manca de connectivitat que existeix entre les poblacions de la Costa Brava sud i el corredor viari mediterrani i, a través d'aquest, amb la resta de la demarcació. Aquest fet es produeix per la inexistència d'oferta de vies transversals de qualitat, ben connectades amb les autopistes, sigui la C-32, sigui l'AP-7.

En l'actualitat l'accés des de l'AP-7 sud cap a municipis com Lloret de Mar i Blanes es realitza per la GI-512, que a partir de Tordera esdevé la GI-600. Aquesta carretera GI-512 enllaça amb la N-II, i creua l'AP-7, però sense tenir-hi accés directe. S'ha d'acabar connectant amb l'autopista, passant per la C-35, a la sortida d'Hostalric.

Les poblacions de la Costa Brava Sud esdevenen un dels majors punts d'atracció turística del territori i es troben molt densament poblades. Des de fa anys demanen una major connectivitat amb la xarxa d'autopistes, tant en direcció Barcelona, com cap a Girona i cap a França. L'abandonament del desdoblament de la N-II fins a Tordera i la paralització del perllongament de la C-32, encara fan més necessària la construcció d'una nova sortida entre Maçanet i Hostalric, i la millora integral de l'itinerari GI-512 / GI-600.

En aquest àmbit, com a zones de serveis es troben l'àrea de Maçanet, situada uns 3km abans de la sortida núm. 9, i la zona del triangle Sils-Vidreres-Maçanet de restauració, hosteleria i de subministrament de carburants, així com logística.



Imatge 9. Accés àrea de servei de Maçanet. Font: Elaboració pròpia EL.

5. TAULES DE DEBAT AMB ELS AGENTS TERRITORIALS

La mecànica del procés participatiu realitzat, tal i com es descriu en l'apartat referent a la metodologia de l'estudi, parteix d'un primer document tècnic, elaborat pels consultors, que ha estat sotmès a la consideració del Comitè de Pilotatge de la Cambra de Comerç. La versió inicial que n'ha resultat, s'ha presentat a la primera taula de debat, i ha estat completada successivament per les aportacions rebudes a cada taula i validada per l'esmentat Comitè de Pilotatge. En conseqüència, a la darrera de les sessions participatives, s'ha presentat un document que incorporava la majoria de les propostes rebudes a les taules anteriors. D'aquesta manera, la pròpia mecànica de reunions ha permès enriquir el document i fer que bona part de les propostes formulades hagin pogut ser també considerades per la resta de participants.

Finalment, per part dels consultors, s'han analitzat, resumit i agrupat les propostes rebudes, en funció dels eixos establerts per l'estudi, tot i que algunes fan referència a més d'un eix (en aquests casos s'ha esmentat també l'altre o altres eixos en els que podria haver estat inclosa la proposta). A l'identificar-les no s'esmenta la taula concreta on s'han proposat, doncs, degut al procés descrit al paràgraf anterior, la majoria han estat plantejades gairebé mimèticament a més d'una sessió. En l'annex A3 s'hi troben recollides totes les actes de les taules, amb les intervencions dels assistents.

Cal remarcar que **totes les propostes formulades pels assistents a les taules han estat analitzades i debatudes pel Comitè de Pilotatge**, que les ha tingut en compte a l'hora d'elaborar el document definitiu. Però **no totes les opinions recollides a continuació, ni en la seva literalitat, ni en el seu sentit, compten amb la conformitat de l'esmentat Comitè.**

EIX 1. SOSTENIBILITAT

- En relació al **tema energètic**, es proposa crear zones de producció d'energia fotovoltaica en els marges de l'autopista o en els espais intersticials dels enllaços, ja que hi han molts espais que no tenen cap utilització, més enllà de la protecció viària. **L'energia generada podria ser consumida a les àrees de servei pel seu propi funcionament o per alimentar els punts de recàrrega de vehicles elèctrics.** Aquest tipus d'actuació no suposa cap intervenció aparatosa, tant sols aprofita els espais disponibles. *(També a eix 6, serveis al transport)*
- Cal constatar que, amb la gratuïtat, **hi haurà més trànsit a l'autopista, procedent en part de la N-II, i d'altra part la mesura també generarà trànsit induït.** Com a conseqüència els nivells de contaminació del transport per carretera es poden veure incrementats.
- En relació als vehicles pesants, es considera que han de continuar circulant per la via ràpida, tant per motius d'eficiència energètica i minoració de la contaminació, com de seguretat viària.
- Un elemental criteri de promoció de la transició energètica, comporta la dotació d'electrolineres a totes àrees de servei. No es pot donar l'esquena a la transició energètica, i tampoc a la digital, amb la disponibilitat de màxima cobertura 5G al llarg del corredor, per no tornar a tenir un sobre cost d'adaptació de l'eix en el futur.

EIX 2. SEGURETAT VIÀRIA

- Les intervencions previstes a la N-II s'han de valorar preferentment en clau de **seguretat viària.** No és possible mantenir trams amb seccions 1+1 amb els elevats nivells de demanda que suporten, ni enllaços a nivell i sense carril d'incorporació. *(També eix 4, el nou paper de la N-II)*

- A les sortides de l'autopista, una vegada eliminades les barreres tarifàries, s'han de realitzar actuacions de “pacificació” de trànsit, que evitin els accidents per encaçament, en els colls d'ampolla que s'hi creen, o davant situacions de congestió. *(També eix 3, millora de la permeabilitat de l'AP-7)*
- Cal tenir especialment en compte **l'alta accidentalitat del tram Orriols-Figueres i de manera particular la variant de Figueres que, a més a més, presenta molt sovint episodis de congestió i de baix nivell de servei**
- En relació a l'efecte aixecament de peatges es va plantejar un tema inusual: el de la **seguretat ciutadana**. Actualment **els arcs dels peatges tenen unes càmeres de videovigilància que enregistren tots els vehicles que entren i surten de l'autopista**. Tot i que el seu objectiu primordial es evitar l'impagament del peatge, quan es produeix un robatori o fet vandàlic, aquest sistema de vigilància li facilita la feina de localització dels autors a la policia. Seria interessant **saber si aquestes càmeres es mantindran i com es podran coordinar amb altres sistemes de control de vehicles existents o que es vagin implantant, tant els situats a les carreteres com els que instal·len molts municipis**. *(També seguiment dels impactes de la finalització dels peatges)*

EIX 3. MILLORA DE LA PERMEABILITAT DE L'AP7

- **Implantar noves sortides a l'autopista pot tenir un efecte positiu molt gros, sobretot per aconseguir la revitalització dels serveis existents a la N-II.**
- En general **a l'autopista hi falten accessos**, algunes distàncies entre enllaços són excessives i això condiona molt els recorreguts tot comportant un increment del trànsit, sobretot a les vies paral·leles, incloses les locals, que s'han d'utilitzar com a itinerari obligat per poder accedir als punts d'incorporació a l'autopista. *(També eix 5, redistribució dels fluxos de la xarxa viària)*

- Cal **remarcar el paper transnacional del corredor**, i donar importància al **trànsit internacional** que arriba des d'Europa, i **que pot convertir-se en una oportunitat de negoci**, captant-lo gràcies a articular una major permeabilitat de l'autopista. *(També eix 5, redistribució dels fluxos a la xarxa viària i eix 6, serveis al transport)*
- Als empresaris, els interessa tot allò que comporta facilitats per **exportar mercaderies**. Per tant, **l'autopista no només interessa pel que fa als desplaçaments d'àmbit local**. La **connexió amb l'autopista interessa per les llargues distàncies**, per sortir sense dificultat del territori i permetre el transport internacional. Per moure's pel territori la situació actual no és òptima, per la manca d'accessos, i sovint és millor fer servir la carretera nacional i la xarxa local. Una autopista col·lapsada pel trànsit d'agitació podria constituir un desincentiu a les exportacions. *(També eix 4, el nou paper de la N-II i eix 5, redistribució dels fluxos de la xarxa viària)*
- Es considera que l'aixecament de peatges pot ser una oportunitat per crear un **nou enllaç a Medinyà**, per **suplir en part les carències de l'actual enllaç a Girona Nord** (sortides orientades cap a l'interior, i connexió deficient cap al vessant est i la costa).
- Preocupa la **sortida Girona Sud, a Salt**, on a la rotonda situada pocs metres després del peatge constitueix un punt habitual de congestió que es pot col·lapsar amb l'increment del trànsit provocat per la gratuïtat. A més **la comunicació amb Bescanó i Anglès, des d'aquesta sortida**, es fa difícil ja que cal realitzar tots els moviments creuant la xarxa viària urbana de Salt. *(També eix 5, redistribució dels fluxos de la xarxa viària)*
- Un altre enllaç nou a l'autopista es planteja en **el punt d'intersecció entre l'Eix Transversal, l'A-2 i l'AP-7, proper a l'aeroport de Girona i a la futura estació d'AVE**, per poder així convertir aquesta zona en **una àrea especialitzada en la logística del transport, de caire internacional** i en un node intermodal de primer

nivell pel que fa a la mobilitat de les persones. *(També eix 6, serveis al transport i eix 7, vessant urbanística)*

- **A Figueres, en comptes de desdoblar la N-II, cal millorar l'AP-7 i fer-la servir com una variant amb un nou accés situat a l'oest de la població. Aquesta alternativa està recollida tant al planejament territorial com al POUM de Figueres i a la seva revisió en curs. No dona però resposta a l'accessibilitat dels municipis de la costa ni al complex logístic de Vilamalla-El Far.** *(També eix 4, el nou paper de la N-II)*
- **La manca de connexió directa entre l'autopista i Blanes i Lloret és un despropòsit, pel que cal preveure-hi una nova sortida.** *(També eix 5, redistribució dels fluxos de la xarxa viària)*
- **Girona és la porta d'Europa.** Les previsibles restriccions mediambientals als avions i el fort impuls dels vehicles elèctrics provocaran un fort increment del turisme que utilitza el seu cotxe. El tram de Girona de **l'AP-7 on hi ha només dos carrils de circulació, des de La Jonquera fins a la frontera**, amb l'aixecada dels peatges i sense una alternativa adequada a la N-II, **es convertirà en un coll d'ampolla, si no s'hi construeix un tercer carril com ja disposa a la resta del seu traçat, tant a l'Estat Francès com a l'Espanyol.**
- Des del **Pla de l'Estany** es comenta la **necessitat de millorar l'accés de Vilademuls i la connexió entre N-II i AP-7**, perquè no acaba de funcionar adequadament. La mobilitat comarcal actualment està molt marcada per la **intervenció que s'està fent a la C-66**, millorant els enllaços i habilitant-hi una secció 2+1. Estan a l'expectativa de si aquesta actuació aconseguix la funcionalitat i augment de la seguretat que persegueix el projecte de la Generalitat. *(També eix 5, redistribució dels fluxos de la xarxa viària)*
- **A l'Alt Empordà, la permeabilitat de l'autopista és un element molt important a perfeccionar**, tant pel que fa a completar els enllaços, com a fer-ne de nous.

L'enllaç proposat a Capmany és molt necessari perquè dona servei a moltes poblacions, i a més, coneixent les cues que es creen a La Jonquera determinats dies de l'any, tant a l'AP-7 com a la N-II, ajudaria molt a evitar aquests col·lapses. **L'enllaç a Figueres Oest també es veu bé.** I, finalment, es dona suport a la proposta de fer un **tercer carril a l'autopista en el tram final, a La Jonquera.**

- Des del **Baix Empordà** es fa incidència en les **noves sortides que s'han proposat.** Ara per ara, per la part sud, els visitants que venen de Barcelona la millor connexió que tenen és la de Maçanet i l'autovia fins a Palafrugell, vies que tenen una alta densitat de trànsit, sobretot a l'estiu. Les altres sortides, com la de Girona, són menys utilitzades, perquè les carreteres de Girona a Cassà i a La Bisbal tenen poca capacitat. I finalment, a la part nord de la comarca les connexions són dolentes, en aquest sentit, **l'enllaç proposat a de Medinyà es veu molt beneficiós pel territori.**

EIX 4. EL NOU PAPER DE LA N-II

- **Una proposta que va sortir inicialment era la de considerar prioritari el desdoblament total de la N-II i, a més a més, el d'altres vies d'accés a la costa i l'interior,** que actualment tenen un nivell de servei deficient. En aquesta via, a més, es concentra una gran activitat econòmica, molta més que a l'autopista, i **si no es fan inversions per millorar-la, s'acabaran perdent molts negocis.** *(També eix 5, redistribució dels fluxos de la xarxa viària)*
- En relació al **desdoblament de la N-II,** moltes persones que ho consideraven prioritari per a tota la via, van acceptar que **té més sentit estudiar les necessitats de cada tram detalladament, i que si es dota d'una major permeabilitat i connectivitat a l'autopista no cal el desdoblament en tot el recorregut.** Els criteris bàsics, en tot cas, han de ser **donar més seguretat a la N-II i augmentar-ne la capacitat allà on sigui necessari.** Per això es descarta deixar la via com està ara, majoritàriament una carretera amb secció 1+1 i cruïlles i incorporacions a

nivell, sovint sense carrils d'acceleració i desacceleració. *(També eix 2, Seguretat viària)*

- Es planteja **l'oportunitat que suposa pels municipis de Figueres i de Girona disposar d'una variant en condicions, un cop es descongestionin les vies actuals**, amb el previsible transvasament de trànsit cap a l'autopista, però tot i així es considera que **una i altra ciutat constitueixen casos ben diferents**.
- Hi ha opinions que reiteren la necessitat **del desdoblament de la N-II des de La Jonquera fins Girona, en base a l'argument de l'intens trànsit de camions a l'AP-7**. Paradoxalment, consideren, que **els serveis a la carretera s'han de concentrar a l'autopista**, donat que la gent no en surt per cercar-los a les carreteres alternatives. *(També eix 6, serveis al transport)*

EIX 5. REDISTRIBUCIÓ DELS FLUXOS DE LA XARXA VIÀRIA

- Un tema molt reiterat a les taules ha estat la **manca de connectivitat de la Selva Marítima, especialment de Blanes, de Lloret i de la conca baixa de la Tordera, amb la inacabada C-32, i la necessitat d'intervenir a la GI-600**. Es suggereix un nou **accés que connecti Tordera amb l'AP-7**, alliberada de peatge. La gratuïtat de l'autopista farà augmentar el trànsit i, per tant, **la C-63, una via que actualment ja presenta moltes mancances i problemes de congestió, encara tindrà un pitjor nivell de servei en el trajecte a Lloret i a Blanes. L'accés a Lloret per la N-II fins a Tordera i la seva continuació per la C-32 esdevé impossible, a manca de la construcció del tram de 5 Km**. És la única gran destinació turística de la Costa Brava que no té connexió per mitjà d'una via ràpida d'alta capacitat. Es pregunta si amb l'alliberament de l'autopista, s'arreglarà aquesta disfunció d'alguna manera. *(També eix 3, millora de la permeabilitat de l'AP-7 i eix 4, el nou paper de la N-II)*

- **S’insisteix en la necessària connexió entre l’AP-7 i la C-32. Tot i que** actualment en el tram entre Tordera i Maçanet de la Selva s’hi estan fent actuacions de millora, no es solucionarà la connexió entre el Maresme i Girona. **Cal fer palès que aquestes actuacions són totalment insuficients.** S’està intervenint amb un criteri erroni, construint una via mancada de capacitat i que no permet una connexió adient entre les dues autopistes.
- Es reforça la idea de la **necessitat d’intervenir al sud de Maçanet de la Selva**, tenint en compte que per solucionar la mobilitat d’aquest àmbit hi havia prevista **la prolongació de l’autopista de la costa C-32 fins a Lloret, en direcció Tossa**, una actuació prevista en règim concessionari, que ningú sap com quedarà. També caldria revisar els **criteris de la intervenció (perquè no desdoblament?) de la N-II en el tram Maçanet-Tordera**, que hauria d’haver estat part de l’enllaç entre l’AP-7 i la C-32, fet que hauria ajudat a tota la mobilitat comercial de la zona. *(També eix 4, el nou paper de la N-II)*
- Es comenta que **la carretera que va de Girona a Cassà de la Selva actualment presenta molta congestió, amb el semàfor de Llambilles i les rotondes**, i tot i que no sigui la N-II, també s’hi hauria d’intervenir. S’afirma que **les rotondes també aturen el tràfic**, i acaben actuant com a semàfors.
- **L’eix de la C-25 i la seva connectivitat amb l’aeroport i la costa és una peça fonamental en el nou model de desenvolupament futur de Girona.**
- En relació a altres punts potencialment conflictius s’esmenta que **La Jonquera és un punt estratègic, a millorar, i que cal tractar la millora de l’enllaç nord de Girona.** *(També eix 3, millora de la permeabilitat de l’AP-7)*
- Pels representants del **Gironès**, un dels principals problemes un cop s’aixequin els peatges serà la millora de la **sortida sud de Girona i els accessos a Salt, Bescanó i Anglès.** *(També eix 3, millora de la permeabilitat de l’AP-7)*

EIX 6. SERVEIS AL TRANSPORT

- S’expressa la **preocupació per la desaparició de molts serveis que estaven situats al peu de la N-II i que els transportistes feien servir**, fins que se’ls va obligar a circular per l’autopista. Aquest impacte negatiu es pot reproduir ara amb el nou transvasament de vehicles cap a l’autopista derivat de l’aixecament de peatges. Caldrà **veure com es poden recuperar activitats, gràcies a la major permeabilitat que es proposa**. Es destaca la **importància de crear una molt bona senyalització d’aquests serveis que es troben fora de l’autopista, per a captar els trànsits que hi circulen**. *(També eix 7, vessant urbanística i seguiment dels impactes de la finalització dels peatges)*
- S’ha planificat a **l’entorn de l’aeroport**, cruïlla de moltes vies, **una zona important de serveis i la implantació d’un centre de formació**, per poder oferir formació pública als transportistes del sector. Aquestes iniciatives **requereixen millorar la connectivitat entre les vies existents**. *(també eix 3, millora de la permeabilitat de l’AP-7, eix 5, redistribució dels fluxos de la xarxa viària i eix 7, vessant urbanística)*
- Es comenta l’existència d’una iniciativa per a construir **una zona d’aparcament de camions de mercaderies perilloses a Bàscara, igual que les existents a Llers i Riudellots de la Selva**.
- És molt important la **senyalització a la pròpia autopista d’elements turístics i comercials situats en el seu entorn**. Fins ara, la normativa de l’autopista no permetia fer-ho. Des dels consells comarcals s’ha reclamat forces vegades sense èxit i, per tant, ara és una bona oportunitat per tornar-hi a insistir. *(També seguiment dels impactes de la finalització dels peatges)*
- Hi ha d’haver un debat en relació al **model de negoci dels serveis vinculats a la infraestructura**. Si es continua amb **les concessions a grups grans, concentrades en espais delimitats dins l’autopista, o es tendeix cap a una diversificació**

d'activitats, suportada en la N-II. *(També seguiment dels impactes de la finalització dels peatges)*

EIX 7. VESSANT URBANÍSTICA

- Hi hauria d'haver una **revisió del concepte urbanisme infraestructural**, pel fet que els nusos de connexió, les infraestructures de comunicacions, i els intercanviadors modals, produeixen un **consum de territori** que, en termes urbanístics, sovint s'interpreta com car i/o especulatiu. Cal una **reflexió al respecte de la necessitat d'aquests equipaments i infraestructures**.
- En relació a l'**Aeroport de Girona**, cal tenir en consideració els **desenvolupaments que preveu el Pla Director de l'Aeroport**, lligats també al **polígon de Cimalsa**, i també amb allò que preveu el planejament de la nova estació a la línia d'Alta Velocitat. En el Pla Director es formulen escenaris futurs i prognosis de trànsit, que caldrà integrar en el treball.
- En relació a la **vessant urbanística**, s'ha parlat de crear **dues àrees logístiques estratègiques: a La Jonquera i a la cruïlla del corredor Nord-Sud amb l'Eix Transversal**, que cal inserir en el marc del planejament.
- Els **Plans Directors Urbanístics i el PTP de les comarques gironines** es van definir a partir de la funcionalitat que tenien les carreteres en el moment de la seva formulació, i condicionen als ajuntaments en els seus planejaments urbanístics. Es proposa que es faci **una revisió o un ajust específic d'aquests plans**, amb **motiu del canvi en el model de mobilitat que suposarà l'aixecament de peatges**.
- Les **àrees de servei tenen accessos restringits a carreteres o a carrers de poblacions veïnes**, per a ús exclusiu del personal. Es diu que, amb certa facilitat,

es podria ampliar la seva utilització. Es demana si **s’hi posaran tanques o si quedaran obertes aquestes connexions.**

- Des d’una perspectiva del **sector immobiliari** es considera que a mig termini **l’aixecament de peatges tindrà conseqüències favorables sobre el mercat.** També pel possible **impacte de la nova configuració dels serveis al transport, segons quina sigui, en el model de negocis locals a la vora de la N-II.** *(També eix 6, serveis al transport)*
- Majoritàriament s’està d’acord en la **utilització dels espais que es puguin crear, a l’entorn del corredor o dins de la pròpia autopista, per ubicar-hi serveis i activitats que tinguin connexió amb les vies del corredor o les que hi conflueixen,** com poden ser *Park & Rides*, lloguer de vehicles autònoms... *(També eix 6, serveis al transport)*
- Una consideració respecte la **“metropolinització” de certs territoris.** Fora dels grans municipis es produiran **creixements residencials en zones periurbanes, afavorits per l’alliberament dels peatges,** atès que la gent gaudirà de més facilitat i menys cost per moure’s accelerant-se la migració des de la ciutat cap enfora, potenciada pels efectes de la pandèmia, entre els quals, la situació actual d’aplicació generalitzada del teletreball.

EIX 8 TRANSPORT PÚBLIC PER CARRETERA

- A l’AP-7 hi circulen diverses **línies internacionals de TPC** que efectuen parada a l’aeroport i/o a Girona. Com alternativa, es podria **plantejar que a les àrees de servei s’implanti algun punt de connexió intermodal especialment dissenyat pel turisme,** sobretot pels encaminaments cap a la Costa Brava.
- **El corredor de l’AP-7 és un corredor de transport públic internacional.** És interessant que els **serveis de TPC no hagin d’entrar a les ciutats i es puguin**

crear **“hubs”** a les àrees de servei o a les antigues platges de les cabines de peatge, per distribuir els passatgers pel territori mitjançant altres serveis de TP. *(També eix 6, serveis al transport)*

- **Amb l’objectiu que el transport públic funcioni millor la Costa Brava i les comarques interiors haurien d’integrar-se en el sistema tarifari de l’ATM**, tal i com s’han anat ampliant les àrees de Tarragona i Lleida. Encara que no es tracti d’una actuació vinculada directament a l’aixecament de peatges, cal reivindicar-ho.

SEGUIMENT DELS IMPACTES DE LA FINALITZACIÓ DELS PEATGES

- Una proposta interessant, si la Cambra i la Diputació hi estan d’acord, és la **creació d’una comissió o grup de treball on hi participin tots els agents implicats** (Carreteres de l’Estat, Carreteres de la Generalitat, Administració Local, cossos de seguretat, representants d’empreses...) **per posar sobre la taula totes les propostes i problemàtiques generades i intentar resoldre-les consensuadament.**
- Atenent a les habituals restriccions pressupostàries de totes les Administracions, estaria bé **establir prioritats i definir quines actuacions es consideren més rellevants o més urgents, i quines es podrien remetre a una segona etapa.**
- Es presenta un estudi a llarg termini, però els problemes apareixeran aquesta tardor. Per què s’ha trigat a elaborar-lo? **L’estudi inclourà algunes propostes d’impacte, per minimitzar els efectes dels primers mesos?**
- **Hi ha ajuntaments que manifesten la seva preocupació per la pèrdua dels ingressos tributaris, que comporta la fi de les concessions i plantegen demanar alguna compensació**, fet que sembla ben complicat. En aquest sentit, les àrees de servei de l’autopista en quin règim quedaran un cop alliberada la via?

Seguiran essent concessions? Els ajuntaments poden fer modificacions en els plans urbanístics d'aquestes zones, per decidir-ne els nous usos? **Es podran gravar fiscalment aquestes activitats?** *(També eix 6, serveis al transport i eix 7, vessant urbanística)*

- Un aspecte important del corredor viari de **Girona és la seva relació amb l'àrea metropolitana de Barcelona, on encara no està clar quin model de control d'accessibilitat s'aplicarà**, si un peatge per congestió o altres restriccions per accedir-hi. Cal estudiar les propostes que puguin aparèixer i com es comportarà el trànsit en cada escenari (més trànsit a l'aeroport i a l'AP-7, per exemple).

ALTRES QÜESTIONS PLANTEJADES

- **Restriccions a la circulació de camions per la N-II i altres vies**
 - **La N-II ha de ser una via segura**, però el trànsit de camions, tot i que hi sigui limitat, **ha de tornar a circular-hi** per accedir a alguns indrets. *(També eix 2, seguretat viària i eix 4, el nou paper de la N-II)*
 - En referència a l'anàlisi dels **l'impactes de l'alliberament dels peatges**, el que més preocupa és la revisió de les restriccions actuals de circulació que tenen els camions.
 - És imprescindible la reformulació de les actuals restriccions del trànsit de vehicles pesants, per la N-II, però cal analitzar individualment cada àmbit, perquè hi ha circumstàncies específiques a considerar.
 - Es pregunta sobre si seguirà aplicant-se **l'obligatorietat als camions de circular per l'AP-7**. En relació a aquesta qüestió **el criteri majoritari dels intervinents es que no té sentit mantenir aquesta normativa, i si han d'existir noves restriccions, cal proposar un nou criteri més adient a l'escenari resultant de les actuacions que es portin a terme a les dues vies.**

➤ **Noves fórmules de pagament per us a la xarxa viària**

- Hi ha qui considera que l'estudi està fet en el supòsit de que, **un cop s'aixequin les barreres tarifàries l'AP-7, aquesta serà una via sense pagament per sempre, però en qualsevol cas, si ha de ser una via de pagament, seria bo definir un model concret que ens beneficiï, creant una xarxa homogènia** on l'únic factor tarifari sigui la distància recorreguda. França o Alemanya tenen models molt diferents, però en tots dos casos mantenen estructures homogènies de cobertura territorial, que **no segreguen trànsits per raons economicistes.**
- Encara que no sigui gens clara la seva aplicació, **preocupa la implantació de l'Eurovinyeta** i que s'acabi convertint en un element més que resti competitivitat al sector del transport per carretera. Seria interessant recollir l'opinió del Gremi de Transportistes en aquest doble sentit:
 - **tot el que es recapti en els hipotètics nous escenaris de pagament ha d'anar destinat a les carreteres** i el seu manteniment;
 - **les noves taxes no poden perjudicar al sector del transport**, que ja pateix d'uns marges molt ajustats, sinó que haurien de ser una despesa assumida pel carregador.
- **No es veu possible poder circular, indefinidament, de manera gratuïta per l'autopista, doncs d'alguna manera s'ha de cobrir el manteniment de la via.** Es planteja que un hipotètic sistema de pagament per vinyeta, comporti que els turistes usuaris de l'autopista (que són molts) també hagin de pagar pel seu ús, i així no caldria dipositar tot el cost sobre els usuaris habituals .

➤ **Conservació i manteniment de l'AP-7**

- **Preocupa el manteniment de l'AP-7, i no es vol que passi el mateix que amb la nacional, on cada cop s'inverteix menys i s'està deixant molt descarat el manteniment i la neteja.**

- **L'autopista a Girona és la porta de connexió entre Europa i Espanya** i hi seguirà passant un trànsit molt elevat. **Si no es dediquen recursos per mantenir-la quedarà en males condicions** i donarem una mala impressió al món.
- **Què passarà amb el manteniment de la infraestructura un cop s'alliberin els peatges**, perquè d'una manera o una altra s'haurà de pagar la seva explotació. Es podria obrir un debat per veure si és preferible continuar pagant i tenir un manteniment de la via excel·lent, o bé que passi el mateix que a l'A-2 de Lleida, una via gratuïta però amb moltes deficiències, que es tradueixen en augment del risc d'accidentabilitat. Es considera que **l'estudi hauria de realitzar una proposta concreta per finançar el manteniment de l'AP-7, una vegada s'hagin suprimit els peatges.**

➤ **Evolució tecnològica**

- Cal estudiar la directiva europea de l'any 2018, per conèixer-ne les determinacions sobre les infraestructures en els corredors prioritaris, atès que és tracta del nostre cas, i la component territorial europea hi és molt important. Cal estar atents a la **digitalització de les infraestructures viàries que s'està produint a Europa, en relació a facilitar la progressiva circulació de vehicles autònoms.** *(També eix 1, sostenibilitat)*
- **El carril addicional de circulació per l'AP-7, en direcció invertida**, enguany s'està aplicant molt abans que altres estius. Preocupa que l'autopista no pugui absorbir tot el trànsit que se'n derivi de la gratuïtat dels peatges, donat que ara mateix la situació ja és crítica. **Aquests carrils reversibles/addicionals, que es posen en situacions de congestió elevada, s'haurien de poder activar de manera automatitzada**, com passa en el túnel de Vallvidrera, de manera que, en funció de la densitat de trànsit, es modulin els sentits de circulació. És essencial que comencin a funcionar quan la intensitat del trànsit ho requereix i es desfaci la reversibilitat tant aviat com sigui possible, per evitar efectes d'acumulació, que allarguen innecessàriament els trams i temps de retencions.

6. PROPOSTES D'ACTUACIÓ

Aquest capítol de l'estudi es nodreix del treball tècnic realitzat prèviament i al llarg de la celebració de les taules de debat, de les aportacions efectuades pels assistents a les mateixes, que s'han recollit en el capítol anterior, i de les reflexions finals tingudes amb els membres del Comitè de Pilotatge.

Constitueix el nucli de la tasca realitzada al llarg d'aquests mesos, i les formulacions que en aquest apartat es descriuen, haurien de sustentar l'estructura del procés de peticions a les Administracions responsables del sistema viari gironí, que ara s'enceta, amb motiu de l'alliberament dels peatges.

Com s'ha descrit als capítols d'introducció i metodologia, les propostes que aquí es formulen es vertebren a l'entorn de dos eixos genèrics, sostenibilitat i seguretat, i altres sis eixos més específics, temàtics: la permeabilitat de l'AP-7, el nou paper de la N-II/A-2, la redistribució de fluxos a la resta de la xarxa viària, els serveis al transport, l'urbanisme i l'impacte sobre el territori i el transport públic.

Diverses de les propostes que es formulen, con no podia ser d'altra manera, participen de més d'un dels eixos, però ha calgut optar per situar-les en aquell que es considera més identificable amb cada una d'elles.

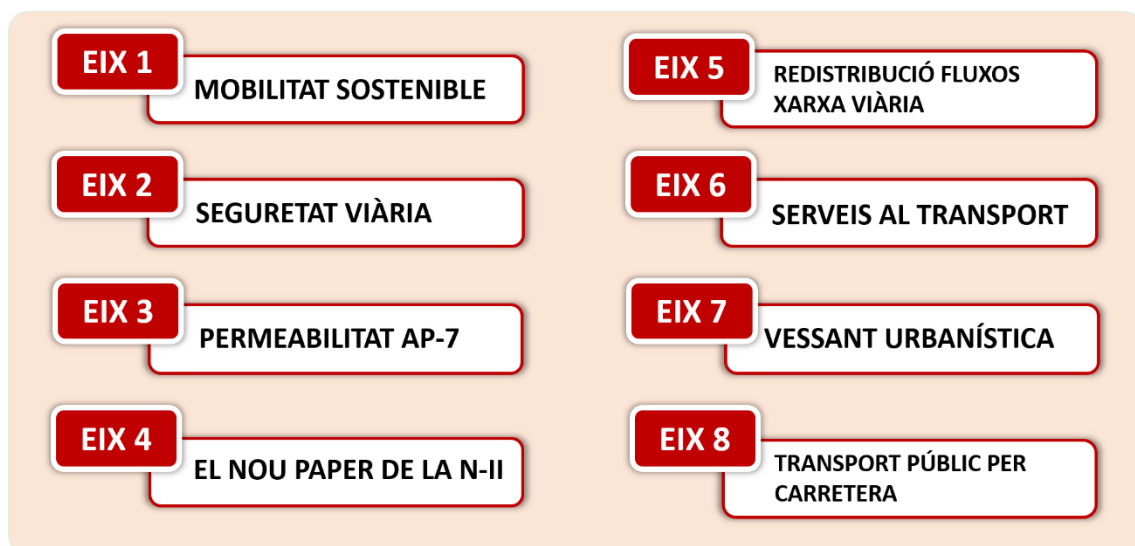
S'ha intentant descriure les propostes amb un nivell adequat de compromís, per part dels seus redactors, però en molts casos, sense pressuposar solucions definitives, llevat quan la proposta és estrictament descriptiva d'un escenari unívoc (completar una determinada sortida de l'autopista, p.ex.). L'estudi no pretén imposar alternatives determinants. S'és conscient que cal encara molt debat i confrontació d'opinions, estratègies, interessos i disponibilitats, i que les solucions finals seran, sempre, producte de l'enriquiment que creen aquestes visions polièdriques.

També cal remarcar que, en relació als aspectes de planificació territorial, urbanística i d'activitats, l'estudi més que proposar alternatives, en general planteja la necessitat de revisar escenaris, llevat l'enfortiment del teixit empresarial radicat al llarg del corredor

viari, que es nodreix dels fluxos de mobilitat generats per aquest, on s'aposta per la seva absoluta preservació.

Quelcom semblant succeeix amb les propostes vinculades a activitats no estrictament d'ordre infraestructural viari, com ara la necessitat d'impulsar la descarbonització de la mobilitat o la de millorar l'oferta de transport públic, per reduir els efectes ambientals de la inducció de trànsit que suposarà l'aixecament de peatges.

En definitiva, la relació d'actuacions a estudiar, proposar i arribar a implementar en els propers anys, que té nivells diferents de concreció i detall, constitueix, en la seva globalitat, una proposta de canvi de model de mobilitat per a les comarques gironines, a llegir de manera integrada, per més que s'hagi estructurat en els següents apartats:



EIX 1. MOBILITAT SOSTENIBLE

Qualsevol decisió que s'hagi d'adoptar en el present context cal que respongui als objectius de desenvolupament sostenible, recollits tant per l'Agenda 2030 (ODS), com per les estratègies de la UE, del MITMA i de la Generalitat de Catalunya. Especialment importants, pel que fa a la mobilitat, són els objectius de descarbonització del transport, de garantia del dret a l'accessibilitat, sense que això pressuposi un augment dels desplaçaments, i de transvasament dels desplaçaments cap a modes més sostenibles.

És del tot evident – i en tindrem dades concretes a partir de l'estudi encarregat pel MITMA, sobre l'impacte de l'aixecament de peatges a la xarxa viària relacionada - que la supressió dels peatges, a banda d'una nova assignació de trajectes, comporta un trànsit induït, i per tant, no és tracta, d'entrada, d'una mesura que vagi en línia amb els objectius esmentats. Resulta, en conseqüència, imprescindible plantejar com és pot minimitzar, i fins i tot canviar de signe, el creixement de mobilitat provocat per aquest increment del número de desplaçaments.

Hi ha respostes a la qüestió i cal explorar-les, plantejar-les, analitzar-les, i reivindicar-ne l'aplicació en el termini més curt possible. Respostes que trobem tant a les nostres pròpies experiències recents (aquest no és el primer canvi de model a la xarxa espanyola ni catalana) com a les iniciatives d'èxit desenvolupades ja en altres entorns, que caldrà posar en valor i contextualitzar.

Respostes com ara:

- La **racionalització dels itineraris**, de manera que s'escurcin les distàncies recorregudes.
- El foment de la **multimodalitat del transport de mercaderies entre carretera i tren**, en facilitar l'accessibilitat a les estacions ferroviàries.

- L'aprofitament del nou marc per a **millorar les prestacions del transport públic per carretera** i per articular-ne **la seva connexió amb el mode ferroviari**.
- El suport a **l'electrificació dels vehicles**.
- L'estudi d'un **itinerari per a bicicletes al llarg del corredor**.
- La **planificació d'un model d'activitats econòmiques de proximitat**, que eviti la concentració dels serveis a la carretera en unes poques mans i en uns àmbits tancats i de gestió externa.

És per això que aquest primer eix s'estén de forma transversal al llarg de tots els successius, adreçant-ne les propostes cap a un vector de racionalització i de descarbonització de la mobilitat i de foment de la transició energètica.

Més enllà d'aquesta òptica sostenibilista, de la que cal impregnar la resta d'eixos, es proposen les següents actuacions específiques de cara a la descarbonització del transport:

- **Un pla per accelerar la implantació de punts de recarrega elèctrica, tant a les àrees de servei de l'AP-7 com al llarg de la traça de la N-II/A-2.**
- **Un pla d'instal·lació de plaques fotovoltaïques**, que aprofiti tant les cobertes de les edificacions de les àrees de servei com, sobretot, els espais intersticials dels enllaços i antigues zones de peatge, i els terraplens o trinxeres que, per la seva orientació i pels condicionants ambientals, ho permetin.
- **Un protocol unificat de configuració de combois de mercaderies**, en el que es prevegi les àrees de consolidació i fractura, s'optimitzin els trànsits de pas i es doti tecnològicament, tant a la infraestructura com als vehicles, de les eines necessàries per a la gestió d'aquests desplaçaments organitzats.

EIX 2. SEGURETAT VIÀRIA

El segon eix també gaudeix d'aquesta naturalesa transversal, i ha de constituir la base de la definició dels criteris d'actuació a aplicar en la determinació del nou model d'infraestructura de xarxa. **Es tracta de la seguretat viària.** L'alta accidentalitat i mortalitat de la N-II ha estat una de les conseqüències més punyents del retard i de la lentitud en modernitzar aquesta via, tot adequant-la a uns estàndards de seguretat homologables. Quan s'han desdoblats trams, s'han eliminat encreuaments a nivell o s'han pres mesures de desviament de vehicles pesants, els índexs d'accidentabilitat han experimentat una espectacular millora. On aquestes mesures o bé no han arribat o han estat insuficients, la via continua essent altament problemàtica...

En funció d'aquest criteri de prioritització de la seguretat viària, cal projectar les solucions més adients a cada tram. I aquest criteri vincula tant a l'autopista AP-7 com a la N-II/A-2. Si l'autopista no disposa d'un enllaç complet a La Jonquera-Duana, els vehicles es veuen obligats a creuar tot el tram urbà de la N-II al seu pas per aquest municipi, amb el risc subjacent que aquest recorregut incorpora. No cal ni dir que això té un clar reflex en els atropellaments i topades de vehicles en el tram. Si la N-II, en determinats trams, no disposa d'un traçat adient, la seva secció no és suficient o les cruïlles són a nivell, no hi haurà tendència a la baixa de l'accidentabilitat.

El criteri de maximització de la seguretat viària, fa palesa **la inoportunitat i la inacceptabilitat de l'alternativa de "no tocar res més de la N-II"** una vegada s'eliminin els peatges. Hi ha massa trams de la carretera nacional que no presenten unes característiques adequades i que no les milloraran en el nou model post-peatges, pel sol fet que alguns trànsits es desplacin cap a l'autopista.

En conseqüència, **els criteris de disseny de totes les intervencions sobre la malla viària de la demarcació gironina han d'incorporar el vector seguretat i no es pot admetre cap nova intersecció, enllaç o incorporació d'una via amb un altra, que no resolgui, be a diferent nivell, be mitjançant creuaments dotats de totes les mesures de seguretat, el**

pas dels vehicles d'una via a l'altra, minimitzant les possibilitats d'accident per encaçament o xocs frontals.

De la mateixa manera **caldrà tendir a segregar els trànsits per tipus de mobilitat, especialment la de vianants i modes amables, projectant, sempre que sigui possible, itineraris paral·lels** per a vianants, bicicletes i altres modes amables. Es imprescindible dotar també l'eix nord-sud d'una alternativa ciclable, no coincident amb la xarxa dedicada al transport motoritzat, i que relligui la ja força densa xarxa pròpia existent a les comarques gironines. S'aconseguirà així reduir també l'alta accidentalitat per atropellament a vianants i ciclistes que patim.

Finalment, amb independència d'altre tipus d'intervencions sobre la N-II, de caràcter més estructural, que poden requerir de processos urbanístics i mediambientals més complexos, **cal encetar un programa, d'urgència, de supressió de travessies urbanes** en el seu traçat (situacions com la dels nuclis urbans de Bàscara o Tordera han de desaparèixer quan abans).

EIX 3. MILLORA DE LA PERMEABILITAT DE L'AP-7

En projectar-se una autopista de peatge, un dels criteris abastament assumits, des d'una perspectiva teòrica de rendibilitat de la inversió, que s'hi apliquen, consisteix en un disseny de les sortides que simplifiqui la gestió del cobrament del peatge. Quan menys sortides i, per tant, menys barreres de peatge, menys despesa d'exploració té la concessionària. Això, massa sovint, no lliga gens ni mica amb el criteri d'articular eficaçment l'autopista amb la resta de la xarxa viària. Provoca l'obligació de realitzar uns itineraris irracionals, amb un substancial increment del quilometratge recorregut pels usuaris locals, i aïlla parts del territori. Només cal fixar-se en un cas a les comarques gironines: l'enllaç Figueres Nord, fins que va ser completat fa ben pocs anys, no permetia l'accés cap al sud, ni la sortida cap a Figueres dels vehicles procedents de Girona, el que conduïa als vehicles que havien d'utilitzar aquest itinerari a haver de fer obligatòriament la travessia del nucli urbà de Figueres.

Malgrat aquesta millora i la construcció de tres nous accessos en l'entorn de la ciutat de Girona, portats a terme des de fa poc més de deu anys, l'autopista presenta notables deficiències de permeabilitat al seu pas per les nostres comarques: pocs enllaços, significativament menys que a les comarques de Barcelona (de 5'4km a 7'04km de distància mitjana entre sortides), uns quants d'ells incomplets, i una tipologia d'interseccions inadequada, que genera congestió i no facilita la mobilitat cap a parts significatives del territori.

Per resoldre aquests aspectes, es proposen tres nivells d'actuació:

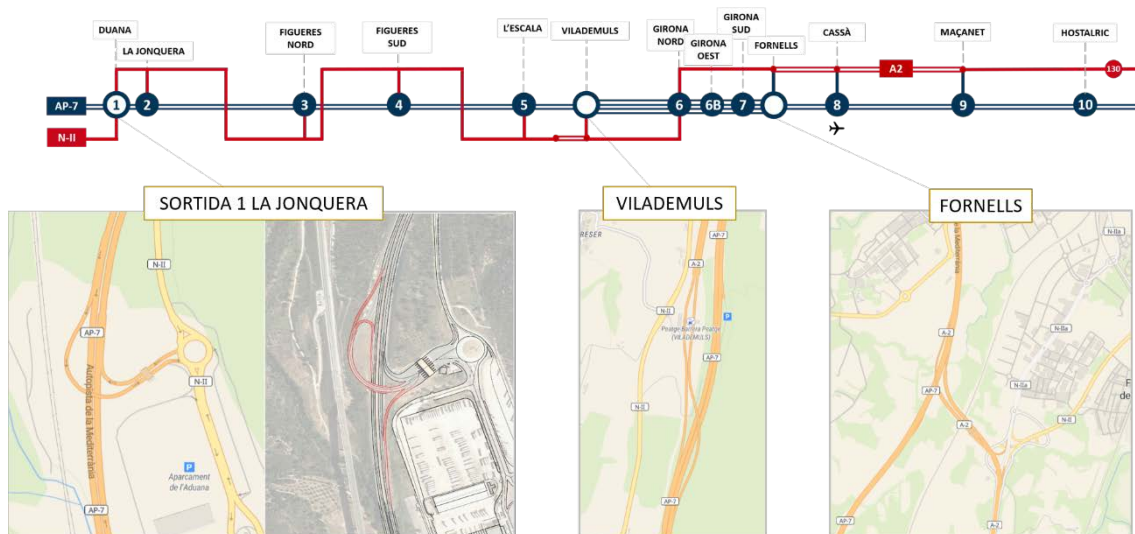
➤ COMPLETAR ELS ENLLAÇOS PARCIALS

El cas paradigmàtic és el de la sortida núm. 1, La Jonquera-Nord, que, tot i estar prevista i projectada, no s'ha executat mai. La seva configuració comporta un ús inadequat de la travessia urbana de la N-II en aquest municipi, per part de bona part dels vehicles pesants usuaris de la duana o d'altres serveis, i complica molt la circulació en períodes de màxima afluència als centres comercials existents, contribuint a magnificar la

congestió de la sortida número 2. Tampoc són complerts els enllaços de Vilademuls i de Fornells, construïts atenent exclusivament a la funció de via orbital de Girona, que es va atorgar a aquest tram de l'autopista en lliurar-ne el peatge, pels conductors que realitzen moviments interns.

Les intervencions que és necessari executar seran doncs:

- **El disseny final complet de la Sortida núm. 1, a La Jonquera,** que haurà de ser compatible amb l'ampliació a tres carrils d'aquest tram, que es comenta en un altre apartat.
- **Millorar i completar l'enllaç de Vilademuls i l'entroncament amb la N-II.**
- **Completar la sortida de Fornells de la Selva, en tots els sentits.**



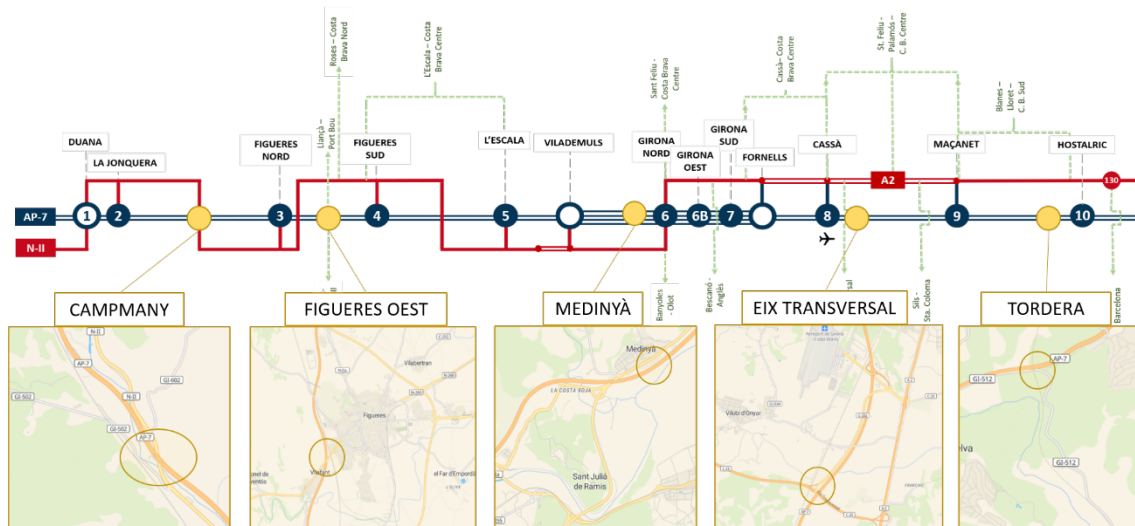
➤ **CONSTRUIR NOUS ENLLAÇOS**

Els nous enllaços han d'aportar un plus d'accessibilitat a la xarxa viària territorial i aconseguir que facilitin un model de corredor conjunt AP-7 / N-II/A-2. El present document identifica 5 possibles noves sortides de l'autopista, als efectes de valorar-ne la factibilitat i oportunitat. Són:

- **Sortida núm. 2bis, situada a l'encreuament de la N-II amb les carreteres GI-502 i GI-602.** La seva construcció permetria, apart de millorar l'accés als municipis de

la zona de l'Albera, i de Darnius i Maçanet de Cabrenys, descongestionar molt la sortida núm. 2, al crear un nou encaminament pels usuaris del sector comercial i de serveis al transport del sud de La Jonquera.

- **Sortida núm. 3bis, situada a ponent de Figueres, Figueres-Oest**, per a facilitar l'accessibilitat a l'estació d'alta velocitat de Figueres-Vilafant, a la pròpia ciutat i als barris occidentals de la capital empordanesa i a la N-260, en direcció Besalú – Olot – Ripoll. Aquesta alternativa, en diverses formulacions, ha estat recollida pel planejament territorial i urbanístic de l'Alt Empordà, Figueres i Vilafant.
- **Sortida núm. 5bis, per donar accés a la carretera Gi-633 (Medinyà – Sant Jordi Desvalls)**. A banda de facilitar la mobilitat dels municipis situats al llarg d'aquesta carretera des de Cervià de Ter fins a Torroella de Montgrí i La Bisbal, revitalitzaria el sector de serveis a la carretera situat a Medinyà i ajudaria a racionalitzar les circulacions en tota l'àrea nord del sistema urbà de Girona (inclòs l'enllaç nord de la variant actual de la N-II).
- **Sortida núm. 8bis, per dotar d'un accés directe a l'Eix Transversal**, sense necessitat de desviar forçosament els vehicles cap a l' A-2. A la vegada, permet comunicar més directament la nova estació d'AV prevista prop de l'aeroport de Girona i les zones d'activitat logística i de serveis, previstes a l'entorn.
- **Sortida núm. 9bis, en l'encreuament amb la carretera GI-512**, per a facilitar l'accessibilitat dels vehicles procedents tant del nord com del sud cap a Tordera, Blanes i la resta de la Costa Brava Sud, així com una alternativa a la sortida núm. 10, Hostalric, per anar cap Arbúcies i Sant Hilari.



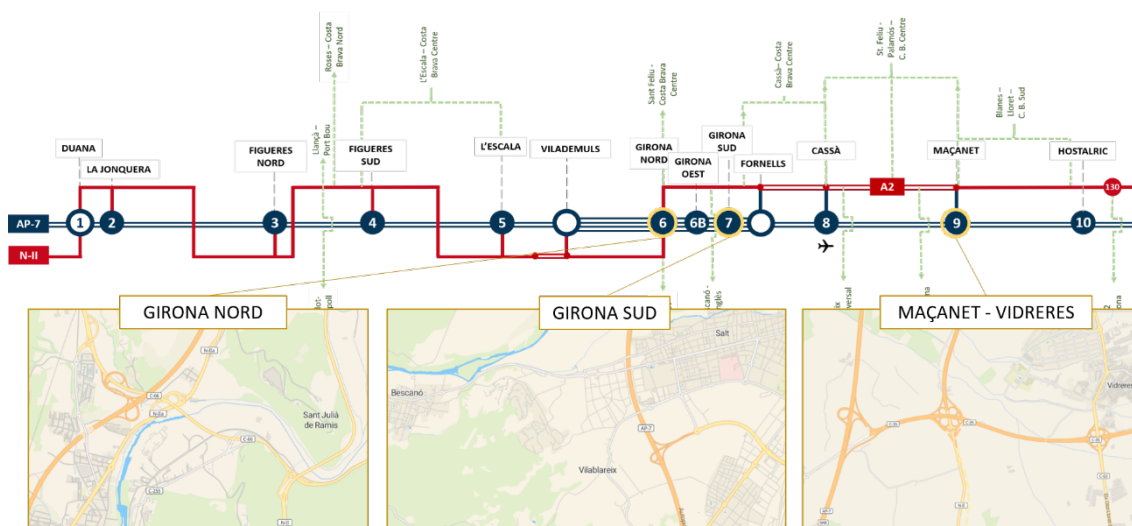
➤ REMODELAR ALGUNES DE LES SORTIDES EXISTENTS

Modificant-ne el disseny, per contribuir a minvar la congestió i per millorar l'accessibilitat territorial. És el cas, per exemple, de la sortida de Girona Sud, que aboca directament a la rotonda d'accés a Salt i que no dona altra solució als vehicles que circulen en direcció a Bescanó i Anglès, que creuar la població de Salt pels carrers del municipi. També, el cas de la sortida de Maçanet de la Selva, que no resulta satisfactòria pels itineraris amb origen o destí a aquest municipi i als seus polígons industrials.

En concret es proposa, com a mínim, intervenir a les sortides:

- **Sortida núm. 2, La Jonquera**, a l'enllaç amb la N-II, per evitar l'efecte barrera visual i el caràcter no urbà de la connexió.
- **Sortida núm. 3, Figueres Nord**, per millorar la seva posició i integració en relació a la zona de serveis situada al peu de la N-II i l'enllaç amb la Ronda de Figueres, que caldrà desdoblar, com es descriu en un altre punt.
- **Sortida núm. 5, Orriols L'Escala**, per evitar els creuaments a nivell amb la GI-623.
- **Sortida núm. 6, Girona Nord**, en el seu enllaç amb la C-66, especialment en direcció Celrà.

- **Sortida núm. 7, Girona Sud,** i rotonda de distribució a l'entrada de Salt. Amb la creació d'un enllaç directe amb la N-141.e, cap a Anglès i Bescanó.
- **Sortida núm. 9, Maçanet de la Selva,** per apropar les connexions amb la zona interior, marge Guilleries de l'autopista, i amb el propi nucli urbà de Maçanet i les zones d'activitat econòmica situades al seu entorn.

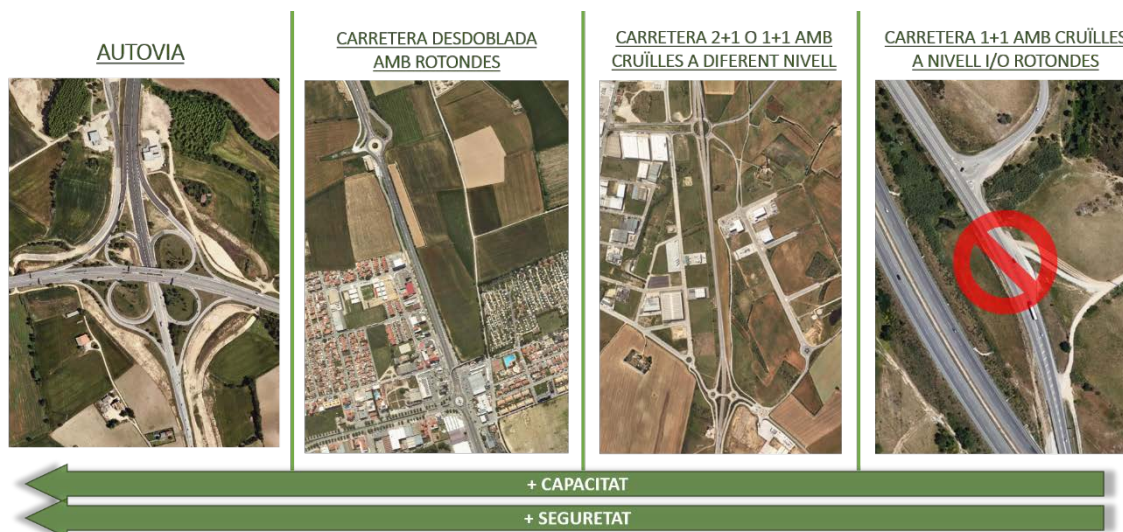


Totes aquestes propostes es formulen de cara a la seva avaluació per part, tant de l'administració competent en les dues vies principals, com de la Generalitat i dels municipis per on transcorren, als efectes de determinar-ne les prioritats d'actuació, els impactes sobre la resta de carreteres i les solucions de disseny que resultin més adequades i integrades amb els entorns urbans afectats.

EIX 4. EL NOU PAPER DE LA N-II/A-2

Cal formular dues consideracions prèvies a la definició de les actuacions que es plantegen com adients de realitzar a la carretera N-II i a l'autovia A-2.

En primer lloc convé remarcar que, tal i com ja s'ha esmentat anteriorment, el fet d'eliminar les barreres de peatge a l'autopista no soluciona automàticament i de manera miraculosa tots els problemes de la carretera nacional i per tant **s'ha de rebutjar amb contundència la tesi que alguns sostenen de que no cal portar-hi a terme cap nova actuació**. Ans al contrari, el nou marc post-peatges, fa necessària l'adaptació de diversos trams, per donar resposta a un nou model de mobilitat més sensible amb el territori i amb les activitats econòmiques existents a l'entorn de l'esmentada carretera i dotat de millors mesures de seguretat.



La segona consideració té a veure amb el rol complementari de les dues vies. Constitueixen dues peces que han d'actuar harmònicament, tot canalitzant el trànsit del corredor i estructurant la xarxa viària bàsica de les comarques gironines. En el nou model que cal construir, **no és pot relegar la carretera a una mena de calçada lateral de l'autopista**. En diversos àmbits el seu rol pel que fa als trànsits comarcals i regionals pren el mateix nivell de protagonisme que l'autopista. Com ja passa ara al tram Fornells-Riudellots, per exemple, on l'A-2 té una IMD superior al tram paral·lel de l'AP-7.

En base a aquestes consideracions, i atenent a les problemàtiques de manca d'estructuració territorial, congestió, accidentabilitat i sostenibilitat ambiental, s'assenyalen els següents **trams on resultarien necessàries actuacions de millora de la N-II:**

- **Travessia urbana de La Jonquera i tram fins al nou enllaç** proposat a la cruïlla amb les carreteres Gi-502 i Gi-602. Cal aconseguir segregar els trànsits d'agitació interna de la zona, els de vehicles lleugers que visiten les zones comercials de la Jonquera i els dels vehicles pesants, en llargs recorreguts, sovint internacionals, que en determinats supòsits han de realitzar tràmits burocràtics a la frontera.
- **Ronda de Figueres**, un tram que esdevé d'obligada intervenció, per garantir l'accessibilitat als municipis costaners per la N-260, per l'autovia de Roses i per la C-31, així com l'accés als polígons logístics del Far i de Vilamalla. Resulta difícil pensar que, sense desdoblbar-lo, es pugui donar resposta adient a la triple demanda d'estructuració territorial, seguretat viària i capacitat de la via, que s'exigeix en aquest element estructurador de tota la mobilitat a l'Alt Empordà i amb les comarques veïnes.
- **Vilademuls-Bàscara**. En aquest itinerari, un cop s'acaba el petit tram actualment ja desdoblbat, la carretera presenta clares insuficiències pel que fa a la seguretat, amb moltes cruïlles a nivell i la perillosa travessia urbana del nucli de Bàscara, que cal inexcusablement suprimir, construint també un nou pont sobre el Fluvià, atesa la perillositat evident de l'actual traçat.



Imatge 10. Enllaç AP-7/ N-II / GI-627, sortida de l'Escala. Font: Elaboració propia EL.

- **Quart-enllaç de Fornells.** En aquest tram de la variant de Girona les característiques de la via tampoc s'adeqüen al trànsit existent, i la falta d'enllaços amb altres vies d'accés a zones urbanes consolidades properes no respon a criteris actuals d'integració territorial.
- **Enllaç de Maçanet-Tordera.** S'hi està portant a terme una actuació de condicionament que suposa millores en les característiques geomètriques del traçat i supressió de diversos encreuaments a nivell. Cal valorar-ho positivament, pel que fa a la seguretat viària, però cal advertir de la seva insuficiència quant als elevats nivells de circulació ja existents en l'actualitat. S'ha de remarcar que aquest serà l'únic tram del "8" català que no gaudirà d'una via amb 4 carrils de circulació. En aquest sentit, a més, l'actuació en curs no contribueix gaire a la millora de la comunicació dels grans municipis de la Selva marítima amb la resta de les comarques gironines. Com succeeix amb la Ronda de Figueres, qualsevol configuració final que no contempli una secció continua 2+2, amb enllaços a diferent nivell, no respondrà ni a criteris de demanda contrastats, ni a condicions de seguretat vial exigibles en el segle XXI.

Per a resoldre totes aquestes problemàtiques cal, d'entrada, acceptar-ne la seva existència. I, com a conseqüència, encetar un procés de concertació amb els municipis implicats i les administracions titulars de les altres vies amb les que es crea malla, per a projectar-ne les millores corresponents i implementar-les, si s'escau, quan abans, en funció de les disponibilitats pressupostàries.

En un altre ordre, tal i com s'ha apuntat en el primer Eix, de cara a impulsar noves polítiques de mobilitat sostenible, resulta un element bàsic **la planificació d'un itinerari per a bicicletes i altres modes de mobilitat personal, al llarg de tot el corredor**, prioritzar-ne els trams que més poden contribuir a l'ús d'aquests modes en els desplaçaments quotidians. La demarcació de Girona disposa d'un ens específic, el Consorci de les Vies Verdes, situat en l'òrbita de la Diputació de Girona, que dotat d'una major musculació institucional i pressupostària, podria gestionar aquest salt quantitatiu i qualitatiu en la creació d'una veritable xarxa gironina de vies ciclables.

EIX 5. REDISTRIBUCIÓ DELS FLUXOS DE LA XARXA VIÀRIA

Ja s'ha esmentat el paper estructurant de les dues vies del corredor nord-sud en relació a la resta de la xarxa viària de les comarques gironines. De fet, hi conflueixen la totalitat de les carreteres que conformen la xarxa viària bàsica, des de l'Eix Pirinenc, passant per totes les vies d'accés a la Costa Brava, les connexions amb les comarques interiors i l'Eix Transversal de Catalunya.

Moltes d'aquestes carreteres tenen enllaços molt deficients amb l'AP-7. En són exemples la N-260, procedent d'Olot i Ripoll, que ha de fer una gran marrada cap al Sud, tant per la pròpia continuïtat de la via com pels vehicles que circulen en direcció a França, i l'Eix Transversal, que no gaudeix de connectivitat directa amb l'autopista. Cal fer especial esment també als itineraris des de Blanes i Lloret de Mar cap a la resta del territori gironí, que cal efectuar per carreteres amb greus problemes de seguretat viària, capacitat i manca de connectivitat.

Per això, en el marc del present document s'identifiquen tres àmbits en els quals convindria estudiar particularment una re-definició global de la xarxa viària:

- **Des de Llers fins a Figueres-Sud.** No estan resolts ni els moviments transversals, ni les capacitats per atendre les altes intensitats de vehicles procedents de les carreteres que comuniquen la capital alt-empordanesa amb els municipis costaners. El planejament territorial i el POUM de Figueres, en tràmit, aporten alternatives molt aparatoses per la banda ponent – incloent un nou traçat de l'AP-7-, que creiem podrien simplificar-se amb la proposta de nova sortida oest de l'autopista, a l'encreuament amb la N-260. Per contra, no queda massa clar en aquest planejament com s'articulen els fluxos de llevant. Al nostre entendre, qualsevol nova estructuració del sistema viari de l'entorn de Figueres hauria de considerar la permanència de la traça actual de l'autopista (una petja massa contundent com per pensar que pot ser fàcilment desplaçada) i la conversió en un eix de secció amb 4 carrils (2+2), i enllaços a diferent nivell, de la ronda de

Figueres. S'aconseguiria així una anella “equilibrada” al voltant de la ciutat, que permetria redistribuir trànsits en totes direccions, sense obligar a realitzar itineraris de pas, que hagin de creuar les estructures urbanes locals.

- **A l'àmbit de l'aeroport de Girona, de la futura estació d'AV i de les àrees logístiques i industrials de Riudellots de la Selva i de Vilobí d'Onyar.** El rectangle format per l'AP-7, l'A-2, la C-25 i la N-156 d'accés a l'aeroport i a importants zones logístiques ja existents o planificades i altres àrees d'activitat econòmica demana una planificació viària conjunta, en la que els nusos de connexió entre les diferents vies i entre aquestes i la malla que ordeni aquest territori estiguin dissenyats sota criteris d'òptima accessibilitat, de reducció dels recorreguts “forçats” i de millora de la seguretat viària.

- **A l'entorn de Tordera i els accessos a la Selva Marítima.** Tal i com ja s'ha comentat, convé actuar en la millora dels accessos a la Selva marítima. Aquesta zona presenta una forta asimetria en la seva connectivitat actual i sovint s'escolta el comentari que ja disposa, per bé que d'una manera incompleta, d'una bona accessibilitat des de l'àrea metropolitana de Barcelona, per l'autopista C-32, el que ni és totalment cert (doncs l'àrea metropolitana és prou extensa com per trobar molt allunyada i dissuasiva aquesta via, des de determinats àmbits), ni en cap cas, suficient, per altres tipus de trànsits (els que provenen de l'oest del país i no utilitzen l'Eix Transversal, per exemple) igualment importants, quan a volums. Malauradament, les intervencions en execució a la N-II, no suposen un salt qualitatiu rellevant des de la vessant nord, i les necessàries intervencions a la GI-600 i GI-682, massa temps posposades, no permeten considerar resolts els problemes de congestió i mobilitat i l'existència d'alternatives d'itinerari, en casos de congestió d'algunes de les vies.

En tots aquests àmbits seria aconsellable re-formular la xarxa viària, mitjançant l'adequació dels instruments vigents de planificació al nou model post-peatge. Cal insistir en les oportunitats que pressuposa l'eliminació de les barreres per l'ordenació

del territori, sobretot si s'adopten propostes similars a les formulades en aquest document.

No obstant, tampoc en aquests casos, la conveniència d'encarar uns estudis més detallats, que són desitjables, ha de suposar una excusa per no escometre quan abans les actuacions que generen major consens i són més necessàries, com ara el desdoblament de la Ronda de Figueres, l'enllaç amb l'Eix Transversal o els accessos a la Selva marítima.

Un altre aspecte de gran importància és el de **la senyalització**: a moltes carreteres gironines apareixen rètols amb una única indicació: AP-7, la qual cosa té l'origen en la lògica de prioritat de la concessionària per captar més usuaris per a l'autopista. En el nou esquema viari que s'acabi conformant convindria substituir aquests rètols, de manera que es prioritzin les destinacions en comptes de la tipologia de la via, sempre en funció d'un criteri de racionalització dels itineraris i de minimització dels recorreguts i, per tant, de les emissions.



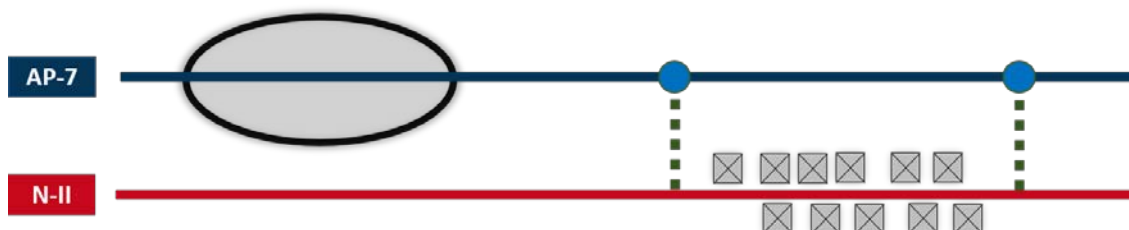
Imatge 11. Senyalització d'encaminament. Font: Pla Director de senyalització interurbana d'orientació de Catalunya (2020)

Es presenta també una oportunitat per identificar, des de qualsevol element de la xarxa viària, inclosa l'autopista, aquells indrets més emblemàtics i atractius de cada sector pel que es transita. Les noves tecnologies (internet i mòbils) han trasbalsat totes les convencions sobre senyalització vertical existents. Però el suport als encaminaments en

els nostres desplaçaments, des d'aquesta vessant tecnològica, no ens ha de fer pensar que ja no cal "informació a la carretera". El que cal és una altra mena d'informació, més local i pensada en funció dels destins i no de les vies que s'utilitzin. Aquesta hauria de ser una tasca conjunta i multi-institucional, que permetés desenvolupar un codi unificat de nova senyalística al conjunt de la nostra xarxa viària gironina (o catalana).

EIX 6. SERVEIS AL TRANSPORT

MODELS D'APROFITAMENT TERRITORIAL DE LES ÀREES DE SERVEI



Per a la prestació dels serveis al transport i a les persones, que es desplacen per un corredor, **existeixen dos models d'implantació dels establiments:**

- **Les àrees de servei de l'autopista**, amb totes les activitats concentrades en una gran zona d'accés restringit. En aquest cas es tracta de concessions efectuades pel regulador o gestor de l'autopista a un grup empresarial, que hi presta directament els serveis o els subcontracta a empreses especialitzades del sector de restauració o de subministrament de combustibles. **Són negocis explotats per un període de temps dilatat, per companyies no vinculades al territori.**

Al llarg de l'AP-7 a les comarques gironines n'hi ha 4 d'aquestes àrees: Porta Catalana a la Jonquera, Alt Empordà, Gironès i La Selva. Per al nou escenari sense peatges la seva gestió ha estat inclosa en els concursos convocats pel MITMA, per a contractar conjuntament les tasques de conservació de la infraestructura i d'explotació dels serveis existents a les àrees.

Es consolidarà així, per un termini relativament dilatat, una integració de serveis als usuaris de la infraestructura i de conservació de la pròpia infraestructura, que condueix encara més cap a una tipologia determinada d'operador, multinacional i de gran dimensió, acostumat a sub-contractar aspectes concrets de l'activitat concessionada.



Imatge 12. Àrea de servei de l'Empordà. Font: ICGC.

- **Establiments distribuïts al llarg del traçat d'una carretera, o bé localitzats en travessies urbanes de les vies o en polígons d'activitats**, connectats a l'esmentada carretera. En aquest cas es tracta d'un gran número d'establiments -649, segons les dades facilitades per la Cambra de Comerç- amb una àmplia tipologia de serveis. A La Jonquera és on es localitzen més establiments, però n'hi ha a pràcticament tots els termes municipals travessats per la N-II/A-2. **La titularitat dels establiments és, també, molt diversa, però amb una notable presència de negocis vinculats al territori.**

El factor locacional és molt important: hi ha una alta vulnerabilitat a les modificacions dels itineraris efectuats pels vehicles. Quan disminueix el trànsit de pesants, com ha passat amb les restriccions a la seva circulació per la N-II, molts establiments perden la seva clientela i han de tancar o reconvertir-se radicalment (quan poden).

Ja es compren, doncs, que **la viabilitat d'aquest segon model rau en aconseguir una bona permeabilitat entre l'autopista i la carretera nacional.**

En el nou escenari sense peatges, no sembla **desitjable** que s'hagin de produir grans modificacions a les àrees de servei de l'autopista. En tot cas gaudiran d'una major clientela potencial en augmentar la IMD de l'autopista, que no hauria de justificar l'ampliació del ventall de serveis a oferir, més enllà d'aquells derivats dels canvis en les

condicions tecnològiques dels desplaçaments, als que ens referim en un altre apartat (electrolineres, electrificació de la xarxa, transport públic, organització logística de combois, etc.).

Però, en canvi, pel que fa als establiments amb accés des de la carretera, les incògnites són moltes. La prevista pèrdua de trànsit de la via, hauria de ser compensada amb una millora de l'accessibilitat als establiments. **La configuració d'un corredor on les dues vies es complementin, siguin permeables i s'hi senyalitzi de forma adient la localització dels establiments, pot contribuir a mantenir, fer créixer i fins i tot a crear, establiments que generen ocupació i desenvolupament econòmic al territori.**

En un altre sentit, tot aprofitant els punts de major accessibilitat, i per atendre la demanda creixent de grans centres integradors de logística i distribució, caldrà potenciar, en localitzacions estratègiques, **àrees logístiques al servei del transport de llarg recorregut**. Paga la pena esmentar les localitzacions privilegiades de **La Jonquera sud, Llers/Figueres i les situades a l'entorn de la cruïlla entre l'Eix Transversal, l'AP-7 i l'A-2, l'accés a l'aeroport i la futura estació d'Alta Velocitat a l'aeroport.**



Imatge 13. CIM la Selva. Font: CIMALSA.

Cal ser conscients però, que la consolidació d'una infraestructura d'aquestes característiques en un territori de la dimensió de les comarques gironines, depèn de la potència que adquireixi cada àmbit i aquesta potència únicament s'assoleix si es

concentren els serveis i es poden crear suficients sinergies i economies d'escala. Per tant, ni qualsevol àmbit és susceptible de rebre aquestes activitats (cal avaluar-ne tots els impactes, especialment l'ambiental i de consum de sòl), ni es pot produir un efecte "dispersió", que afebleixi al conjunt d'activitats i emplaçaments endegats. S'ha d'acceptar doncs que, una vegada escollits aquests emplaçaments estratègics, que han de tenir capacitat per escalar la seva dimensió en el futur, no haurien d'aparèixer noves iniciatives en altres indrets.

EIX 7. VESSANT URBANÍSTICA

L'aixecament de peatges comportarà un impacte sobre els establiments dedicats a prestar serveis a la carretera i a les persones que s'hi desplacen, així com sobre la capacitat de desenvolupament de les grans zones logístiques de les comarques gironines, com s'ha descrit a l'eix anterior. Per donar-hi una resposta adient, des del punt de vista de l'ordenació territorial i urbana, convé que les Administracions sectorials i locals competents (Secretaria de Territori i Mobilitat i Ajuntaments) adoptin una estratègia davant les noves propostes d'usos del sòl que puguin aparèixer.

En conseqüència, i com ja s'ha expressat en altres apartats, es fa palesa la **necessitat de procedir a revisar els planejaments vigents, de caràcter territorial i urbà, en les següents casuístiques:**

- **A les àrees de servei de l'autopista**, cal ajustar-ne la normativa, per permetre nous usos, si és el cas, retocar-ne la delimitació, per integrar-les als teixits urbans i xarxes territorials que hi confronten i per respondre a la demanda del nou escenari, establint també criteris de compatibilitat o preeminència respecte les activitats ja implantades en altres zones properes a l'autopista.
- **Les grans zones logístiques**, existents o de nova creació, requereixen també d'adequacions de la planificació territorial i urbanística, en funció dels nous criteris d'eficiència locacional derivats de l'alliberament dels peatges i de les actuacions proposades en el present document. La necessària contenció en la generació d'iniciatives, de negatiu efecte dispersor, requereix d'aquesta estricta planificació.
- **Els establiments situats a l'entorn de la carretera nacional, de les vies perpendiculars que s'hi entronquen**, dels seus accessos o en els polígons adjacents, han de trobar en els documents de planejament urbanístic municipal, un marc escaient per a la continuïtat o transformació de la seva activitat. Convé

també que, en aquests plans municipals, les determinacions referides a regim d'usos siguin favorables a la implantació de nous establiments de serveis a la carretera i de restauració o d'hostaleria.

EIX 8. TRANSPORT PÚBLIC PER CARRETERA

Sota l'òptica de mobilitat sostenible que presideix aquest document, té una gran importància **conformar un esquema en el qual es fomenti que els desplaçaments siguin realitzats amb transport públic d'una manera intensa**. Això significa que cal actuar sobre el sistema de transport de viatgers per carretera i que cal potenciar la intermodalitat amb el mode ferroviari.

A l'AP-7 sense peatge, i amb un major nombre de sortides, els serveis de Transport Públic per Carretera estaran en condicions de revisar els seus itineraris, horaris i freqüències de pas, amb el doble objectiu de millorar les velocitats comercials i de donar cobertura als diferents nuclis de població.



Imatge 14. Serveis regulars de transport de viatgers. Font: Internet.

Cal remarcar també la conveniència de crear línies BRCat (busos semi-directes en recorreguts nacionals, sobre vies de la xarxa bàsica, amb vehicles d'altres prestacions i capacitat per a gestionar episodis de congestió) que ofereixin serveis molt competius entre els municipis gironins i entre aquests, l'AMB i altres zones de Catalunya.

Pel que fa a les estacions de bus, es planteja una possibilitat que considerem ben interessant: **l'habilitació de punts d'intercanvi modal a les àrees de servei de l'autopista** i antigues plataformes de peatge, per a les línies regulars regionals o internacionals, i, especialment per a les noves línies BRCat abans esmentades.

La competitivitat del transport públic sovint depèn de la capacitat d'introduir elements d'intermodalitat per aprofitar les millors prestacions de cada mode. A les comarques de Girona, i formant part del mateix corredor nord-sud, existeixen dues línies ferroviàries, la d'AV i la convencional, amb una oferta molt competitiva pels desplaçaments amb origen o destí als municipis servits per estacions. La combinació d'aquests serveis amb el transport per carretera permet ampliar l'abast de l'entorn de competitivitat. El bon exemple de l'estació multimodal de Girona podria reproduir-se amb la potenciació d'altres estacions com Flaçà, Sils, Blanes... i amb la definitiva resolució de l'esquema ferroviari de Figueres o la construcció de la nova estació d'alta velocitat de l'aeroport.

En aquests casos, **la bona accessibilitat des de l'autopista, la carretera nacional i les altres vies confluents, li aporta un plus de competitivitat al sistema integrat de transport públic.** Convé, doncs, no desapropitar l'ocasió per avançar en el camp de la intermodalitat.

7. PLA DE SEGUIMENT

La Cambra de Comerç de Girona, juntament amb l'Excma. Diputació de Girona, i amb la col·laboració de FOEG i ASETRANS, ha realitzat un estudi sobre els riscos, reptes i oportunitats que pot suposar l'alliberament de peatges a les vies concessionades de titularitat estatal i autonòmica, en especial en el corredor viari nord-sud de la demarcació de Girona.

Fruit d'aquest treball, que ha estat objecte d'un intens debat cívic, amb participació d'altres organitzacions sectorials i professionals, n'ha sorgit un ampli ventall de propostes d'intervenció i d'altres accions, que requereixen d'un impuls i seguiment, per avaluar-ne el nivell d'implementació, estudiar-ne els resultats i, si és necessari, estimular la seva programació i execució o la revisió d'algunes formulacions.

Per realitzar aquesta tasca d'impuls, seguiment i avaluació, les institucions que han elaborat l'estudi inicial han acordat mantenir el Comitè de Pilotatge, que ja ha actuat, en aquesta primera fase, com a ens directiu del projecte, amb la mateixa composició dels seus integrants, o integrant-hi, si s'escau, altres persones que és consideri adient. La denominació d'aquest grup passa a anomenar-se **Comitè de Pilotatge i Seguiment (CPS)**.

- **El Comitè de Pilotatge i Seguiment haurà de desenvolupar en els mesos futurs les següents comeses:**
 - **Adreçar-se a les administracions competents en matèria de mobilitat i transports, per tal de fer lliurament formal del document elaborat.** En especial al Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana (MITMA) i al Departament de la Vicepresidència, Polítiques Digitals i Territori de la Generalitat (tant pel que fa a les competències en infraestructures i mobilitat com a les de territori i urbanisme) així com a les administracions locals d'aquest àmbit (consells comarcals i ajuntaments).

- **Proposar a les administracions esmentades la creació d’una taula de seguiment, en la que s’hi incorporin, a més dels membres del CPS, els representants del MITMA i de la Secretaria de Territori i Mobilitat, així com dels consells comarcals implicats, on es pugui revisar periòdicament la programació d’actuacions, l’estat de la redacció de projectes, les licitacions i l’execució de les mesures que les Administracions vagin acordant i on es fixin criteris de coordinació institucional, per al bon fi de la transformació infraestructural que ara s’inicia.**
- **Promoure davant de les Administracions implicades l’adopció de les mesures que permetin l’efectiva concreció de les propostes formulades a l’estudi, tant a nivell local, com per al conjunt de la Demarcació de Girona.**
- **Valorar i difondre el parer del CPS (i de les institucions que li donen suport) en relació a l’evolució dels trànsits, tant a l’AP-7, com a la N-II/A-2 i a la resta de carreteres que integren la xarxa bàsica de comunicacions viàries de les comarques de Girona, i de les mesures correctores i afavoridores del reequilibri de desplaçaments, sota criteris de sostenibilitat i eficiència, que les administracions competents decideixin implementar.**
- **Impulsar una cultura de cerca de consens cívic i institucional de cara l’assoliment dels objectius establerts en el document “Efectes, reptes i oportunitats de l’alliberament de peatges per a les comarques gironines.”**
- **Revisar, al cap d’un any de l’entrada en vigor de la mesura, tot ponderant els efectes derivats de l’evolució de la pandèmia Covid-19, els impactes que l’aixecament de peatges ha comportat, sobre el trànsit a la xarxa viària, així com sobre les activitats de caràcter econòmic implantades al llarg del corredor.**
- **Atendre els medis de comunicació i altres demandes de participació cívica, en relació als efectes de l’alliberament de peatges, sobre la mobilitat i l’economia gironines.**

- **El mètode de treball del CPS serà el següent:**
- **El seguiment ordinari i les funcions de secretaria i administratives continuaran essent realitzats pels serveis propis de la Cambra de Comerç de Girona**, que es podrà assistir de terceres persones externes, per la realització de determinades actuacions.
 - **L'elaboració dels informes de seguiment, de les al·legacions i propostes a plans i projectes** concrets i de les notes i dictàmens puntuals específics, que es requereixin, **seran encomanats en cada cas a experts de reconeguda solvència**, a criteri dels integrants del CPS.
 - En el supòsit que es constitueixi **la Taula Institucional de Seguiment, la documentació i propostes que el CPS hi aportarà hauran de ser objecte d'acord previ**, que quedarà reflectit en un acta expressament aprovada a l'efecte.
 - **El CPS mantindrà reunions internes de seguiment, de caràcter bimensual**, o tantes vegades com sigui necessari, en funció de l'evolució d'esdeveniments.
 - Amb periodicitat, com a mínim semestral, **presentarà un informe d'estat del procés als òrgans de govern de les Institucions que en formen part.**

La durada dels treballs del CPS s'estima d'un mínim de dos anys. Vençut aquest termini, les institucions podran optar o bé per la seva continuïtat o bé per establir altres formes de coordinació, de cara a la defensa dels objectius fixats al document.

Per al finançament de les despeses que no siguin estrictament de funcionament i administració **del CPS, les institucions que l'integren aprovaran anualment un pressupost estimatiu** i el repartiment dels costos generats, entre totes elles, en els termes que de comú acord es decideixin.

8. CONCLUSIONS

1.- Aquest estudi vol ser l'inici d'un procés que ha de conduir a la transformació de la xarxa viària bàsica de la Demarcació de Girona, a partir de **la gran oportunitat que ofereix l'alliberament dels peatges.**

2.- Qualsevol decisió que s'hagi d'adoptar en el present context cal que respongui als objectius de desenvolupament sostenible. **La supressió dels peatges, a banda d'una nova assignació de trajectes, comporta la generació d'un trànsit induït**, i per tant, no és tracta, d'entrada, d'una mesura que vagi en línia amb els objectius esmentats en el capítol corresponent relatiu a la sostenibilitat del procés. **Resulta**, en conseqüència, **imprescindible plantejar com és pot minimitzar i, fins i tot canviar de signe, l'increment de mobilitat provocat** per aquest creixement del número de desplaçaments. Com a mesures específiques de descarbonització del transport, es planteja la conveniència de **fomentar la intermodalitat amb el ferrocarril, d'impulsar l'ús de la bicicleta, en itineraris paral·lels a l'autopista i a la carretera nacional, i de formular plans d'implantació de punts de recàrrega de vehicles elèctrics i d'instal·lacions fotovoltaïques**, als espais lliures dels recorreguts viaris i als sostres dels edificis existents o de nova construcció.

3.- **L'autopista presenta notables deficiències de permeabilitat** al seu pas per les nostres comarques: pocs enllaços, significativament menys que a les comarques de Barcelona, uns quants d'ells incomplets i una tipologia d'interseccions inadequada, que genera congestió i no facilita la mobilitat cap a parts significatives del territori. Per resoldre aquests aspectes, es proposen **tres nivells d'actuació: completar els enllaços parcials, construir nous enllaços i remodelar algunes de les sortides existents.**

4.- El fet d'eliminar les barreres de peatge a l'autopista no soluciona els problemes de la carretera nacional, especialment els relacionats amb la sinistralitat viària, i per tant s'ha **de rebutjar amb contundència la tesi que sosté que no cal portar-hi a terme cap nova actuació.** Ans al contrari, és **ben necessària l'adaptació de diversos trams per donar resposta a un nou model de mobilitat**, més sensible amb el territori i amb les activitats

econòmiques existents a l'entorn de l'esmentada carretera i que respongui a criteris de seguretat vial.

5.- En determinats àmbits **resulta aconsellable re-formular la xarxa viària transversal, atès el paper estructurant de l'AP-7 i la N-II/A-2** en relació a la resta del sistema de comunicació per carretera de les comarques gironines. De fet, hi conflueixen la totalitat de les carreteres que conformen la xarxa viària bàsica, des de l'Eix Pirinenc, passant per totes les vies d'accés a la Costa Brava, les connexions amb les comarques interiors i l'Eix Transversal de Catalunya. **En concret en tres àmbits es considera imprescindible efectuar una anàlisi específica de caire global: l'entorn de Figueres, la zona sud de Girona i l'aeroport i els accessos a la baixa conca del Tordera i la Costa Brava sud.**

6.- L'aixecament de peatges comportarà una obligatòria re-configuració de les zones de serveis a la carretera. Per assolir la seva viabilitat, **el model conformat pels establiments locals distribuïts al llarg del traçat de les carreteres vinculades al corredor requereix d'una bona permeabilitat entre l'autopista i les altres vies.**

7.- Per altra banda, **el nou model ha de permetre articular bé les àrees logístiques estratègiques** del corredor, condició indispensable per al seu ple desenvolupament.

8.- L'aixecament de peatges tindrà un impacte de caràcter eminentment urbanístic. Les administracions competents hauran **d'establir una estratègia davant les noves propostes d'usos del sòl, i hauran de revisar els planejaments** vigents, de caràcter territorial i local, amb l'objectiu d'adequar-los al nou escenari locacional i de mobilitat.

9.- L'AP-7 sense peatge, i més permeable, permet un nou escenari de prestació dels serveis de transport públic de viatgers per carretera, amb el doble objectiu de millorar les velocitats comercials i d'ampliar la cobertura al territori gironí. En aquest escenari es planteja **la creació de punts d'intercanvi modal a les àrees de servei de l'autopista i a les antigues zones de peatge i l'establiment de línies BRCat amb parades a aquestes àrees.**

10.- Per altra banda, convé actuar per facilitar l'accés a les estacions de ferrocarril, tant a les d'AV com a les dels serveis convencionals, amb l'objectiu **d'afavorir la intermodalitat, i promoure l'ús del sistema integrat de transport públic col·lectiu.**

11.- En tot cas, caldrà quan abans **conèixer amb el detall més gran possible els efectes que el nou escenari tindrà sobre el trànsit a cadascuna de les vies, per poder avaluar, amb major precisió, els impactes que es produiran sobre els establiments existents** dedicats a la prestació de serveis vinculats a la carretera. Per això és necessari disposar dels estudis encarregats pel Ministeri i per la Generalitat.

12.- Finalment, **en el supòsit d'una hipotètica introducció de nous sistemes de pagament per ús**, tal i com recentment s'ha fet públic, en el marc de les condicions imposades per la UE a Espanya per l'atorgament dels Fons de Recuperació *Next Generation*, s'hauria d'exigir l'aplicació d'un **model homogeni que no discrimini per tipus de via ni per territoris i que sigui neutre en relació al sector del transport per carretera.**

COMPROMÍS

Les institucions que impulsen aquest treball es comprometen a **fer el seguiment de la incidència de l'alliberament dels peatges, en cada un dels àmbits analitzats, en contacte permanent amb les administracions** directament responsables de les intervencions, i amb els municipis i els sectors econòmics afectats.

9. REFERÈNCIES BIBLIOGRÀFIQUES

Álvarez, O., Cantos, P., i García, L. (2007). The value of time and transport policies in a parallel road network. *Transport Policy*, 14(5), 366-376. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.04.012>

Bueno, P.C., Vassallo, J.M., i Cheung, K. (2015). Sustainability Assesment of Transport Infraestructure Projects: A Review of Existing Tools and Methods. *Transport Reviews*, 35(5). <https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1041435>

Departament de Territori i Sostenibilitat (2006). *Pla d'Infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026*. Generalitat de Catalunya.

Dirección General de Carreteras, “Mapas de tráfico”, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (Diversos anys).

Garola, A., Vélez, G., i García, A., (2014). *Model i valor econòmic de les concessionàries d'autopistes a Catalunya*. Observatori viari de Catalunya – VIACAT, Departament de Territori i Sostenibilitat.

Matas, A., i Raymond, J. L. (2003). Demand Elasticity on Tolloed Motorways. *Journal of Transportation and Statistics and Statistics*, 6(1).

Matas, A., Raymond, J. L., i Ruiz, A. (2012). Traffic forecasts under uncertainty and capacity constraints. *Transportation*, 39(1), 1–17. <https://doi.org/10.1007/s11116-011-9325-1>

Meland, S., Tretvik, T., i Welde, M. (2010). The effects of removing the Trondheim toll cordon. *Transport Policy*, 17(6). <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2010.05.001>

Servei Català de Trànsit (2018). *Anuari estadístic d'accidents de trànsit a Catalunya*. Departament d'interior. Generalitat de Catalunya.

Ruiz, A. (2015). *Tres Ensayos sobre Economía del Transporte*. [Tesis Doctoral, Universitat Autònoma de Barcelona. Departament d'Economia Aplicada].

ANNEXOS

ANNEX 1

ESTUDI ESTABLIMENTS

CARRETERA N-II i AUTOPISTA AP-7



Cambrà de Comerç
de Girona

INTRODUCCIÓ I OBJECTE DEL TREBALL

La Cambra de Comerç de Girona, amb la col·laboració de l'Excma. Diputació de Girona, i amb la participació de FOEG i ASETRANS, ha realitzat un ampli estudi sobre els impactes que pot generar l'alliberament de peatges a l'AP-7, en el seu pas per la demarcació de Girona.

Entre les diverses afectacions i oportunitats que el nou model de mobilitat, lliure de peatges, pot comportar, hi figura en un lloc preeminent el possible transvasament de vehicles de l'actual N-II cap a l'autopista, per efecte de la disminució del cost de desplaçament provocat per la gratuïtat de l'autopista.

Aquesta situació, que ja s'ha viscut en determinats trams de les dos vies, i per diversos tipus de vehicles, els darrers anys, es generalitzarà a partir de l'1 de setembre.

Per tal de poder establir criteris que ajudin a reduir els possibles efectes negatius d'aquesta mesura, i fins i tot, crear escenaris de major activitat, és necessari en primer lloc conèixer, quin es el nivell d'ocupació i dependència del volum de trànsit suportat per aquestes vies, en els diferents municipis que son travessats pel corredor viari.

Amb aquesta finalitat, i com a treball de base per a l'estudi global, la Cambra ha realitzat diverses explotacions dels padrons d'empreses i activitats, radicades territorialment a l'entorn de les traces de l'autopista i la carretera nacional, per tal de conèixer la quantitat i diversitat d'empreses i tipus d'activitats que s'hi ha vingut emplaçant, la seva evolució i els punts de major concentració d'establiments.

Per poder realitzar el treball s'ha utilitzat com a base d'informació el Padró d'Activitats Econòmiques per Sectors, del Ministeri D'Economia i Hisenda, any 2018.

D'entre el ventall d'activitats identificades, s'han escollit aquelles que mantenen una relació directa en els serveis i productes que ofereixen amb el pas de les vies de comunicació per la seva proximitat. Així s'han considerat les estacions de servei, els diversos tipus de tallers mecànics i de concessionaris de vehicles, els bars, restaurants i hotels, determinades activitats comercials, centres d'oci i lleure, etc.

S'ha demanat al consultor de l'estudi, Mobilitat i Eficiència Locacional, SLP, la identificació dels municipis directament afectats pels trànsits generats al corredor viari i una distinció entre aquells en els que totes les activitats detectades estan influenciades per la mobilitat existent i aquells altres en els que únicament una part del seu terme municipal té relació directa amb la xarxa viària estudiada.

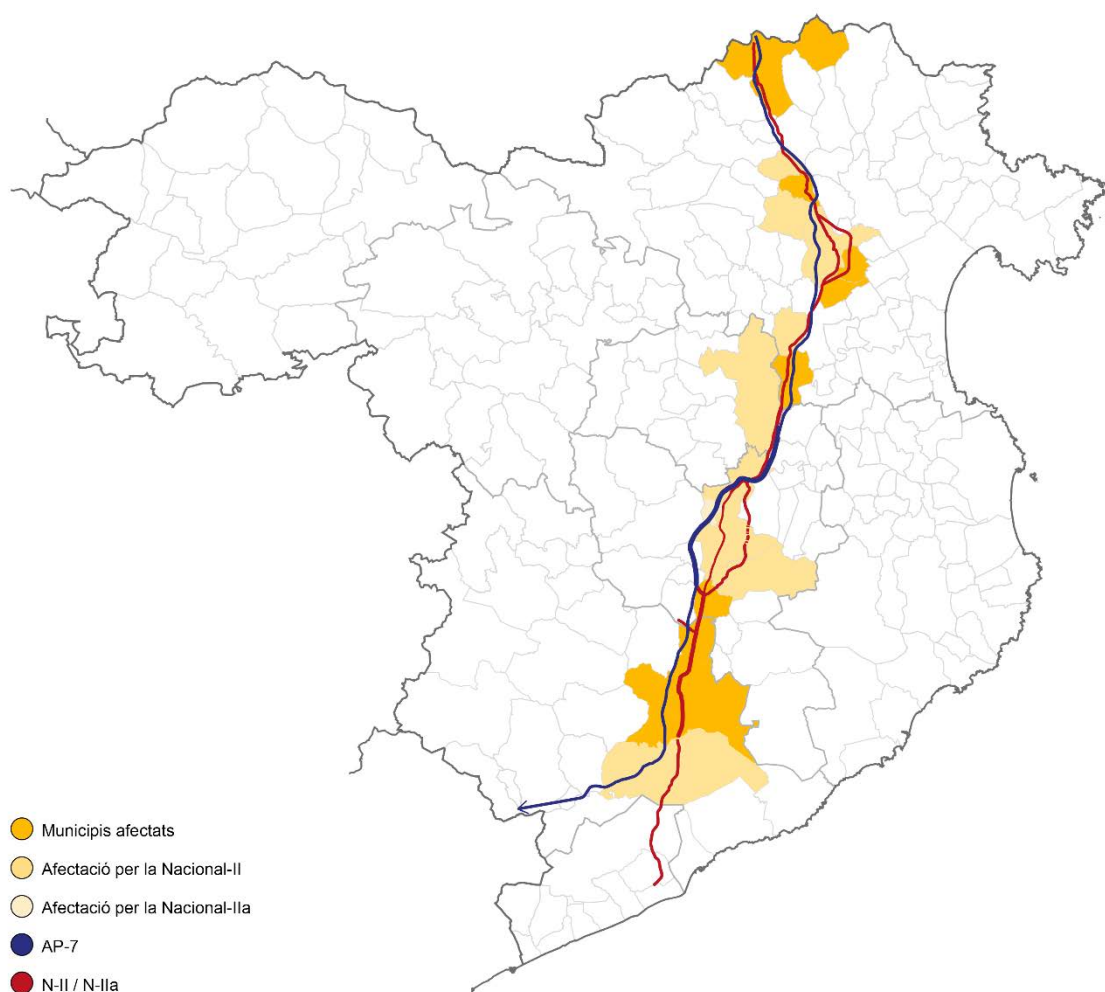
Del creuament d'activitats i àmbits territorials, amb les precisions esmentades, n'ha sorgit una relació d'establiments i empreses, que, finalment, ha estat objecte d'una revisió més pormenoritzada, per tal de depurar possibles incongruències.

Els resultats obtinguts es presenten per municipis i per activitats, i es destaquen de forma individual totes aquelles poblacions que, en el seu terme, disposen de 5 o més establiments.

LLISTAT DE MUNICIPIS AFECTATS PEL CORREDOR AP-7/N-II

- La Jonquera (tot el municipi)
- Biure (Nacional)
- Pont de Molins (tot el municipi)
- Llers (Nacional)
- Vilafant (Nacional)
- Figueres (Nacional)
- El Far d'Empordà (tot el municipi)
- Vilatenim (tot el municipi)
- El Pont del Príncep (Nacional)
- Santa Llogaia (Nacional)
- Vilamalla (tot el municipi)
- Pontós (Nacional)
- Bàscara (tot el municipi)
- Orriols (tot el municipi)
- Vilademuls (Nacional)
- Caldes de Malavella (tot el municipi)

- Medinyà (Nacional)
- Girona (Nacional)
- Sant Julià de Ramis (Nacional)
- Sarrià de Ter (N-IIa)
- Quart (Nacional)
- Fornells de la Selva (tot el municipi)
- Riudellots de la Selva (tot el municipi)
- Sils (tot el municipi)
- Vidreres (Nacional)
- Maçanet de la Selva (Nacional)



SECTORS D'ACTIVITAT PER ORDRE D'IMPORTÀNCIA

<u>SECTORS</u>	<u>NÚM.</u> <u>ESTABLIMENTS</u> <u>TOTAL</u>
722 - Transporte de mercancías por carretera	118
6732 - Otros cafés y bares	78
6715 - Restaurante de un tenedor	48
6912 - Reparación de vehículos automóviles, bicicletas y otros vehículos	44
756 - Actividades auxiliares y complementarias del transporte (intermediarios del transporte)	34
6541 - Comercio al por menor de vehículos terrestres	31
6124 - Comercio al por mayor de carnes, productos y derivados cárnicos elaborados, huevos, aves y caza.	20
6151 - Comercio al por mayor de vehículos, motocicletas, bicicletas y sus accesorios	20
6174 - Comercio al por mayor de materiales de construcción, vidrio y artículos de instalación	18
6622 - Comercio al por menor de toda clase de artículos, incluyendo alimentación y bebidas, en establecimientos distintos de los especificados en el Grupo 661 y epígrafe 6621	16
6471 - Comercio al por menor de cualquier clase de productos alimenticios y bebidas en establecimientos con vendedor	15
842 - Servicios financieros y contables	15
6122 - Comercio al por mayor de cereales, simientes, plantas, abonos, sustancias, fertilizantes, plaguicidas, animales vivos, tabaco en rama, alimentos para el ganado y materias primas marinas (peces vivos, algas, esponjas, conchas, etc.)	12
6129 - Comercio al por mayor de otros productos alimenticios, helados de todas clases n.c.o.p.	11
6126 - Comercio al por mayor de bebidas y tabaco	10

6531 - Comercio al por menor de muebles (excepto los de oficina)	9
6553 - Comercio al por menor de carburantes para el surtido de vehículos y aceites y grasas lubricantes	9
3191 - Mecánica general	7
6464 - Comercio al por menor de labores de tabaco, realizado por establecimientos mercantiles en régimen de autorizaciones de venta con recargo	6
8612 - Alquiler locales industriales y otros alquileres n.c.o.p.	6
681 - Servicio de hospedaje en hoteles y moteles	5
8541 - Alquiler de automóviles sin conductor	5
6423 - Comercio al por menor en dependencias de venta de carnicerías-salchicherías, de carnes frescas y congeladas, despojos, productos procedentes de industrias cárnicas y productos cárnicos frescos, crudos, adobados, tocino salado, embutidos de sangre	4
8497 - Servicios de gestión administrativa	4
5022 - Consolidación y preparación de terrenos para la construcción de edificaciones, incluidos sistemas de agotamiento y dragados	3
6152 - Comercio al por mayor de muebles	3
6421 - Comercio al por menor de carnes y despojos- productos y derivados cárnicos elaborados- de huevos, aves, conejos de granja, caza- y de productos derivados de los mismos	3
6512 - Comercio al por menor de prendas para el vestido y tocado	3
6542 - Comercio al por menor de accesorios y piezas de recambio para vehículos terrestres	3
6597 - Comercio al por menor de semillas, abonos, flores y plantas y pequeños animales	3
6714 - Restaurante de dos tenedores	3
8499 - Otros servicios independientes n.c.o.p.	3
4191 - Industria del pan y de la bollería	2

6142 - Comercio al por mayor de productos de perfumería, droguería, higiene y belleza	2
631 - Intermediarios del comercio	2
6441 - Comercio al por menor de pan, pastelería, confitería y similares y de leche y productos lácteos	2
6465 - Comercio al por menor de labores de tabaco, realizado a través de máquinas automáticas, en régimen de autorización de venta con recargo	2
6473 - Comercio al por menor de productos alimenticios y bebidas en régimen de autoservicio o mixto en superservicios, denominados así cuando la superficie de su sala de ventas se halle comprendida entre 120 y 399 metros cuadrados	2
682 - Servicio de hospedaje en hostales y pensiones	2
7212 - Transporte por autotaxis	2
8332 - Promoción de edificaciones	2
8495 - Servicios de mensajería, recadería y reparto y manipulación de correspondencia	2
313 - Tratamiento y recubrimiento de los metales	1
362 - Construcción de carrocerías, remolques y volquetes	1
4132 - Fabricación de productos cárnicos de todas clases	1
416 - Fabricación de conservas de pescado y otros productos marinos	1
4172 - Fabricación de otros productos de molinería	1
4211 - Industria del cacao y chocolate	1
4251 - Elaboración y crianza de vinos	1
4252 - Elaboración de vinos espumosos	1
4354 - Fabricación de prendas exteriores de punto	1
4761 - Edición de libros	1
5011 - Construcción completa, reparación y conservación de edificaciones	1

5012 - Construcción completa, reparación y conservación de obras civiles	1
5013 - Albañilería y pequeños trabajos de construcción en general	1
5021 - Demoliciones y derribos en general	1
5023 - Consolidación y preparación de terrenos para la realización de obras civiles, incluidos sistemas de agotamiento y dragado	1
5031 - Preparación y montaje de estructuras y cubiertas y cubriciones en edificaciones	1
5041 - Instalaciones eléctricas en general. Instalación de redes telegráficas, telefónicas, telefonía sin hilos y televisión. Instalaciones de sistemas de balización de puertos y aeropuertos	1
5056 - Pintura de cualquier tipo y clase y revestimientos con papel, tejidos o plásticos y terminación y decoración de edificios y locales.	1
6125 - Comercio al por mayor de leche, productos lácteos, miel, aceites y grasas comestibles	1
6143 - Comercio al por mayor de productos para el mantenimiento y funcionamiento del hogar	1
6154 - Comercio al por mayor de aparatos y material radioeléctricos y electrónicos	1
6159 - Comercio al por mayor de otros artículos de consumo duradero n.c.o.p.	1
6172 - Comercio al por mayor de cueros y pieles en bruto	1
6176 - Comercio al por mayor de maquinaria agrícola	1
6178 - Comercio al por mayor de máquinas y material de oficina	1
6192 - Comercio al por mayor de aparatos e instrumentos médicos, ortopédicos, ópticos y fotográficos	1
621 - Comercio al por mayor de chatarra y metales de desecho férreos y no férreos	1
6431 - Comercio al por menor de pescados y otros productos de la pesca y de la acuicultura y de caracoles	1
6442 - Despachos de pan, panes especiales y bollería	1

6462 - Comercio menor de labores de tabaco de todas clases y formas en extensiones transitorias de Expendedurías Generales	1
6463 - Comercio al por menor de labores de tabaco de todas formas y clases en Expendedurías de Carácter Complementario	1
6466 - Comercio al por menor de tabacos de todas clases y formas, en localidades donde no esté estancada la venta	1
6474 - Comercio al por menor de productos alimenticios y bebidas en régimen de autoservicio o mixto en supermercados, denominados así cuando la superficie de su sala de ventas sea igual o superior a 400 metros cuadrados	1
6532 - Comercio al por menor de material y aparatos eléctricos, electrónicos y electrodomésticos y otros aparatos de uso doméstico accionados por otro tipo de energía distinta de la eléctrica, así como muebles de cocina	1
6534 - Comercio al por menor de materiales de construcción y artículos y mobiliario de saneamiento	1
6544 - Comercio al por menor de vehículos fluviales y marítimos de vela o motor y deportivos	1
6551 - Comercio al por menor de combustibles de todas clases (excepto gases y carburantes)	1
6594 - Comercio al por menor de libros, periódicos, artículos papelería y escritorio y artículos de dibujo y bellas artes	1
6599 - Comercio al por menor de otros productos n.c.o.p., excepto los clasificados en el epígrafe. 6539	1
6612 - Comercio al por menor en hipermercados (autoservicio)	1
6723 - Cafetería de una taza	1
683 - Servicio de hospedaje en fondas y casas de huéspedes	1
685 - Alojamientos turísticos extra hoteleros	1
692 - Reparación de maquinaria industrial	1
699 - Otras reparaciones n.c.o.p.	1

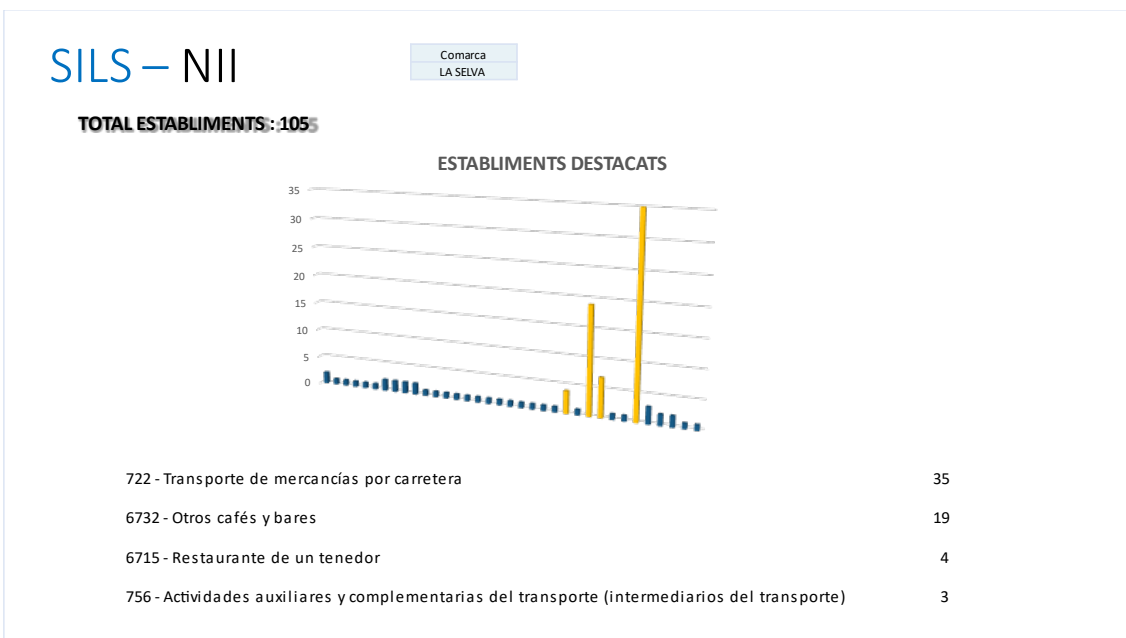
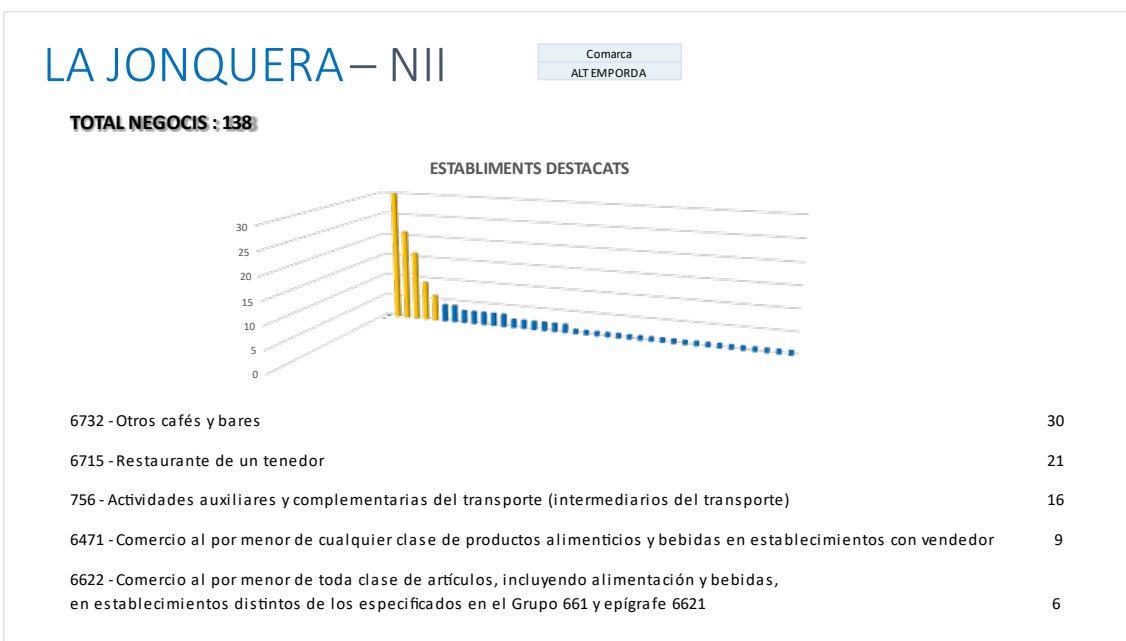
7515 - Engrase y lavado de vehículos	1
7544 - Almacenes frigoríficos	1
7549 - Otros depósitos y almacenes especiales n.c.o.p.	1
8331 - Promoción de terrenos	1
852 - Alquiler de maquinaria y equipo para la construcción	1
8542 - Alquiler de automóviles sin conductor en régimen de renting	1
911 - Servicios agrícolas y ganaderos	1
912 - Servicios forestales y servicios relacionados con la pesca y la acuicultura	1
9422 - Balnearios y baños	1
943 - Consultas y clínicas de estomatología y odontología	1
9671 - Instalaciones deportivas	1
9672 - Escuelas y servicios de perfeccionamiento del deporte	1
9682 - Organización de espectáculos deportivos en instalaciones que no sean de la titularidad de los organizadores	1
9696 - Salones recreativos y de juego	1
9813 - Parques de atracciones incluidos los acuáticos y análogos de carácter estable	1

RESUM DE MUNICIPIS DE MÉS A MENYS ESTABLIMENTS (FINS A 10)

<u>MUNICIPI</u>	<u>COMARCA</u>	<u>ESTABLIMENTS</u>
LA JONQUERA	ALT EMPORDÀ	138
SILS	LA SELVA	105
RIUDELLOTS DE LA SELVA	GIRONÈS	96
CALDES DE MALAVELLA	GIRONÈS	85
FORNELLS DE LA SELVA	GIRONÈS	73
PONT DEL PRÍncep	ALT EMPORDÀ	48
PONT DE MOLINS	ALT EMPORDÀ	37
VILAMALLA	ALT EMPORDÀ	37
FIGUERES	ALT EMPORDÀ	24
BÀSCARA	ALT EMPORDÀ	22
LLERS	ALT EMPORDÀ	22
SANTA LLOGAIA D'ÀLGUEMA	ALT EMPORDÀ	14
EL PORTÚS	ALT EMPORDÀ	14
VILAFANT	ALT EMPORDÀ	13
EL FAR D'EMPORDÀ	ALT EMPORDÀ	11

Número total d'establiments tots municipis: 649

NÚMERO D'ESTABLIMENTS PER MUNICIPI I SECTOR D'ACTIVITAT

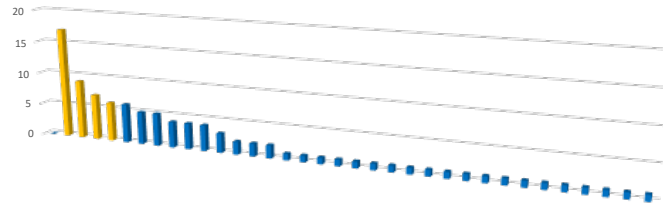


RIUDELLOTS DE LA SELVA – NII

Comarca
GIRONES

TOTAL ESTABLIMENTS: 96

ESTABLIMENTS DESTACATS



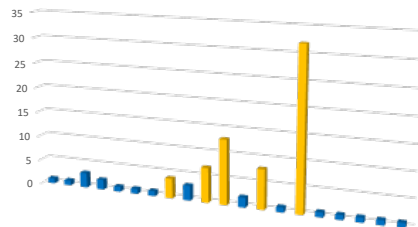
722 - Transporte de mercancías por carretera	17
6912 - Reparación de vehículos automóviles, bicicletas y otros vehículos	9
6124 - Comercio al por mayor de carnes, productos y derivados cárnicos elaborados, huevos, aves y caza.	7
6174 - Comercio al por mayor de materiales de construcción, vidrio y artículos de instalación	6
842 - Servicios financieros y contables	6

CALDES DE MALAVELLA - NII

Comarca
GIRONES

TOTAL ESTABLIMENTS: 85

ESTABLIMENTS DESTACATS

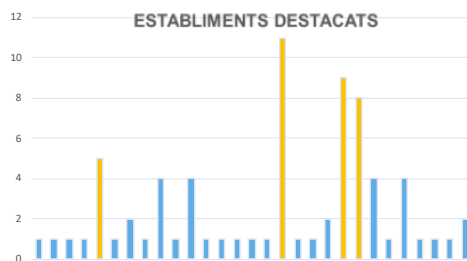


722 - Transporte de mercancías por carretera	32
6732 - Otros cafés y bares	13
6912 - Reparación de vehículos automóviles, bicicletas y otros vehículos	8
6715 - Restaurante de un tenedor	7
6541 - Comercio al por menor de vehículos terrestres	4

FORNELLS DE LA SELVA - NII

Comarca
GIRONES

TOTAL ESTABLIMENTS: 73

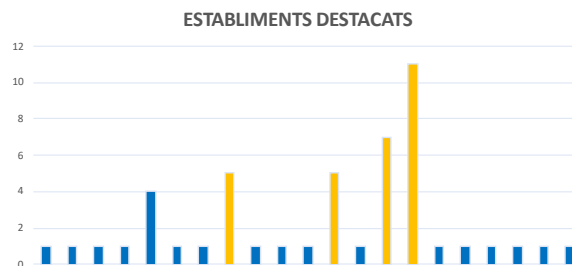


6541 - Comercio al por menor de vehículos terrestres	11
6912 - Reparación de vehículos automóviles, bicicletas y otros vehículos	9
722 - Transporte de mercancías por carretera	8
6124 - Comercio al por mayor de carnes, productos y derivados cármicos elaborados, huevos, aves y caza.	5

PONT DEL PRINCEP - NII

Comarca
ALTEMPORDA

TOTAL ESTABLIMENTS: 48



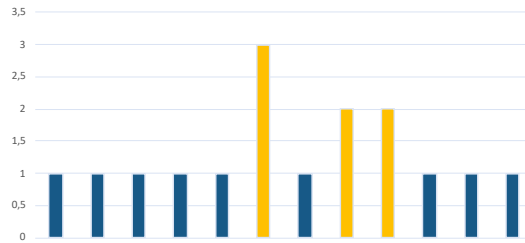
722 - Transporte de mercancías por carretera	11
6912 - Reparación de vehículos automóviles, bicicletas y otros vehículos	7
6151 - Comercio al por mayor de vehículos, motocicletas, bicicletas y sus accesorios	5
6541 - Comercio al por menor de vehículos terrestres	5

PONT DE MOLINS - NII

Comarca
ALT EMPORDA

TOTAL ESTABLIMENTS: 37

ESTABLIMENTS DESTACATS



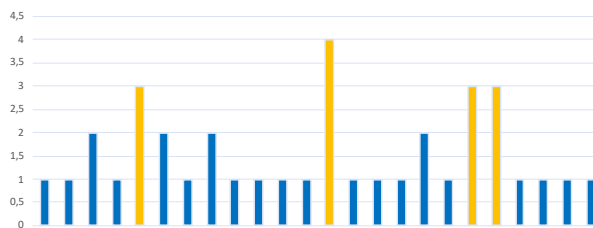
6715 - Restaurante de un tenedor	3
722 - Transporte de mercancías por carretera	2
756 - Actividades auxiliares y complementarias del transporte (intermediarios del transporte)	2

VILAMALLA - NII

Comarca
ALT EMPORDA

TOTAL ESTABLIMENTS: 37

ESTABLIMENTS DESTACATS



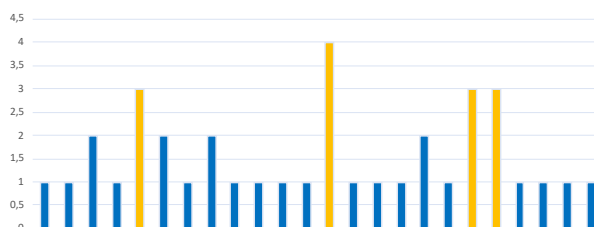
6553 - Comercio al por menor de carburantes para el surtido de vehículos y aceites y grasas lubricantes	4
6126 - Comercio al por mayor de bebidas y tabaco	3
722 - Transporte de mercancías por carretera	3
756 - Actividades auxiliares y complementarias del transporte (intermediarios del transporte)	3

VILAMALLA - NII

Comarca
ALT EMPORDA

TOTAL ESTABLIMENTS : 37

ESTABLIMENTS DESTACATS



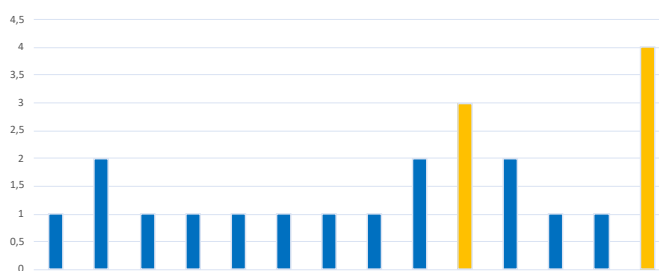
6553 - Comercio al por menor de carburantes para el surtido de vehículos y aceites y grasas lubricantes	4
6126 - Comercio al por mayor de bebidas y tabaco	3
722 - Transporte de mercancías por carretera	3
756 - Actividades auxiliares y complementarias del transporte (intermediarios del transporte)	3

BASCARA - NII

Comarca
ALT EMPORDA

TOTAL ESTABLIMENTS : 22

ESTABLIMENTS DESTACATS



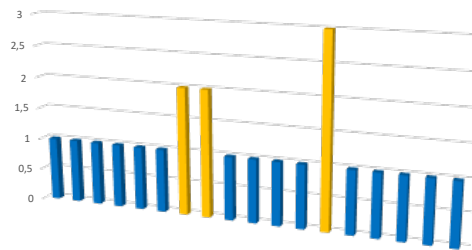
722 - Transporte de mercancías por carretera	4
6715 - Restaurante de un tenedor	3

LLERS - NII

Comarca
ALT EMPORDA

TOTAL ESTABLIMENTS: 22

ESTABLIMENTS DESTACATS



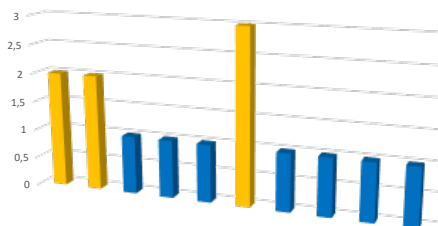
756 - Actividades auxiliares y complementarias del transporte (intermediarios del transporte)	3
6622 - Comercio al por menor de toda clase de artículos, incluyendo alimentación y bebidas en establecimientos distintos de los especificados en el Grupo 661 y epígrafe 6621	2
6715 - Restaurante de un tenedor	2

SANTA LLOGAIA D'ALGUEMA- NII

Comarca
ALT EMPORDA

TOTAL ESTABLIMENTS: 14

ESTABLIMENTS DESTACATS



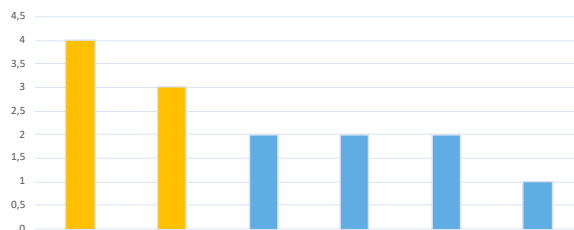
6541 - Comercio al por menor de vehículos terrestres	3
6122 - Comercio al por mayor de cereales, simientes, plantas, abonos, sustancias, fertilizantes, plaguicidas, animales vivos, tabaco en rama, alimentos para el ganado y materias primas marinas (peces vivos, algas, esponjas, conchas, etc.)	2
6174 - Comercio al por mayor de materiales de construcción, vidrio y artículos de instalación	2

EL PORTUS – NII

Comarca
ALT EMPORDA

TOTAL ESTABLIMENTS: 14

ESTABLIMENTS DESTACATS



6715 - Restaurante de un tenedor

4

6732 - Otros cafés y bares

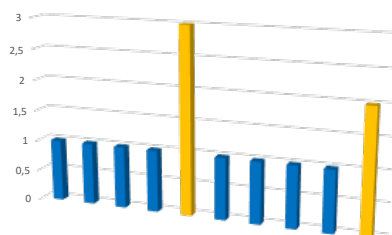
3

VILAFANT – NII

Comarca
ALT EMPORDA

TOTAL ESTABLIMENTS: 13

ESTABLIMENTS DESTACATS



6129 - Comercio al por mayor de otros productos alimenticios, helados de todas las clases

3

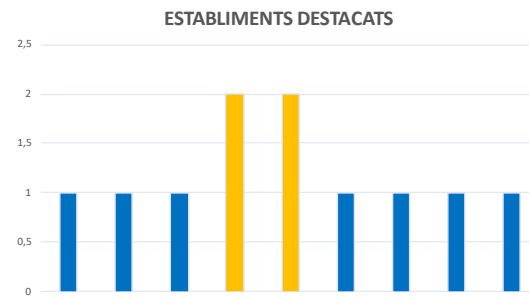
8612 - Alquiler locales industriales y otros alquileres

2

EL FAR D'EMPORDA – NII

Comarca
ALTEMPORDA

TOTAL ESTABLIMENTS: 11



6126 - Comercio al por mayor de bebidas y tabaco

2

6174 - Comercio al por mayor de materiales de construcción, vidrio y artículos de instalación

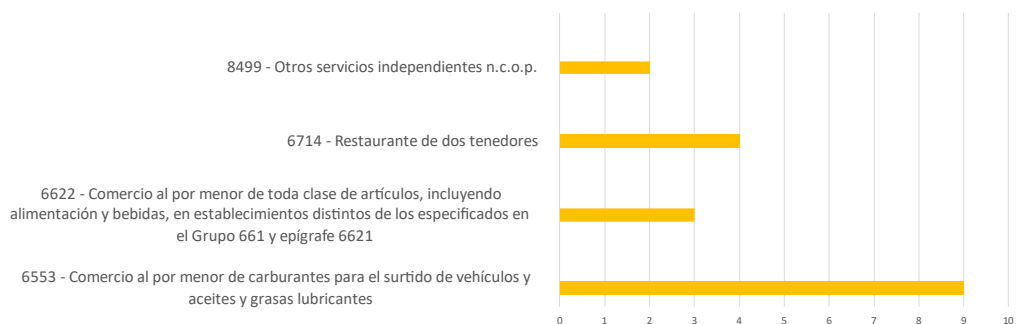
ALTRES MUNICIPIS AMB MENYS DE 10 ESTABLIMENTS

<u>MUNICIPI</u>	<u>COMARCA</u>	<u>ESTABLIMENTS</u>
FORTIÀ	ALT EMPORDÀ	9
VILADEMULS	PLA DE L'ESTANY	5
ORRIOLS	ALT EMPORDÀ	5
BIURE	ALT EMPORDÀ	4
CAPMANY	ALT EMPORDÀ	4
VIDRERES	SELVA	4
BORRASSÀ	ALT EMPORDÀ	3
MAÇANET DE LA SELVA	GIRONÈS	2
PONTÓS	ALT EMPORDÀ	2
AGULLANA	ALT EMPORDÀ	1
MEDINYÀ	ALT EMPORDÀ	1
NAVATA	ALT EMPORDÀ	1
QUART	SELVA	1
FRANCIAC	SELVA	1

ESTABLIMENTS AL LLARG DE L'AP-7

TOTAL ESTABLIMENTS:25

ESTABLIMENTS DESTACATS



<u>MUNICIPI</u>	<u>COMARCA</u>	<u>NÚMERO DE NEGOCIS</u>
GARRIGÀS	ALT EMPORDÀ	8
RIUDELLOTS DE LA SELVA	SELVA	5
SARRIÀ DE TER	GIRONÈS	3
MAÇANET DE LA SELVA	SELVA	3
LA JONQUERA	ALT EMPORDÀ	3
AGULLANA	ALT EMPORDÀ	2
SALT	GIRONÈS	1

ANNEX 2

ACTES DE LES REUNIONS DEL COMITÈ DE PILOTATGE

ACTA DE LA 1ª REUNIÓ DE SEGUIMENT DEL TREBALL “PROJECTE DE CREACIÓ D’UNA ESTRATÈGIA DE MOBILITAT I PROPOSTES D’ACTUACIÓ, EN RELACIÓ ALS EFECTES DE L’AIXECAMENT DE PEATGES A L’AP-7, EN L’ÀMBIT DE LA DEMARCACIÓ DE GIRONA”

El dia 12 de març de 2021 va tenir lloc la reunió a la seu de la Cambra de Comerç de Girona.

Assisteixen:

- Per part de la Cambra de Comerç de Girona: Els Srs. Ayach, Gilabert, Santandreu i Torrent.
- Per part de Mobilitat i Eficiència Locacional (EL): Pere Macias i Francesc X. Ventura.

L’objecte de la reunió es iniciar els treballs d’elaboració del projecte de creació d’una Estratègia de mobilitat en relació al previst aixecament de peatges a l’AP-7, previst pel proper mes d’agost.

Els responsables de la Cambra de Comerç manifesten que el seu Comitè Executiu, en sessió de 11 de març, va acordar encomanar a EL aquest treball i que s’ha designat als presents com a membres del Comitè de Pilotatge del mateix.

Els responsables de EL realitzen una presentació de la proposta de treball a realitzar, que els membres de la Cambra troben coherent i adequada als objectius pretesos en formular l’encàrrec.

Es constata la necessitat d’iniciar quan abans les tasques doncs cal haver acabat els treballs amb antelació a la supressió de les barreres tarifaries a l’autopista.

A tal efecte s’acorda:

Que alguns dels criteris inicials a estudiar en el treball haurien de ser els següents:

- Malgrat s’aixequin els peatges a l’AP7, el desdoblament de la N-II s’ha de completar. Les dos arteries han d’actuar com un únic sistema i han d’estar mes ben interconnectades.
- De la mateixa manera serà necessari crear una major permeabilitat a l’Autopista, per connectar-se amb la resta de la xarxa viària, de caràcter mes local. L’autopista, lliure de peatges, ha de servir millor el territori per on passa.

- Caldrà ordenar urbanísticament els espais alliberats en les zones de serveis i en les barreres tarifàries de l'Autopista, un cop s'acabi la concessió, les seves possibles ampliacions i els tipus d'activitats a desenvolupar-hi.
- S'haurà de preveure i mitigar l'impacte que l'aixecament de peatges provocarà sobre les activitats actualment existents al llarg de la resta de la xarxa viària. Caldrà plantejar a les Autoritats territorials i sectorials les mesures adequades, especialment en l'entorn post-Covid en que ens trobarem.
- Plantejar les grans zones logístiques per a camions, a situar en la confluència de les vies que integren la xarxa viària bàsica a l'entorn de l'autopista. Una ja està plantejada a Figueres (Llers), i l'altra podria ubicar-se allà on entronquen l'Eix transversal, l'AP-7 i la N-II. Caldrà posar en valor els beneficis potencials d'aquests centres. De la mateixa manera, s'haurà d'evitar una proliferació d'alternatives, que consumeixin ineficientment territori i s'acabin inviabilitzant les unes a les altres.
- Es dividirà l'àmbit del treball en les 6 zones identificades a la presentació annexa, ateses les problemàtiques específiques de cada una d'elles.
- Constituir un Comitè de Pilotatge, format per:
 - Enric Dotras (Vicepresident de la Cambra de Comerç de Girona)
 - Jaume Guardia (Vicepresident de la Cambra de Comerç de Girona)
 - Eduard Ayach (Membre del comitè i del plenari)
 - Alex Gilabert (Membre del comitè i del plenari)
 - Josep Santandreu (Membre del comitè i del plenari)
 - Eduard Torrent (Director Gerent de la Cambra de Comerç de Girona)
- Que la Cambra de Comerç s'encarregarà de fer un cens de les activitats (empreses de serveis) vinculades al tràfic viari a la zona afectada per l'aixecament (restaurants, hotels, benzineres, tallers mecànics, centres comercials...).
- Que de comú acord es fixarà una relació d'institucions i entitats amb les que contactar i es determinaran les dates per a mantenir sessions de treball amb representants dels col·lectius sectorials específics, en cada un dels àmbits en que es divideix el treball.
- En el proper mes, EL presentarà el primer esborrany del document tècnic, de suport a l'acció, que serà revisat pel grup de treball. Un cop aprovat, es convocaran les reunions sectorials i territorials esmentades, a les que s'invitarà als representants de les administracions i als sectors vinculats a la Cambra. Aquestes reunions es faran distribuïdes pel territori. Per altra banda, també es convocaran reunions de caràcter institucional, amb la Demarcació de Carreteres de l'Estat, la Generalitat o la Diputació de Girona, entre altres.

- Es remarca que tota la feina haurà d'estar acabada a l'estiu i, en tot cas, abans de l'aixecament de peatges.

Sense més qüestions que tractar s'acaba la reunió, amb el compromís de convocar una nova sessió de treball, en la segona quinzena d'abril.

Barcelona, 23 de març de 2021

Eficiència Locacional.

ACTA DE LA 2ª REUNIÓ DE SEGUIMENT DEL TREBALL “PROJECTE DE CREACIÓ D’UNA ESTRATÈGIA DE MOBILITAT I PROPOSTES D’ACTUACIÓ, EN RELACIÓ ALS EFECTES DE L’AIXECAMENT DE PEATGES A L’AP-7, EN L’ÀMBIT DE LA DEMARCATIÓ DE GIRONA”

El dia 7 de maig de 2021 va tenir lloc la reunió a la seu de la Cambra de Comerç de Girona.

Assistien:

Per part de la Cambra de Comerç de Girona: Els membres del Grup de Pilotatge del projecte Srs. Ayach, Guàrdia, Gilibert, i Torrent. S’excusen els Srs. Dotras i Santandreu.

Per part de Mobilitat i Eficiència Locacional (EL): La Sra. Laura Córcoles i els Srs. Pere Macias i Francesc X. Ventura.

Els objectius de la sessió van ser la presentació del document tècnic inicial, que haurà de servir per les sessions de treball a establir posteriorment, la seva aprovació per part del Grup de Pilotatge i l’elaboració del calendari de sessions de treball i el llistat de convocats.

Es presentà per part dels responsables de E.L. el document, que s’ha redactat fent especial incidència en el caràcter conjunt del “corredor AP-7, A-2/N-II” i en el territori servit, bàsicament les comarques de La Selva, El Gironès, El Baix i L’Alt Empordà i el Pla de l’Estany.

S’hi analitzen també els impactes sobre el conjunt de vies transversals, que connecten aquest territori a través del corredor viari Nord-Sud, identificant els principals nusos de connexió i els diversos àmbits homogenis (entorn de la Frontera, àrea de Figueres, Gironès, Aeroport Eix Transversal, Conca del Tordera i Costa Brava Sud).

Un element interessant de l’anàlisi el constitueix l’avaluació de l’evolució dels trànsits, lleugers, pesants i totals, els transvasaments entre N-II i AP-7, en funció de la creació d’infraestructures (desdoblaments, noves sortides), de la gratuïtat parcial de peatges o de l’obligatorietat de trànsit (camions). En aquest respecte els membres del Grup de Pilotatge demanen que s’incorpori també l’impacte de l’entrada en servei de l’AVE a Girona i Figueres, i l’evolució dels trànsits de vehicles lleugers, a banda dels pesants.

Es demanà en aquest sentit que es dediqui un apartat específic a l’estudi dels trànsits transfronterers.

En relació a l'efecte "malla" de la xarxa de carreteres bàsica i secundària (que en la presentació queda ben exemplificada, tan en un plànol específic com en un esquema longitudinal) es va valorar la necessitat d'analitzar els itineraris alternatius, que els usuaris més habituals (transportistes) creen per optimitzar recorreguts i estudiar com es poden veure afectats per l'alliberament de peatges (i posteriorment, si es el cas, per la implantació de l'euro-vinyeta o model similar).

S'entrà seguidament en la descripció dels 8 eixos temàtics (un d'ells de caràcter transversal) sobre els que es pretén centrar els debats. Aquests son: (Laura els hi afegeixes, per favor?)

Els membres del Grup de Pilotatge formularen diverses observacions respecte del contingut d'alguns d'ells, com ara la necessitat que el document incorpori propostes relatives al desdoblament o altra mena d'intervencions sobre la N-II, però amb una visió estratègica global, no aïlladament; la importància de la connectivitat en determinats nusos, com el de la sortida Girona Sud i el seu impacte sobre la xarxa viària de Salt (que està a punt de ser remodelada, seguint un ambiciós pla redactat per Zenith); els centres logístics existents i els que caldrà promoure en aquests nodes estratègics; la importància de la reordenació del transport públic, en el marc del canvi de regulació, previst pel 2028 o la necessitat de continuar impulsant mesures de reducció de la sinistralitat.

En finalitzar la revisió del document els membres del Grup de Pilotatge van manifestar el seu acord amb el contingut del document presentat, amb la incorporació de les esmenes i comentaris ja indicats i demanaren a E.L. que els facilités una versió completa del mateix, per poder analitzar-lo amb major detall i realitzar, si es el cas, noves aportacions.

Seguidament s'entrà en la definició de la fase de consultes sectorials i territorials.

En aquest aspecte s'acordà que, com a mínim, es realitzarien 3 sessions de treball.

Una amb representants d'entitats i empreses del sector de la Mobilitat, agrupades al si d'Asitrans, organització professional que agrupa els diversos col·lectius vinculats al transport i els serveis de comunicacions.

Una segona amb representants sectorials vinculats als serveis, el comerç i la indústria, que a més estiguin vinculats al territori servit pel corredor. Aquesta sessió es vehicularà a través de la Comissió d'Infraestructures de la Cambra, ampliada per cobrir millor el ventall d'activitats afectades.

Finalment, una tercera sessió, convocada conjuntament amb la Diputació de Girona, per poder dialogar amb representants electes o designats de les Administracions locals i territorials de l'àmbit afectat (municipis i Consells Comarcals).

Es valorà també la possibilitat de celebrar una quarta sessió amb representants de col·lectius professionals (arquitectes, enginyers, economistes, gestors, etc.).

Les trobades tindran una durada aproximada de 2h, preferiblement en la franja de 13h a 15h. Es convocarà una forquilla d'entre 20 i 25 assistents, i aquests seran representatius de col·lectius sectorials i territorials concrets, o directius de les empreses afectades per les mesures que han donat lloc a l'elaboració del treball. Es preveu que hi hagi una presentació de E.L. de caràcter mes reduït que la d'avui (uns 20/25 minuts) i es reservarà la major part del temps per escoltar propostes i promoure el debat sobre els eixos plantejats.

Les dates inicialment proposades varen ser el dia 21 de maig per la reunió amb Asitrans; el 28 de maig per la sessió a la Cambra de Comerç, amb representants sectorials i d'empreses, i cal reservar una tercera data per la reunió amb representants d'Administracions, en funció del que disposi la Diputació de Girona.

Sense mes qüestions que tractar s'aixecà la sessió, quedant els assistents convocats per la propera reunió, el dia 21 de maig, primera de la fase de recollida de propostes.

Barcelona, 12 de maig de 2021

Eficiència Locacional.

RESUM DE LA REUNIÓ 3^a DEL COMITÈ DE PILOTATGE DE L'ESTUDI "ALLIBERAMENT DE PEATGES: OPORTUNITATS I REPTES"

Assisteixen:

Per part de la Cambra de Comerç: el seu President Sr. Jaume Fàbrega, els membres del plenari designats, Srs. Jaume Guardia, Enric Dotras, Àlex Gilabert i Josep Santandreu, i els tècnics Srs. Eduard Torrent, Gerard Bagué i Christelle Delaite

Per part d'Eficiència Locacional: Pere Macias i Francesc Ventura.

S'estableix com a ordre de la sessió tractar els següents punts:

1. Contingut i format de la documentació final a lliurar.
2. Accions de divulgació de l'estudi.
3. Anàlisi i avaluació de les propostes sorgides de les sessions participatives desenvolupades.

1. Contingut i format de la documentació final a lliurar.

Després de debatre sobre els diversos nivells de concreció a assolir en el document, en relació als públics objectiu i a les finalitats últimes del treball s'acaba acordant que EL prepararà tres tipus de document:

Una versió íntegra de l'estudi, que inclourà tot el material i continguts generats al llarg del procés de la seva redacció, que serà d'ús exclusiu de la Cambra. En aquest document s'hi inclourà específicament una proposta de seguiment i continuïtat del treball, uns indicadors relatius al seu nivell d'implementació, les actes de totes les sessions tingudes i la metodologia emprada en el procés d'elaboració del document, entre altres capítols.

En aquest treball s'inclourà la separata realitzada pels Serveis propis de la Cambra de Comerç, de detecció i valorització de les principals activitats existents, vinculades a l'autopista AP-7 i a la N-II, que formarà part també de la resta de presentacions, com a identificatiu de l'impacte que les decisions que es prenguin sobre el corredor viari poden tenir en les activitats productives de la Demarcació i en les condicions laborals i empresarials dels possibles afectats.

Una versió resumida, però extensa, on hi figuraran un resum de la metodologia utilitzada per l'elaboració del treball, alguns antecedents contextualitzadors, la diagnosi i,

fonamentalment, les propostes d'actuació estructurades d'acord amb l'esquema utilitzat en les sessions participatives.

Una presentació, molt visual, d'un màxim de 15/20 pantalles, i amb missatges molt precisos, per a ser utilitzada com a document divulgatiu i en les presentacions públiques del treball.

En relació a la portada de l'estudi i als seus crèdits, s'acorda que s'utilitzarà un títol mes atractiu, que identifiqui ràpidament l'objectiu de l'estudi, si be com a subtítol hi seguirà apareixent la denominació formal de l'estudi contractat.

Després de valorar diverses alternatives s'acaba coincidint en que el títol principal hauria de ser quelcom molt semblant a: "Alliberament dels Peatges AP-7: Oportunitats i Reptes."

Quan als crèdits, es decideix que a la portada únicament hi figuraran els logos de la Cambra de Comerç de Girona i de l'Excma. Diputació, i que a la contraportada s'ampliarà la relació d'impulsors del treball amb referències a FOEG i ASETRANS. EL farà una nova proposta de portada i crèdits que haurà de rebre el vistiplau del Comitè de Pilotatge.

Pel que fa al format, tipografia i altres característiques formals del document, els serveis de comunicació de la Cambra lliuraran les condicions d'estil que habitualment utilitza l'entitat i EL s'hi ajustarà per a l'edició dels documents.

Per part del Sr. Dotras es posa damunt la taula la conveniència de preparar una edició dels documents, o d'una part d'ells, en llengua castellana. S'atén la seva consideració, però ates el poc temps de que es disposa per la presentació, s'aconsella posposar aquesta traducció al proper mes de setembre.

Finalment, en relació en aquest punt, i vinculat al següent, s'acorda que EL procedirà a lliurar la versió definitiva del treball el proper dia 29 de juliol al matí, per tal que hi hagi temps per revisar-la abans de la sessió de presentació prevista pel dia 3 d'agost.

EL lliurarà la versió del document en suport digital, que la Cambra de Comerç editarà en suport paper i digital, en funció de les diferents accions que es prevegi realitzar.

2. Accions de divulgació de l'estudi.

Com s'ha dit, s'ha decidit que el dimarts dia 3 d'agost es procedirà a presentar, en un acte conjunt de la Cambra i la Diputació, els resultats del treball. Aquest acte, que si la situació sanitària ho permet serà en format presencial, estarà restringit als medis de comunicació i tindrà per objectiu anunciar l'acabament del treball i proposar algunes de

les iniciatives sorgides del debat cívic impulsat des de la Cambra. No s'hi farà lliurament de la versió "llarga" divulgativa, sinó únicament de la presentació amb "flashos".

Prèviament, el dia anterior, des de la Cambra es lliurarà per e-mail versions del document a les següents autoritats implicades: Excma. Ministra del MITMA, Hble. Vicepresident i Conseller de Polítiques Digitals i Territori, Delegat a Catalunya de la Demarcació de Carreteres de l'Estat i Secretari General del Departament de Polítiques Digitals i Territori.

S'efectuarà una trucada telefònica enunciant la tramesa i la celebració de l'acte del dia 3 i d'un posterior de presentació pública, a finals d'agost.

En l'interval entre el 3 i el 31 d'agost s'atendrà per part de la Cambra als medis de comunicació que desitgin ampliar la informació, amb la cautela necessària per no buidar d'interès l'acte del dia 31. Els responsables de EL estaran a disposició de la Cambra, per si cal donar suport a algunes d'aquestes activitats.

El dia 31 d'agost es convocarà un acte, el format, horari i emplaçament del qual encara cal decidir, també en funció de l'evolució de la COVID-19, per la presentació i lliurament del treball (en la versió acordada) a la societat Civil Gironina (entitats sectorials, membres de la Cambra i Diputació, representants institucionals, membres de l'Acadèmia, comunicadors, etc.), així com a d'altres possibles interessats a nivell de Catalunya (Consell de Cambres, Diputació de Barcelona, etc.).

Aquest acte ha de servir per posicionar la feina feta des de la Cambra, en el moment de l'aixecament dels peatges. Del seu ressò mediàtic se'n extraurà part de la valoració de l'esforç realitzat. Un tema clau a remarcar en aquesta sessió serà la voluntat de la Cambra de continuar el procés de seguiment i impuls de les actuacions previstes a l'estudi i la necessitat d'aconseguir un ampli suport institucional i cívic per aquesta iniciativa.

Des de la Cambra i la Diputació es gestionaran reunions amb els representants de les administracions públiques competents per explicar el document i per reivindicar la realització de les propostes que conté.

3. Anàlisi i avaluació de les propostes sorgides de les sessions participatives desenvolupades.

Seguidament es realitza una revisió acurada de cada una de les propostes presentades i recollides durant les 4 sessions participatives celebrades al llarg del mes de juny i primers dies de juliol.

Al respecte, les conclusions més destacades del debat tingut són les següents:

El document no pot obviar els objectius de sostenibilitat que avui reclama tota decisió entorn les infraestructures de mobilitat. En aquest sentit, caldrà reconèixer que l'aixecament de peatges comporta un trànsit induït, el que suposa major petja de carboni i més emissions. Per això, s'han de descriure les intervencions per aconseguir revertir aquest l'impacte ambiental.. Totes (o la gran majoria)de les mesures que s'hi proposen contribuiran a reequilibrar el balanç energètic i d'emissions resultat de la supressió dels peatges.

En un sentit semblant, caldrà introduir el vector "seguretat vial". A banda de les accions pròpies d'aquest apartat, en altres propostes més globals, es necessari que es posi en valor l'efecte mitigador sobre el risc d'increment de l'accidentalitat que l'alliberament suposa.

En relació a la permeabilitat de l'AP-7, cal referenciar totes les possibles intervencions analitzades i posar alguns exemples evidents dels tipus d'intervencions (completar sortida 1 a La Jonquera, millora de l'enllaç de Girona Sud).

En relació a les futures intervencions a la N-II, caldrà també identificar els àmbits concrets d'intervenció i el tipus de mesura proposada, esmentant específicament la variant de Figueres, el tram de Vilademuls a Bàscara i el de Maçanet a Tordera.

S'accepten com a àmbits d'estudi integral dels sistemes viaris: l'anella de Figueres, l'entorn sud de Girona i els accessos a la Selva Marítima

També s'acorda identificar unívocament els nous centres de serveis a promoure: La Jonquera Sud, Figueres Nord-Llers i la cruïlla entre l'AP-7, l'A2 i, Eix Transversal

Es plantejarà la necessitat de "revisar" les disposicions limitatives al trànsit de vehicles pesants per l'actual N-II.

En la vessant d'activitats vinculades als serveis a la mobilitat, es reforçarà el criteri d'adequació dels planejaments (territorial i local) a la defensa i potenciació de les activitats ja implantades sobre els eixos viaris paral·lels o que interseccionen amb l'AP-7.

En relació al transport públic es proposarà reforçar la connectivitat amb els grans generadors de desplaçaments: estacions d'Alta Velocitat (i també altres d'ample convencional, com Flaçà i Sils) i l'aeroport. Es plantejarà la possibilitat d'establir parades de les línies d'autobusos regulars, regionals o internacionals, a les actuals àrees de servei de l'autopista i s'estudiarà la viabilitat de crear un servei BRCat amb parades en aquestes

àrees, i la possibilitat d'intercanvi modal (sota un esquema coherent amb la planificació de P&R de la Secretaria de Territori i Mobilitat).

Finalment, en relació a la possibilitat de la implantació d'un nou sistema de pagament per us a la xarxa viària, es considera que l'estudi ha de posar l'èmfasi en que qualsevol mesura que s'acabi implementant ha de tenir un caràcter homogeni sobre tota la xarxa i tots els territoris de característiques similars, que no ha de servir per retornar a models discriminatoris, en cap sentit, i que els possibles costos de la creació d'aquesta tarifació, en cap cas s'han d'interioritzar en els comptes d'explotació dels operadors de transport, sinó que s'ha de poder repercutir (amb total transparència) als beneficiaris finals de les mesures.

Sense haver-hi mes qüestions que tractar, els membres del Comitè de Pilotatge encareixen a l'equip d'Eficiència Locacional que s'esforci en aquest tram final del treball, per aconseguir un resultat que permeti donar consistència tècnica al procés d'impuls de projectes que es pretén iniciar des de la Cambra.

ANNEX 3

ACTES DE LES TAULES DE DEBAT



Cambra de Comerç de Girona



Diputació de Girona

Eficiència
Locacional

**ACTA DE LA 1a PRESENTACIÓ I DEBAT DEL TREBALL “PROJECTE DE CREACIÓ D’UNA ESTRATÈGIA DE MOBILITAT I PROPOSTES D’ACTUACIÓ, EN RELACIÓ ALS EFECTES DE L’AIXECAMENT DE PEATGES A L’AP-7, EN L’ÀMBIT DE LA DEMARCACIÓ DE GIRONA”
AL SECTOR DE TRANSPORTISTES (ASETRANS)**

El dia 28 de maig de 2021 va tenir lloc la reunió a l’hotel Carlemany de Girona.

Assisteixen:

- Eduard Ayach, de Ayach Logística distribució de mercaderies a Girona i Asetrans.
- Pere Ayach, de Transports Ayach distribució i transport.
- Dani Canals, de Transport Canals de viatgers i servei discrecional turístic.
- Josep Company, de Duagro S.L. transport de mercaderies.
- Salvador Ferrer, Transports Porqueres.
- Àlex Gilabert (AG), de Teisa i Asetrans.
- Noelia Espinosa, de Sarfa-Moventis transport de viatgers.
- Eduard Torrent, director gerent de la Cambra de Comerç de Girona.
- Mar Valverde, de Transvalverde transport nacional i internacional.
- Narcís Sala, de Barcelona bus- Sagalés.
- Per part de Mobilitat i Eficiència Locacional (EL): La Sra. Laura Córcoles i els Srs. Pere Macias (PM) i Francesc X. Ventura (FV).

S’inicia la sessió amb una breu introducció per part del Sr. Gilabert explicant que l’objectiu de la reunió és donar a conèixer la feina que s’està duent a terme, des de la Cambra de Comerç de Girona i la Diputació de Girona, amb la col·laboració de Asetrans, per preveure l’impacte que tindrà la imminent aixecada de peatges a l’AP-7, en l’àmbit de la demarcació de Girona, i definir una estratègia de mobilitat conjunta, recollint en aquesta sessió específica la visió del sector del transport, front els eixos sobre els que s’està formulant aquesta estratègia.

Seguidament s’inicia la presentació del document tècnic elaborat per l’equip de la consultora Eficiència Locacional, en el que s’exposen dades que permeten contextualitzar la situació de les infraestructures i del trànsit a la xarxa del corredor viari de les comarques gironines, en el context dels 8 eixos de treball definits prèviament.

Acabada la presentació, s'obre el torn d'intervencions perquè els assistents puguin exposar els seus comentaris, idees o problemàtiques del dia a dia, respecte d'allò exposat. A continuació es recullen les intervencions, d'una manera no literal ni exhaustiva.

Salvador Ferrer. La N-II en l'àmbit Girona Sud té sentit que estigui desdoblada perquè té més trànsit i activitat industrial. En el sector Nord els transportistes passen per l'autopista per l'obligatorietat que els han imposat, per aquesta raó molts dels negocis que hi havia des de Vilademuls a Figueres s'han arruïnat, i per contra ens troben amb que a l'autopista no hi ha lloc suficient per aparcar els camions. Està previst obrir més aparcament a l'autopista i oblidar la N-II, o potenciar aquesta via desdoblant-la? Les àrees de servei gestionades, directament o indirecta, per ens públics (AP-7), donen un servei de menys qualitat que els privats (N-II), donat que no tenen competència. Actualment estan obligats a aturar-se a les àrees de servei de l'autopista, que no estan del tot preparades per acollir als conductors transportistes; es posaran més i millors serveis en les noves àrees de servei?

FV. En el document tècnic redactat, està previst la localització de dos o tres grans àrees de serveis a cavall de l'autopista i la nacional, al nord, entre La Jonquera i Figueres, i una altra al sud, en l'encreuament de l'Eix Transversal amb AP-7 i N-II.

PM. El Ministeri fins ara s'ha mostrat molt restrictiu a l'hora de fer més àrees de servei a l'autopista. Un model alternatiu i complementari, seria el poder crear una bona permeabilitat entre l'AP-7 i la N-II i amb una bona senyalització dels serveis existents en aquesta segona via, per poder accedir-hi i després reincorporar-te a l'AP-7 (model La Jonquera). És indispensable que els trams en que es col·loquin aquests serveis a la carretera nacional, siguin trams segurs, en condicions i amb incorporacions senzilles. Per exemple, la sortida prevista a la cruïlla de Capmany-Darnius resulta estratègia per tots els serveis i activitats econòmiques que es concentren en aquesta zona fins a Llers. Aquest model també hauria de preveure la finalització de les restriccions de circulacions de camions, com a mínim en les zones amb més activitat. Serà important definir un model clar i aplicable.

Dani Canals. La gratuïtat de l'autopista farà augmentar el trànsit i, per tant, la C-63, una via que actualment té moltes mancances i problemes de congestió, encara estarà en una situació pitjor per arribar a Lloret i Blanes. A més, el fet que la C-32 no arriba en aquests municipis, genera un problema greu de mobilitat. Ara, l'entrada natural a Lloret és N-II fins a Tordera i venir per la C-32, però és un tram no completat, falten 5km. És l'única destinació turística principal que no té connexió amb una via ràpida d'alta capacitat, una situació preocupant, i ara amb l'alliberament de l'autopista, s'arreglarà això d'alguna manera?

FV. La intervenció que s'està duent a terme al tram Tordera-Maçanet no és adequada ni suficient pel volum de trànsit que hi passa, l'estudi ho ha de destacar. També es tractarà específicament el tema de la millora de l'accessibilitat a la Costa Brava Sud.

Narcís Sala. En relació a la permeabilitat de les dues vies, és important posar la lupa una mica més amunt i tenir en compte, en l'estudi i en les aportacions d'altres sectors, que aquí ens trobem amb molts actors, qui fa què, qui mana i qui es coordina a cada lloc (Nacional de l'Estat, comarcals de la Generalitat, autovia en concessió...) i que al final, la governança no pot ser un impediment per resoldre els temes que s'estan tractant. Per exemple, en el tram desdoblament de Vilademuls-Orrriols, els camions no poden circular per aquest tram, donat que la rotonda amb la connexió d'una via comarcal té un radi massa petit pel gir d'aquests vehicles, segons els Mossos.

AG. Aquest fet es pot tractar a l'Eix de treball 8, on també es parlarà de que les restriccions de trànsit no es podran mantenir en el futur com estan ara.

PM. L'estudi formularà les propostes i indicarà quins son els ens de govern encarregats de cada actuació. Una proposta que seria interessant formular, si la Cambra i la Diputació hi estan d'acord, és la creació d'una comissió o grup de treball on hi participessin tots els agents implicats (Carreteres de l'Estat, Carreteres de la Generalitat, cossos de seguretat, representants d'empreses...) perquè durant un període es posin sobre la taula totes les propostes i problemàtiques generades, per intentar resoldre-les conjuntament.

Eduard Ayach. Es manifesta com a fidel defensor del desdoblament total de la N-II, reivindicació feta des d'anys enrere però que no arriba, està d'acord en que a l'estudi es reculli que hi ha diferents possibilitats per la N-II, per cada tram en funció de les seves necessitats, però que permeti que es pugui circular amb seguretat per aquesta via sense restriccions i es converteixi en l'eix estructurador de les comarques gironines. També cal tenir en consideració dins de l'anàlisi els colls d'ampolla: per exemple, a la rotonda de Salt i a La Jonquera. El sector necessita unes vies de servei adequades, amb aparcament per vehicles grans. Li preocupa que ara que els Ajuntaments tindran una manca d'ingressos (IBI) comencin a voler construir noves zones industrials a dins de l'autopista, a part de les ja existents (Vilamalla, aeroport...).

De les noves sortides que s'han plantejat, la de Figueres-Vilafant la veu justificada per les connexions generades. La que es planteja a l'aeroport, pot servir per posar una gran àrea de serveis i de logística per a vehicles pesants, per on també es construirà una estació intermodal de l'AVE.

AG. Donat que s'està parlant que la N-II ha de ser una via segura pels camions i autobusos, entenem que no en tota la seva longitud ha de ser una autovia, però tota

solució que sigui a nivell no ha de ser acceptada. Exemples: Variant de Girona, deixar-la com està amb millores per la seguretat; Variant de Figueres prioritzar el seu desdoblament; de Vilademuls a Figueres, solució 1+1 segons el trànsit.

Com a col·lectiu, ASETRANS ha de defensar la millora de les condicions de seguretat de la N-II com imprescindible, i en cap cas deixar-la tal com està. Això combinat amb una autopista més permeable, sense peatges i sense restriccions.

Pere Ayach. Girona és la porta d'Europa, i l'entrada del turisme en cotxe, que amb les restriccions mediambientals que es posaran als avions i l'arribada dels vehicles elèctrics farà que augmenti molt. El tram de Girona de l'AP7 on hi ha només dos carrils de circulació, a La Jonquera, amb l'aixecada dels peatges i sense una alternativa adequada a la N-II, es convertirà en un coll d'ampolla si no es desdobla. Cal tenir en compte també l'alta accidentalitat del tram Orriols-Figueres.

Josep Company. L'enllaç Girona Nord actualment està molt col·lapsat, i els moviments direcció Celrà són complicats, per tant una possible solució seria construir un nou enllaç a Medinyà, on també es troben serveis i àrees de descans. Seria interessant també per tota l'activitat de camions que va cap a Sant Jordi Desvalls, Cervià de Ter i Vergés, i una alternativa en direcció La Bisbal, Torroella i l'Estartit.

AG. La sortida de Girona Nord està orientada a arribar al punt del peatge i no a la població a la que dona servei. De la mateixa manera que passa a Salt en direcció Anglès, on no hi ha un encaminament directe des de la sortida.

En representació del col·lectiu, enuncia que estan d'acord en completar els enllaços que estan incomplets. En relació als nous enllaços, veuen interessant el nou enllaç proposat per donar servei a Tordera i que crearà un nou itinerari que reforçarà els accessos a Blanes i Lloret. A l'enllaç proposat a Campmany també li veuen sentit per les àrees de servei que es troben per allà i perquè és on hi ha més distància entre enllaços de l'AP-7. L'enllaç a Figueres oest, potenciarà la connexió Olot-Ripoll, doncs amb el pas a Borrassà els camions es perden, i serà bo per la connexió amb l'AVE. Proposen un nou enllaç que connecti amb l'Eix transversal i així potenciar l'intercanviador modal de l'aeroport de Girona i l'estació d'AVE, que pot ser un gran punt pel turisme de la zona.

PM recorda que els enllaços que EL ha presentat, són una proposta i que se'n poden afegir i després prioritzar.

AG. Per l'AP-7 passen moltes línies internacionals de TPC que paren a l'aeroport i a Girona, i es podria plantejar que a les àrees de servei s'implantés algun servei pel turisme, sobretot per portar-lo cap a la Costa Brava.

En relació a l'eix 2, el nou paper de la N-II, des de l'associació estan convençuts que cal prioritzar el criteri de la seguretat, sense encreuaments a nivell, i a partir d'aquí tot el que sigui desdoblar amb un criteri tècnic que s'adapti a les necessitats de cada tram. Destaca que en el tram Tordera-Maçanet, l'execució que s'està duent a terme no soluciona ni els problemes actuals.

Sobre l'eix 3, redistribució de fluxos de la xarxa viària, la zona Blanes-Lloret és la que més preocupa i la desincentivació de continuar la C-32. Ja s'ha comentat la possibilitat de millorar l'enllaç de Celrà des de Girona Nord, o fer un nou enllaç a Medinyà. També ha sortit la necessitat d'ordenar la sortida de Salt i la seva rotonda, on ara des de l'Ajuntament s'està projectant una solució, i tractar la manca de connectivitat amb Anglès-Bescanó.

Dani Canals. Comenta que moltes àrees de servei estan connectades per darrere amb carreteres petites, i que amb certa facilitat s'hi podria fer nous accesos, hi posaran tanques o quedarà obert?

PM. El règim de l'autopista serà el mateix, en principi els vehicles no es podran incorporar en aquesta via a través de les àrees de servei. El que sí que es podria plantejar és fer una parada d'autobús a dins de l'àrea i que els usuaris puguin entrar i sortir a peu, i a l'altra banda fer un aparcament de cotxes (*Parc and Ride*). Els serveis de les àrees de l'autopista seguiran tenint un règim de concessió, on s'instal·laran benzineres i restaurants de grans empreses. El que defensem nosaltres és que això haurà de seguir existint, però també obrir l'oportunitat a que altres negocis locals puguin aparèixer, donant més permeabilitat entre la N-II i l'AP-7 i una més eficient senyalització. Crear competència de servei, que a dia d'avui és inexistent.

AG. Reprenent el repàs dels eixos, en relació al cinquè, les àrees de servei, s'han comentat força coses. La preocupació per la desaparició de molts serveis que estaven a la N-II i que els transportistes feien servir, i veure com es poden recuperar gràcies a la nova permeabilitat que proposem des de l'eix 1. S'ha de destacar la importància de la senyalització d'aquests serveis que es troben a fora de l'autopista, però lligats a aquesta via.

Cimalsa, té planificat a l'entorn de l'aeroport, zona de cruïlla de moltes vies, una zona important de serveis i la implantació d'un centre de formació que s'està construint, per poder oferir formació pública als transportistes del sector. També comenta que hi ha interès en fer una zona d'aparcament de camions de mercaderies perilloses a Bàscara, igual que a Llers i Riudellots.

En relació a l'eix que fa referència a l'anàlisi dels impactes de l'alliberament dels peatges, el que més els hi preocupa és la revisió de les restriccions actuals de circulació

que tenen els camions. També comenta que, encara que no estigui clar el seu futur, els hi preocupa l'aplicació de l'Eurovinyeta i que s'acabi convertint en un element més que resti competitivitat al sector del transport per carretera. Seria interessant recollir l'opinió del Gremi en un escrit en el que es digui clarament dues coses: tot el que es recapti en els hipotètics nous escenaris de pagament ha d'anar destinat a les carreteres i el seu manteniment; les noves taxes no poden perjudicar al sector del transport, que ja té uns marges molt ajustats, sinó que hauria de ser una despesa assumida pel carregador (feina complicada). Recorda també que a Catalunya hi ha una Llei de Mobilitat del 2003 que no s'ha aplicat mai al TP.

Per últim comenta el paper internacional del corredor, donar-li importància al trànsit internacional que arriba des d'Europa, i que pot convertir-se en una oportunitat de negoci, captant-lo gràcies a la major permeabilitat de l'autopista.

Un cop tothom ha tingut l'oportunitat de fer les seves aportacions, es dona per concloua la sessió. Destacant els assistents el sentiment que s'ha recollit molta informació i opinions rellevants que hauran de ser degudament tractades en l'estudi.



Cambra de Comerç de Girona



Diputació de Girona

Eficiència
Locacional

ACTA DE LA 2a PRESENTACIÓ I DEBAT DEL TREBALL “PROJECTE DE CREACIÓ D’UNA ESTRATÈGIA DE MOBILITAT I PROPOSTES D’ACTUACIÓ, EN RELACIÓ ALS EFECTES DE L’AIXECAMENT DE PEATGES A L’AP-7, EN L’ÀMBIT DE LA DEMARCACIÓ DE GIRONA”, PER ALS REPRESENTANTS DE LES CAMBRES DE GIRONA, SANT FELIU DE GUIXOLS I PALAMÒS.

El dia 1 de juny de 2021 es va convocar als membres del plenari de la Cambra de Comerç de Girona i als representants de les altres cambres de la demarcació, a una reunió presencial, celebrada a la sala d’actes de la Cambra de Girona.

Assisteixen:

- Pere Ayach, de la Cambra de Sant Feliu de Guíxols i de Transports Ayach
- Josep Carreras, de la Cambra de Girona i Hotel Europa
- Joan Casadevall, de la Cambra de Girona i del gremi de prevenció laboral
- Joaquim M. Caula, de la Cambra de Girona i Caula Aliments
- Llorenç Comas, de la Cambra de Girona (Blanes) i Talleres mecánicos
- August Conesa, de la Cambra de Girona i Minerals Girona
- Jaume Fàbrega, president de la Cambra de Girona
- Enric Gimeno, de Sarfa i Cambra de Palamós
- Àlex Gilabert, de Asetrans i Teisa
- Jaume Guàrdia, vicepresident primer de la Cambra de Girona
- Lluís Periañez, de la Cambra de Girona i General Markets Food Iberica
- Joan Ribas, de GNA Serveis Telemàtics
- Josep Santandreu, de la Cambra de Girona i Equip tècnic Santandreu
- Eduard Torrent, director gerent de la Cambra de Girona
- Lídia Vidal, vicepresidenta segona de la Cambra de Girona
- Va ser-hi present també el Sr. Jordi Xargay, Diputat de Xarxa viària i TIC de la Diputació de Girona
- Per part de Mobilitat i Eficiència Locacional (EL), els autors de l’estudi: Laura Córcoles i Pere Macias (PM) i Francesc X. Ventura (FV).

S’inicia la sessió amb la presentació per part del President de la Cambra, Sr. Jaume Fàbrega, de la feina que s’està duent a terme, des de la Cambra de Comerç de Girona i

la Diputació de Girona, amb la col·laboració de Asetrans i FOEG, per preveure l'impacte que tindrà la imminent aixecada de peatges a l'AP-7 en l'àmbit de la demarcació de Girona i definir una estratègia de mobilitat conjunta.

Seguidament s'inicia l'exposició del document tècnic elaborat per l'equip de la consultoria Eficiència Locacional, en el que s'exposen dades que permeten contextualitzar la situació de les infraestructures i del trànsit a la xarxa del corredor viari de les comarques gironines, i els 8 eixos de treball sobre els que s'estructura el document.

S'obre el torn d'intervencions perquè els assistents puguin exposar els seus comentaris, idees, observacions en referència a l'estudi, i sobretot quina és la seva visió respecte el territori i les necessitats i interessos dels membres de les cambres convocades. A continuació es recullen els resums de les intervencions realitzades.

Llorenç Comas. Pregunta si seguirà aplicant-se l'obligatorietat als camions de circular per l'AP-7.

Àlex Gilabert (AG). Comenta que en l'anterior taula de debat es va dir que no tindria sentit mantenir aquesta normativa, i cal proposar un nou criteri per si el cas que hagin d'existir noves restriccions, mes adients a les actuacions que es portin a terme a les dues vies. Aprofita el torn de paraula per fer un resum de les conclusions que van sortir a l'anterior sessió. Una de les coses que es defensava des del sector del transport era el desdoblament de la N-II, que fins ara consideraven havia d'aplicar-se a tota la via, però veuen amb sentit que s'estudiïn les necessitats de cada tram detalladament, i que amb una major permeabilitat de l'autopista potser no és necessari el desdoblament general. El criteri bàsic ha de ser donar més seguretat a la N-II, però en canvi es descarta totalment deixar la via com està ara, carretera 1+1 amb cruïlles a nivell. Altres qüestions que es van tractar foren l'oportunitat de crear un nou enllaç a Medinyà per suplir les carències de l'actual enllaç a Girona Nord (sortides orientades cap a la costa, i mala connexió amb l'interior), també preocupa la sortida de Salt on hi ha un punt de col·lapse, i la comunicació amb la zona de Bescanó i Anglès des de la sortida de Girona Sud. Un altre tema rellevant és la manca de connectivitat de la zona costera Blanes-Lloret, amb la inacabada C-32, i que caldria pensar en un accés directe que connectes amb la nova AP-7 liberalitzada. L'altre enllaç important és aquell que es planteja amb l'Eix transversal, l'aeroport de Girona i la futura estació d'AVE, per poder convertir aquella zona en una àrea d'intermodalitat de transports, de caire també internacional.

Jaume Guàrdia (JG). La nova via alliberada quedarà de propietat estatal i no autonòmica, fet que desconeixia. Planteja que el fet que no hi hagi peatges no voldrà dir que s'utilitzi més l'autopista perquè falten accessos, algunes distàncies entre enllaços son excessives i això condiona molt els trànsits. Creu també que el transvasament de

trànsit de la N-II a l'autopista no serà tan gran com ens esperem. El que sí considera prioritari és el desdoblament total de la N-II i, a més, el d'altres vies d'accés a la costa i l'interior, que actualment tenen unes condicions molt millorables. En aquesta via, a més, es concentra molta activitat econòmica, molta més que a l'autopista, i si no es fan inversions per millorar-la, s'acabaran perdent molts negocis.

Joaquim M. Caula (JMC). El trànsit que realment afecta a l'activitat econòmica de la nacional és el dels pesants.

PM. Hi ha zones, com La Jonquera, que s'han sabut adaptar al pas dels pesants creant tot un nucli d'activitat econòmica i de serveis per aquest transport, també gràcies a la connectivitat que té amb el corredor, que li ha facilitat aquest creixement. Nosaltres hem de crear uns sistemes d'accessibilitat que afavoreixin que es puguin instaurar determinades activitats, les que interessin segons el territori.

JMC. No veu possible que es pugui circular durant molt de temps de manera gratuïta per l'autopista, d'alguna manera s'haurà de cobrir el manteniment de la via. Planteja que amb un sistema de pagament per vinyeta, els turistes que passen per l'autopista (que son molts) també hauran de pagar pel seu ús, i no dipositar tot el càrrec sobre els usuaris habituals del propi territori.

PM. En aquests moments, les informacions que hi ha són que Europa exigeix al govern espanyol aplicar un pagament per ús en totes les seves vies, per tal de poder accedir als Fons de recuperació *Next Generation*. El govern s'ha compromès a aplicar aquesta mesura, però no abans del 2024. Per tant la seva aplicació o no, no depèn tant d'una qüestió tècnica sinó de la decisió del govern estatal o el grau d'exigència d'Europa. Hi ha molts escenaris possibles, però el que sí que està força clar és que el pagament serà homogeni per totes les vies, donat que per experiències prèvies s'ha vist que la gent utilitza les vies gratuïtes preferentment a les de pagament, i això porta més accidents, rutes més llargues i desaprofitament de recursos. Un altre avantatge d'aquesta mesura serà que en totes les comunitats autònomes s'haurà de pagar per circular per la xarxa viària principal, serà una solució global per tothom. En tot cas l'estudi haurà de destacar aquest requeriment d'homogeneïtat de pagament per tota la xarxa principal, a tot l'estat, en el cas que s'acabi implementant un nou sistema de pagament per us.

JMC. El desdoblament de la N-II està sobre la taula i s'ha demanat des de fa molts anys, potser ja no val la pena seguir lluitant i demanar que es millorin les condicions de l'autopista, per exemple amb un carril nou i més accessos, i arreglar les carreteres d'accés en aquesta via, com la carretera de Roses o la de Llançà. A Figueres en comptes de desdoblar la N-II, millorar l'AP-7 i fer-la servir com una variant amb un nou accés a l'oest.

AG. Considera que s’ha d’anar amb cautela amb aquest missatge, donat que fins ara s’ha tingut l’excusa de que ja hi ha l’autopista per no millorar “la nostra” carretera, que és la que dona servei a tot el territori, si ara diem que ja no cal millorar-la, serà l’ensorrament definitiu de la N-II, només cal veure els pressupostos d’inversió dedicada a aquesta via, que són mínims. El discurs que hem de tenir és el de no desdoblant sense criteri, sinó desdoblant aquells trams que ho requereixin i anteposant sempre la seguretat de la via.

PM. Que es facin les coses o no depèn de molts factors, un d’ells es que ho demani o no el territori, si no es demana és evident que no es farà res. Per tant hem de mirar allò que ens convé, plantejar-ho i després veurem si es fa o no, i quan.

Joaquim M. Caula. Com a gironí, tant si l’autopista acaba seguint sent de l’Estat o de la Generalitat, li fa la sensació que s’acabarà pagant una vinyeta i defensa que com a mínim el tram que actualment és gratuït de Vilademuls a Fornells ho continuï sent. Aquesta “altra” variant ha sigut la solució per Girona.

Pere Ayach. La N-II ha de ser una via segura, però el trànsit de camions, tot i que estigui limitat, ha de passar-hi per arribar en alguns llocs del territori, el que va de Girona a Figueres anirà per l’autopista, però el que vagi entre o a altres poblacions més cap a l’interior o a la costa si que passarà per la carretera, i si no es milloren les condicions de la via es seguiran produint accidents relacionats amb el trànsit pesant. La variant de Figueres és un clar exemple, tot el trànsit que ha d’anar cap a la costa passa per aquí i per tant sens dubte aquest tram s’ha de desdoblant.

La carretera que va de Girona a Cassà de la Selva actualment presenta molta congestió amb els semàfors i les cruïlles, i tot i que no sigui la N-II, també s’hi hauria d’intervenir. Les rotondes aturen el tràfic, acaben actuant com semàfors.

L’autopista a Girona és la porta de connexió entre Europa i Espanya i hi seguirà passant un trànsit molt elevat i si no es dediquen recursos per mantenir-la quedarà en males condicions.

Enric Gimeno. Comenta que en els últims mesos, els caps de setmana, s’estan produint moltes retencions per arribar des de Palamós/Palafrugell, fins a Barcelona, sobretot a l’arribar a la sortida 9, on el trànsit està bloquejat fins que s’obre el carril addicional. Aquest any el carril addicional de circulació per l’AP-7 s’està aplicant molt abans que altres estius. Tot això afecta als serveis de Sarfa que fan servir aquesta via, i preocupa que l’autopista no pugui absorbir tot el trànsit que se’n derivi de la gratuïtat dels peatges, donat que ara mateix la situació ja és crítica.

Proposa que aquests carrils reversibles/addicionals que es posen en situacions de congestió elevada es poguessin activar de manera automatitzada, com passa en el túnel de Vallvidrera, de manera que, en funció de la densitat de trànsit, es modulin els sentits

de circulació, i no haver d'esperar a que es creien llargues cues, perquè quan la congestió ja està formada costa molt de temps desembussar la via.

Les àrees de servei de l'AP-7 tenen una ocupació molt elevada i les condicions dels serveis són sovint insuficients.

També perquè el transport públic funcioni millor necessitem que la zona de Girona/Costa Brava quedi integrada en el sistema tarifari de l'ATM, igual que es van afegir les àrees de Tarragona i Lleida.

Llorenç Comas. Com a empresaris, ens interessa poder treure les mercaderies cap a fora, per tant l'autopista no només ens interessa en l'àmbit de Girona. Com a Gironí, creu que a la zona de la Selva Marítima hi ha una gran concentració de població, sobretot a l'estiu, i és just el punt en que el corredor és bifurca, per tant la connexió amb l'autopista és molt dolenta. Des de Blanes-Lloret per arribar a l'autopista necessiten 20 minuts, sense trànsit. La connexió amb l'autopista interessa per les llargues distàncies, per sortir del territori o fer el recorregut de nord a sud, perquè per moure's pel territori no és tan òptima per la manca d'accessos, i és millor fer servir la nacional i la xarxa local.

Josep Carreras. Creu que en les decisions que hem de prendre hi intervenen molts àmbits: empresarial, ajuntaments, l'Estat... Lamenta que aquesta taula de debat no s'hagi fet abans, donat que l'aixecada dels peatges es coneix des de fa mesos. Des del sector turístic, l'eliminació de tota taxa turística o peatge sempre es benvinguda.

Josep Santandreu. Apunta que la feina realitzada és molt interessant, i està molt d'acord en que els temes rellevants són els eixos de treball definits. La seva aportació va relacionada amb l'eix 6 que parla de la vessant urbanística, s'ha parlat de crear dues àrees logístiques estratègiques: La Jonquera i la cruïlla amb l'Eix transversal, però cal anar més enllà i pensar en els Plans Directors urbanístics. Aquests plans es van definir a partir de la funció que tenien les carreteres en aquell moment, i ara mateix condicionen a molt ajuntaments en tots els planejaments urbanístics. Proposa que es faci una revisió o un ajust específic d'aquests planejaments, amb motiu del canvi en la mobilitat que suposarà l'aixecament de peatges.

Sense cap més aportació a realitzar per part dels assistents, el president de la Cambra agraeix l'assistència i el debat i passa la paraula al **Jordi Xargay**, que conclou l'acte comentant com l'aixecada dels peatges tindrà un impacte econòmic, social i urbanístic molt gran a les Comarques Gironines, però sobretot que caldrà saber-lo convertir en oportunitats positives pel territori, i aquest es l'esperit que ha d'informar l'estudi i la raó per la que la diputació de Girona s'hi ha implicat en ell.



Cambra de Comerç de Girona



Diputació de Girona

Eficiència
Locacional

ACTA DE LA 3a PRESENTACIÓ I DEBAT DEL TREBALL “PROJECTE DE CREACIÓ D’UNA ESTRATÈGIA DE MOBILITAT I PROPOSTES D’ACTUACIÓ, EN RELACIÓ ALS EFECTES DE L’AIXECAMENT DE PEATGES A L’AP-7, EN L’ÀMBIT DE LA DEMARCACIÓ DE GIRONA” A LES ORGANITZACIONS SECTORIALS I COL·LEGIS PROFESSIONALS

El dia 8 de juny de 2021 es va convocar als representants de les organitzacions sectorials i col·legis professionals a la Cambra de Comerç de Girona.

Assisteixen:

Pere Bahí	Membre gremi d’apis i promotors de Girona
Domènec Espadalé	Transports Minguet
Jaume Fàbrega	President Cambra de Comerç de Girona
Jordi Fabrellas	President Col·legi Enginyers Tècnics Industrials de Girona
Daniel Illa	Cambra de Comerç de Girona
Robert Lluís	President Col·legi Enginyers de Camins de Girona
Ricard Meléndez	Membre comitè executiu col·legi economistes de Girona
Pere Padrosa	Transports Padrosa
Vicent Pallarès	Director aeroport Girona costa brava
Joaquim Roca	Áridos Hermanos Curanta
Josep M. Torra	Tresorer Col·legi d’Arquitectes de Girona
Eduard Torrent	Director gerent Cambra de Comerç de Girona

Per part de Mobilitat i Eficiència Locacional (EL): Laura Córcoles i Pere Macias (PM) i Francesc X. Ventura (FV).

S’inicia la sessió amb la presentació per part del President de la Cambra, Jaume Fàbrega, de la feina que s’està duent a terme, des de la Cambra de Comerç de Girona i la Diputació de Girona, amb la col·laboració de FOEG i ASETRANS, per preveure l’impacte que tindrà

la imminent aixecada de peatges a l'AP-7 en l'àmbit de la demarcació de Girona i definir una estratègia de mobilitat conjunta.

Seguidament s'inicia l'exposició del document tècnic elaborat per l'equip de la consultoria Eficiència Locacional, en el que s'exposen dades que permeten contextualitzar la situació de les infraestructures i del trànsit a la xarxa del corredor viari de les comarques gironines, i els 8 eixos de treball que formaran l'estructura del document definitiu.

Es fa esment al fet que s'han celebrat ja diverses reunions de seguiment amb col·lectius específics i altres representants dels sectors empresarials de Girona i que la versió actual del document incorpora ja algunes de les aportacions realitzades en aquestes sessions, com s'espera resulti del debat que tot seguit s'inicia.

S'obre el torn d'intervencions perquè els assistents puguin exposar els seus comentaris, idees i observacions en referència a l'estudi. A continuació es recullen els resums de cadascuna de les intervencions realitzades.

Pere Bahí. Felicita al Comitè de Pilotatge per la realització de l'estudi, fa veure que l'aixecament dels peatges és una qüestió que va més enllà de pagar o no pagar. Ell com a representant del sector immobiliari veu que això tindrà conseqüències sobre el sector, però a llarg termini, sobretot el possible impacte de la nova configuració de les àrees de servei a l'autopista, segons quina sigui, en el model de negocis locals a la vora de la N-II.

Pere Padrosa (PP). Inicia la seva intervenció, esmentant que l'estudi està fet en el supòsit de que, un cop s'aixequin les barreres tarifàries l'AP-7, aquesta serà una via sense pagament per sempre, però en qualsevol cas, si ha de ser una via de pagament seria bo definir un model concret que ens beneficiï, creant una xarxa homogènia on l'únic que distribueixi el trànsit sigui l'origen i el destí. França o Alemanya tenen models molt diferents al nostre però en tots dos casos mantenen estructures homogènies de cobertura territorial, que no segreguen trànsits per raons economicistes.

FV. En el treball s'inclourà una reflexió clara en aquesta qüestió. El que es creu és que en un futur, i per les condicions exigides per Europa a Espanya per poder participar en la distribució dels fons *Next Generation*, caldrà aplicar algun tipus de pagament per ús, i el que hem de defensar és que sigui un pagament homogeni en tota la xarxa i en tot el territori, i no hi hagi discriminació de les vies per preu.

PP. En relació a l'eix que parla sobre l'urbanisme, creu que hauria d'haver-hi una revisió del concepte urbanisme infraestructural, perquè tot el que són els nusos de connexió, les infraestructures de comunicacions, els intercanviadors modals, produeixen un

consum de territori, que en termes urbanístics sovint s'interpreta com car i/o especulatiu. Cal fer una reflexió al respecte.

D'altra banda, comenta que hi ha una directiva europea de l'any 2018, que s'hauria de revisar, per veure com tracta les infraestructures en els corredors europeus, donat que aquest sobre el que estem treballant ho és, i té un factor territorial europeu que té molta importància. Cal estar atents a la digitalització de les infraestructures viàries que s'està produint a Europa, en relació al vehicle autònom. També hi haurà la transició energètica, que s'haurà d'aplicar a les àrees de servei amb l'electrificació de les benzineres. Exposa que no podem donar l'esquena a la transició digital i energètica, per no tornar a tenir un sobre cost d'adaptació de l'eix en un futur.

També està d'acord en la utilització dels espais que es puguin crear, des del punt de vista urbanístic, per ubicar serveis i activitats que tinguin connexió amb les dues vies del corredor, i les que hi conflueixen, com poden ser *Parks and Rides*, lloguer de vehicles autònoms...

Per últim, comenta que l'eix de la C-25 i la connectivitat amb l'aeroport i la costa és una peça fonamental en el nou model de desenvolupament futur de Girona. En relació a altres punts potencialment conflictius esmenta que La Jonquera és un punt estratègic, a millorar, i que cal tractar la deficiència de l'enllaç nord de Girona.

Josep M Torra. Inicia la seva intervenció comentant la necessària connexió entre l'AP-7 i la C-32, donat que encara que actualment en el tram entre Tordera i Maçanet de la Selva s'estan fent actuacions de millora, aquestes no solucionaran la manca de connexió històrica entre Barcelona i Girona per la costa. Només queden uns 5 kilòmetres per fer de la C-32 per connectar amb la Costa Brava sud i aconseguir l'efecte xarxa que seria molt positiu per una de les zones més poblades de la demarcació.

S'ha de posar de manifest que les millores que s'estan realitzant a la N-II en el tram Maçanet-Tordera són totalment insuficients, i s'està intervenint amb un criteri absolutament erroni, perquè no solucionarà els problemes existents de manca de connexió i capacitat, i és un error que no es pot repetir en més àmbits.

Jordi Fabrellas. Creu que formular noves sortides a l'autopista pot tenir un impacte molt gran, sobretot en la revitalització dels serveis existents a la N-II. Pregunta als redactors si s'han plantejat el tema de l'energia, crear zones de producció d'energia a les zones laterals de l'autopista o a les rotondes, ja que tenim molts kilòmetres amb espais buits que no tenen cap utilització, mes enllà de la paisatgística. Aquesta energia podria ser aprofitada per les àrees de servei pel seu funcionament o pels punts de recàrrega elèctrica. No caldria crear grans infraestructures, són espais dels que ja disposem. Cal plantejar-se que si tot és gratuït hi haurà més trànsit a l'autopista que a la N-II, però la

contaminació no disminuirà, es traspasarà d'una via a l'altra, i fins i tot es pot incrementar si la mesura genera trànsit induït. Els vehicles pesants han de continuar circulant per una via ràpida, del contrari encara contaminarien més.

PM. Prenem nota de l'aportació realitzada, donat que fins ara no s'havia considerat amb aquesta profunditat el tema de la contaminació. Un cop s'aixequin els peatges és evident que es produirà un cert transvasament de trànsit de la nacional cap a l'autopista, donat que és un itinerari més recte i per tan, per segons quins desplaçaments més econòmic, i a més, es produirà un altre fenomen: el trànsit induït. Si tu obres una nova via gratuïta, hi haurà gent que no feia aquest recorregut i ara, amb l'incentiu de la gratuïtat, el començarà a fer. Per tant, el trànsit es veurà incrementat, de la mateixa manera que ho farà la contaminació. Estem a l'espera dels resultats de l'estudi que està fent el Ministeri, per tenir una aproximació de quin serà el volum d'aquest trànsit induït. Per fer front en aquest augment d'emissions, caldrà preveure algunes mesures compensatòries, com per exemple les comentades pel Sr. Fabrellas de posar part de l'espai viari al servei de la producció d'energia solar i fomentar l'electrificació auto-generada a la pròpia autopista.

FV. Demanem l'increment de permeabilitat de l'autopista perquè avui en dia hem de fer molts quilòmetres "en buit", perquè els enllaços estan molt separats. Quan això millori, les distàncies recorregudes s'ajustaran més a la necessitat del recorregut que tindrem i per tant els vehicles per quilòmetre també es veuran disminuïts, i conseqüentment també la contaminació provocada.

Ricard Meléndez. Fa un parell d'apunts. En el treball es plantegen un seguit d'actuacions, totes molt interessants, però al final sempre arribaran les restriccions pressupostàries que limitaran l'aplicació de totes elles, i per tant estaria bé establir un rànquing de prioritats i definir quines actuacions es consideren més rellevants o més urgents, i quines podrien passar a una segona etapa.

Ha sortit molt el tema de la fluïdesa del trànsit al sortir de l'autopista i aconseguir que el temps del recorregut sigui menor, però té la sensació que les inversions que s'estan fent últimament en les infraestructures viàries aconseguixen l'efecte contrari, per exemple la variant de Banyoles, on en comptes de fer una autovia s'està fent una via amb rotondes que el que fan és aturar el trànsit.

Vicent Pallarès. En el capítol que l'afecta, que és l'aeroport de Girona, cal poder tenir en consideració els desenvolupaments que preveu el Pla Director de l'aeroport, que va lligat amb la zona que té Cimalsa i la de l'Institut Català del Sòl, i també amb allò que preveu el planejament de l'Alta Velocitat. En el Pla Director es formulen escenaris futurs i prognòsis de trànsit, que caldrà integrar en el capítol del treball. Farà arribar la informació relativa al Pla quan surti a informació pública.

Daniel Illa. Inicia la seva intervenció felicitant la Cambra per la feina realitzada amb l'estudi, que ha permès aflorar efectes, que no s'havien considerat, de l'aixecada dels peatges. Dit això, formula una pregunta: què passa amb el manteniment de la infraestructura un cop s'alliberen els peatges? perquè d'una manera o una altra s'haurà de pagar. Es podria obrir un debat per veure si és preferible seguir pagant, però tenir un manteniment de la via excel·lent, i que no passi el mateix que a l'A-2 de Lleida, una via gratuïta però amb molts desperfectes que es tradueixen en accidents. Considera que a l'estudi caldrà fer una proposta concreta pel finançament del manteniment de l'AP-7, una vegada suprimits els peatges.

Un altre tema que planteja és l'oportunitat que suposa pels municipis grans (Figueres i Girona) el fet d'acabar de constituir una variant decent un cop es descongestionin amb el transvasament de trànsit cap a l'autopista, però tot i així cal fer una proposta de millora de la N-II.

Un aspecte important del corredor viari de Girona és la relació amb Barcelona, on encara no està clar el model que s'aplicarà, un peatge per congestió o peatge per accedir, i hem de veure què passa i com es comportarà el trànsit (més trànsit a l'aeroport i a l'AP-7).

El corredor de l'AP-7 és un corredor de transport públic internacional, troba interessant que els serveis de TPC no hagin d'entrar a les ciutats i es puguin crear *hubs* a les àrees de servei, que distribueixin els passatgers amb altres serveis de TP.

Creu que hi ha un debat a fer en relació al model de negoci de la infraestructura, si continuem amb el model de concessions a grups grans i concentrats o tendim cap a una diversificació d'activitats a la N-II.

Finalment fa una consideració respecte la "metropolinització" de certs territoris. Fora dels grans municipis es produiran creixements residencials en zones periurbanes, deguts a l'alliberament dels peatges, donat que la gent tindrà més facilitat per moure's i hi haurà una migració de ciutat cap enfora, potenciada pels efectes pandèmia, entre els quals, la situació actual d'aplicació generalitzada del teletreball.

El Sr. **Domènec Espadalé** realitza una intervenció final, a mode de conclusió del debat en la que manifesta que el desdoblament de la N-II des de La Jonquera fins Girona és imprescindible, donat que l'AP-7 quedarà molt plena de camions. Considera però que els serveis a la carretera s'han de concentrar a l'autopista, donat que la gent no surt per trobar-los a les altres vies. I que la manca de connexió directa entre l'autopista i el sector Blanes-Lloret és un despropòsit, pel que cal fer una nova sortida dirigida a aquesta zona.

Sense cap més aportació a realitzar per part dels assistents, el president de la Cambra agraeix l'assistència i el debat i dona per finalitzada la sessió.



Cambra de Comerç de Girona



Diputació de Girona

Eficiència
Locacional

ACTA DE LA 4a PRESENTACIÓ I DEBAT DEL TREBALL “PROJECTE DE CREACIÓ D’UNA ESTRATÈGIA DE MOBILITAT I PROPOSTES D’ACTUACIÓ, EN RELACIÓ ALS EFECTES DE L’AIXECAMENT DE PEATGES A L’AP-7, EN L’ÀMBIT DE LA DEMARCACIÓ DE GIRONA” ALS REPRESENTANTS DELS CONSELLS COMARCALS

El dia 30 de juny de 2021 es va convocar als representants institucionals de les comarques vinculades al corredor AP-7 N-II, Consells Comarcals, a la Diputació de Girona.

Assisteixen

- Salvador Balliu, president del Consell Comarcal de la Selva
- Francesc Castañer, president del Consell Comarcal del Pla de l’Estany
- Joan Manel Loureiro, president del Consell Comarcal del Baix Empordà
- Sonia Martínez, presidenta del Consell Comarcal de l’Alt Empordà
- Marc Puigtió, vicepresident del Consell Comarcal del Gironès
- Jaume Fàbrega, president de la Cambra de Comerç de Girona
- Eduard Torrent, director gerent de la Cambra de Comerç de Girona
- Enric Dotràs, vicepresident de la Cambra de Comerç de Girona i Patronat de Turisme
- Miquel Noguer, President de la Diputació de Girona
- Jordi Xargay, diputat Xarxa viària i TIC de la Diputació de Girona

- Per part de Mobilitat i Eficiència Locacional (EL): Laura Córcoles i Pere Macias (PM) i Francesc X. Ventura (FV).

La sessió tenia com a objectiu presentar l’estudi que s’està realitzant des de la Cambra de Comerç de Girona i la Diputació de Girona, amb la col·laboració de FOEG i Asetrans, per preveure l’impacte que tindrà la imminent aixecada de peatges a l’AP-7 en l’àmbit de la demarcació de Girona i definir una estratègia de mobilitat conjunta. Es convoca als representants institucionals de les comarques per recollir l’opinió d’aquesta vessant del territori, i crear una taula de debat respecte les actuacions que es presentaran en la versió final del document.

El senyor Jordi Xargay dona la benvinguda als assistents i s’inicia la reunió amb l’exposició, per part de l’equip de la consultora EL, de la feina feta fins ara i les

aportacions rebudes a les diverses meses de treball ja convocades. En la presentació es plantegen una sèrie de preguntes en referència a l'enfoc i les prioritats que s'haurien de definir per a cadascun dels eixos de treball.

Seguidament, s'obre el torn d'intervencions perquè els assistents puguin exposar els seus comentaris, idees i observacions en referència a l'estudi, i sobretot quina és la seva visió respecte el territori i els interessos dels seus habitants. A continuació es recullen de manera resumida cadascuna de les intervencions realitzades.

Salvador Balliu. Comenta que per desdoblar la Nacional a Caldes s'ha trigat 25 anys, i el baixador de l'AVE a l'aeroport encara no ha arribat i fa molt que es demana, i veu que les propostes que es fan a l'estudi depenen de les administracions i que per tant trigaran molt a fer-se realitat, en canvi l'aixecada dels peatges és d'aquí a dos mesos. En conclusió, el document que es presenta és un estudi a llarg termini, però els problemes apareixeran aquesta tardor. Els ajuntaments li han transmès la seva preocupació per la baixada dels ingressos, i plantegen aconseguir una compensació, fet que sembla complicat. Llança una pregunta: les àrees de servei de l'autopista en quin règim quedaran un cop alliberada la via? Seguiran sent concessions? Els ajuntaments poden fer modificacions en els plans urbanístics d'aquestes zones, per tenir-hi nous usos?

Sonia Martínez. Inicia la seva intervenció comentant que ella ve com a presidenta del consell comarcal de l'Alt Empordà, però com a Alcaldessa de La Jonquera també és un tema que els hi preocupa i que per això també estan treballant en ell des del municipi. En relació a l'Eix 1, per l'Alt Empordà la permeabilitat és un element molt important a millorar, tant la part de completar els enllaços com fer-ne de nous. El nou enllaç proposat a Capmany és molt necessari perquè dona servei a moltes poblacions, i a més, coneixent les cues que es creen determinats dies de l'any, ajudaria molt a evitar aquests col·lapses. L'enllaç a Figueres Est també el veuen bé. També dona suport a la proposta de fer un tercer carril a l'autopista en el tram final a La Jonquera.

Sobre l'Eix 2, creu que és imprescindible la reformulació de les actuals restriccions del trànsit de vehicles pesants, però cal analitzar individualment cada zona perquè tenen necessitats diferents.

També creu que és molt important la senyalització a l'autopista d'elements turístics i comercials. Fins ara amb la normativa actual de l'autopista no ho permetia fer, des del consell s'ha reclamat varies vegades sense èxit, i per tant ara és una bona oportunitat per tornar-ho a demanar.

Li ha semblat interessant prioritzar la seguretat viària, però no veu bé que des del Ministeri, quan veuen dades de que en un punt concret hi ha accidents, ho classifiquen

com un TCA i estableixen una sèrie de restriccions sense en cap moment aturar-se a estudiar quines són les causes d'aquests accidents. A La Jonquera els hi ha passat.

Joan Manel Loureiro. Agraeix que hagin convocat al Baix Empordà, perquè encara que l'autopista no trepitgi el seu territori si que afecta a la seva mobilitat, ja que la connectivitat és complicadíssima, no només pel turisme que arriba per l'AP-7, sinó per la mobilitat local entre municipis. Fa incidència en les noves sortides que s'han proposat. Ara per ara, per la part sud, els visitants que venen de Barcelona la millor connexió que tenen és la de Maçanet i l'autovia fins a Palafrugell, vies que tenen una alta densitat de trànsit, sobretot de cara a l'estiu. L'altra sortida que tenen és la de Girona, menys utilitzada perquè la carretera que va fins a la Bisbal té un traçat complicat. I finalment, a la part nord és impossible arribar, doncs disposen de connexions molt dolentes amb moltes retencions. També parla de que caldria estudiar la mobilitat des del punt de vista de la comarca cap a fora, l'enllaç de Medinyà proposat el veuen molt beneficiós pel territori.

D'altra banda comenta, que d'ara a setembre, estan preparant una Taula de Mobilitat perquè tenen molts problemes de mobilitat interna (per exemple, per arribar a l'Hospital de Palamós s'han de fer recorreguts complicats) i el servei de transport públic és insuficient, només tenen Sarfa, i els horaris no es coordinen amb els del tren. Convida a la Diputació a estar present en aquesta Taula per explicar l'estudi realitzat i l'afectació sobre el Baix Empordà.

Marc Puigtió. Creu que un dels principals problemes un cop s'aixequin els peatges serà la sortida de Salt. Preocupa el manteniment de l'AP-7, no volen que passi el mateix que amb la nacional, que cada cop s'inverteix menys i s'està deixant molt descurat el manteniment i la neteja. Parla d'un tema que no s'ha comentat fins ara: la seguretat ciutadana. Actualment els arcs dels peatges tenen unes càmeres de seguretat que enregistren tots els vehicles que entren i surten de l'autopista, i si es produeix un robatori o fet vandàlic, facilita la feina de localització dels autors. Molts pobles estan col·locant càmeres en els seus carrers. Seria interessant saber si aquestes càmeres es mantindran.

Francesc Castañer. A la comarca del Pla de l'Estany tenen la zona de Vilademuls, amb l'accés que s'està arreglant altra vegada perquè no va acabar de funcionar. La seva mobilitat actualment està molt marcada pel que s'està fent a la C-66, amb aquest desdoblament que no acaba de ser desdoblament, i estan a l'expectativa de si amb aquesta actuació s'aconsegueix la funcionalitat i augment de la seguretat amb que es va validar el projecte en el seu dia.

Enric Dotràs. Aprofita per reforçar la idea de la part sud de Maçanet, tenint en compte que per solucionar la mobilitat de tota aquesta zona hi havia prevista la prolongació de

l'autopista de la costa C-32 fins al cinturó direcció Tossa, però tot això estava previst que ho financessin les concessionàries, ara no se sap com quedarà. També el desdoblament de la N-II del tram Maçanet-Tordera anava a ser l'enllaç entre l'AP-7 i la C-32, fet que ajudava a tota la mobilitat comercial de la zona.

PM. Comenta que, en una sessió de treball amb el Director General d'Infraestructures de Mobilitat de la Generalitat, es va comentar que s'està fent un treball sobre l'autopista del Maresme, precisament per fer noves connexions que donin solució al nou escenari de mobilitat que es generarà. En el marc d'aquest treball, que es presentarà en breu, es probable que es plantegin propostes per l'enllaç amb Blanes i Lloret. Institucionalment seria interessant demanar-los que vinguin a explicar el que s'està plantejant.

FV. L'autopista va ser creada i regulada en base a la Llei d'autopistes dels anys 60, tota la traça de l'autopista és titularitat del Ministeri, qui en aquests moments està licitant sis trams pel manteniment de la via, i que porten associada un àrea de servei cadascun, que seguiran en règim concessional. Cada municipi ha qualificat urbanísticament les àrees de servei de diferent manera, hem de planificar amb aquests municipis què volem que passi en aquestes àrees urbanísticament, per veure si cal fer modificacions en els planejaments actuals. Volem que hi hagi una visió territorial? Llavors cal fer una revisió del Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines. Per altra banda, si el que volem és un règim de serveis de "propietari local", el que cal fer és crear punts d'entrada i sortida a l'autopista cap a la Nacional i comunicar millor l'oferta complementària existent a l'eix N-II.

Respecte al que s'ha comentat abans del llarg termini que ofereixen les propostes plantejades, comenta que el que sabem segur és que al setembre es produiran retencions i sorgiran nous punts de col·lapse de les vies per l'aixecada dels peatges, però al menys els enfrontarem amb una resposta als problemes ja elaborada i llesta per posar-s'hi a treballar. Definim un full de ruta a seguir en els pròxims anys.

Sobre el que es comentava de la fiscalitat, és evident que els municipis perdran diners amb la gratuïtat de l'autopista, però pitjor serà la situació si tots els negocis que ara viuen de la mobilitat i es troben a l'eix N-II han de tancar per falta de clients, pel transvasament de trànsit cap a l'autopista. Hem de decidir si volem un model d'àrees de servei amb tots els serveis concentrats en el·lipses a l'autopista, o bé aprofitem els que ja tenim a les carreteres properes, donant una bona permeabilitat. També pot existir un model mixt, per aquelles àrees de l'autopista que es troben a peu del municipi i on es pot crear una connectivitat (per vianants) amb serveis que se situïn a fora de l'àrea.

Miquel Nogué. Considera molt important el que s'ha comentat: "si no tens res, no reclamaràs res". L'estudi elaborat ens ha de servir com un full que ruta, on es reculli el

que nosaltres creiem que s'ha de fer, i el que es demana des dels agents i institucions públiques.

Jaume Fàbrega. És molt important tenir una posició com a territori. Just avui, després de molts anys esperant-ho i reclamant-ho, s'ha publicat que hi ha un estudi preliminar per l'estació d'alta velocitat a l'aeroport de Girona. Cal no deixar de lluitar per millorar les infraestructures del territori, tenim una autopista i volem una autovia.

PM. Hi ha un tema que s'està treballant des de totes les institucions cada cop més, la sostenibilitat. Està estudiat que quan tu deixes gratuïta una via, estàs fent un gest cap a la in-sostenibilitat, menys cost implica més usuaris. Davant aquesta conseqüència inevitable hem de veure que podem fer per mitigar els efectes d'aquesta transformació. L'augment de permeabilitat en el territori, per tant la disminució de moviments innecessaris per accedir a un lloc determinat, és ja un primer element per disminuir l'impacte de la contaminació dels vehicles. Un segon punt, és fer que tota la nova transformació afavoreixi a la millora del servei de transport públic per carretera i augmenti la seva demanda, i al mateix temps es faciliti la intermodalitat. Per exemple, l'àrea de servei de Maçanet pot ser un punt d'intermodalitat, on els serveis de transport públic fessin parada, i la gent dels municipis del voltant es pogués beneficiar d'aquest servei accedint per l'àrea de servei. El mateix ha de succeir amb la intermodalitat amb el ferrocarril.

Finalment, el president de la Diputació tanca la sessió fent esment a que l'objectiu era presentar el que s'està fent i amb quina finalitat: preparar-nos per la imminent aixecada de peatges a l'AP-7, i sembla que tots anem en una mateixa línia de treball. Aquesta es l'última taula de debat que se celebra i a final d'aquest més o començaments d'agost es farà la presentació oficial de les propostes formulades per l'estudi, un estudi obert i que es podrà anar adaptant a les necessitats que vagin sorgint.

