

## ANNEX 2

### COMPARACIÓ FUNCIONAL I DE MOBILITAT DE LES ALTERNATIVES NORD (TRAM 1), SUD-1 (TRAM 2 I 4) I SUD-2 (TRAM 3 I 5) DEL TRAM VARIANT DE LA BISBAL I CORÇÀ

---

1. Comparació funcional de la memòria de l'estudi informatiu.
2. Anàlisi de la funcionalitat a l'estudi d'impacte ambiental.
3. Anàlisi de la mobilitat generada per les diferents alternatives.
4. Anàlisi de la mobilitat quant a la concepció d'una anella de comunicacions de les Gavarres.
5. Resum i conclusions.

# COMPARACIÓ FUNCIONAL I DE MOBILITAT DE LES ALTERNATIVES NORD (TRAM 1), SUD-1 (TRAM 2 I 4) I SUD-2 (TRAM 3 I 5) DEL TRAM VARIANT DE LA BISBAL I CORÇÀ

---

## 1. Comparació funcional de la memòria de l'estudi informatiu.

A l'apartat 12. *Valoració funcional, econòmica i mediambiental de les alternatives* de la memòria de l'estudi informatiu, en el seu punt 1. *Comparació funcional*, es diu:

*"Pel que fa referència a l'accessibilitat als nuclis de població és conclou:*

- L'accessibilitat a la Bisbal i Corçà és idèntica per a les alternatives nord i sud, atès que els enllaços es situen a distàncies molt similars d'ambdues poblacions*
- L'accessibilitat als nuclis de Monells, Cruïlles i Sant Sadurní de l'Heura resulta més fàcil en les alternatives sud*
- L'accés a les carreteres C-252 a Verges i GI-644 a Torroella de Montgrí resulta més fàcil en l'alternativa nord, malgrat que en les alternatives sud queda resolt amb els vials de connexió*

*Pel que fa referència al trànsit de pas, l'alternativa nord és més curta".*

Per tant, implícitament, el mateix estudi informatiu deixa clar que la millor alternativa és la nord ja que resol millor l'accés a les carreteres C-252 i GI-644, que són les de major trànsit, mentre que les sud no milloren substancialment el trànsit cap als nuclis de Monells, Cruïlles i Sant Sadurní de l'Heura que ja s'ha resolt des de l'entrada en funcionament de la circumval·lació sud de la Bisbal, essent igual en totes les alternatives l'accessibilitat a Corçà i la Bisbal i valorant el menor recorregut i temps de pas de l'alternativa nord pel trànsit de pas.

## 2. Anàlisi de la funcionalitat a l'estudi d'impacte ambiental.

A l'apartat VII. *Anàlisi d'alternatives* de l'estudi d'impacte ambiental es fan les següents valoracions quant a la funcionalitat de les diferents alternatives:

- Tindria una connexió directa amb les carreteres més importants d'aquesta zona, la C-252 de Corçà a Verges i Figueres, i les GI-644 i GI-652 de Vulpellac a Pals i Torroella de Montgrí, que són les carreteres amb més intensitat de trànsit actualment. Així s'evita que els vehicles que es dirigeixen a aquestes poblacions turístiques de l'Empordà hagin de passar per dins de cap nucli urbà.*
- Es millora la seguretat dins el poble per l'eliminació d'una bona part del trànsit, sobre tot pesat que circula per dins el mateix. (comú a les tres alternatives)*

- *En ser l'opció més curta representa menor consum de combustible per als vehicles que hi circulin i menor temps per realitzar el recorregut.*

L'estudi d'impacte ambiental reclama un nou enllaç directe al centre de la Bisbal per a l'alternativa nord ja que aquest enllaç hi és a les alternatives sud a través de l'enllaç de la carretera de Cruïlles i Cassà.

Per altra banda, l'accés als polígons industrials de Corçà i Forallac no canvia significativament entre les diferents alternatives, ja que si bé l'accés és més curt i directe per les alternatives sud, aquestes requereixen de vials de connexió que acaben a les mateixes rotondes existents actualment a la C-66, per la qual cosa no alliberen de manera significativa el trànsit actual d'accés a aquests polígons.

De totes aquestes valoracions se'n desprèn de forma global una millor funcionalitat de l'alternativa nord.

### **3. Anàlisi de la mobilitat generada per les diferents alternatives.**

En principi, i tal com manifesta la memòria de l'estudi informatiu, l'accessibilitat als nuclis de la Bisbal i Corçà no presenta diferències significatives entre les diferents alternatives, doncs molt majoritàriament s'hi accedirà seguint l'actual carretera C-66. Malgrat tot, a les alternatives sud s'ha previst un nou enllaç a la carretera de Cruïlles i Corçà (GI-664) que també permet una accessibilitat més directa al centre de la Bisbal, mentre que a la variant nord no s'ha previst un enllaç central directe a la Bisbal. Aquesta mancança ja ha estat assenyalada a l'estudi d'impacte ambiental i sembla obvi que per poder ser comparables les alternatives caldria que aquest enllaç hi fos a totes tres, quan a més sembla perfectament possible tècnicament, tot i la curta distància entre el viaducte del Daró i la boca del túnel oest de Castell d'Empordà.

Per tant, salvada aquesta diferència d'enllaços de l'alternativa nord respecte a les dues sud, l'accessibilitat a Corçà i la Bisbal seria idèntica per les tres alternatives.

Per a la mobilitat del trànsit de pas de Girona cap a la Costa Brava o en sentit invers és obvi que clarament la millor alternativa és la nord pel menor temps de pas (traçat més curt) i a més amb més seguretat (més recta, amb menys pendents, etc) suportant a més un menor consum energètic i contaminació atmosfèrica, també prou significativa.

Per la mobilitat del trànsit de pas per la C-66, ara nova anella de les Gavarres, cap a poblacions veïnes al nord i sud de la Bisbal i Corçà cal analitzar amb detall tant el trànsit actual per aquestes carreteres com la connectivitat actualment existent:

#### a) trànsit actual

D'acord amb la darrera publicació de la intensitat de circulació a les carreteres de la Generalitat (DPTOP, 2006) podem presentar

l'esquema adjunt.

Per tant, es pot aproximar que les dues vies que es dirigeixen cap al nord des de la Bisbal o Corçà a Parlavà i a Canapost tenen de tres a quatre vegades més trànsit que les dues que van cap al sud (a Cassà i a Calonge).

#### b) connectivitat actual

Les dues carreteres que de la Bisbal es dirigeixen al sud (a Cassà i a Calonge) es troben actualment ben connectades per la circumval·lació sud de la Bisbal, que degut a més al seu escàs trànsit, resolen molt bé aquestes connexions. Les dues carreteres que es dirigeixen al nord es resolen a través de dues rotondes situades a nivell sobre la mateixa C-66.

Per tant, i tenint en compte aquests factors, l'alternativa nord resol molt millor la mobilitat de la C-66 cap als vials que surten de la Bisbal i Corçà ja que connecta directament amb les carreteres amb més trànsit i pitjor connectades actualment, mentre que les alternatives sud resolen millor la mobilitat cap a les carreteres de menys trànsit i alhora ja ben connectades actualment per la circumval·lació sud de la Bisbal, exigint a més per les dues alternatives sud importants vials de connexió que no són necessaris per l'alternativa nord.

És a dir, les variants sud, existint ja una circumval·lació sud que ha millorat molt el temps de pas per la Bisbal i connecta molt bé amb les carreteres de poc trànsit cap a l'interior de les Gavarres, són clarament redundants des del punt de vista de la mobilitat, ja que no milloren gens el trànsit cap aquestes carreteres interiors de poc trànsit ni tampoc significativament el trànsit de les carreteres de més trànsit que van cap al nord, ja que els vials de connexió necessaris està previst que acabin a les mateixes rotondes existents actualment, no millorant en absolut el trànsit actual per aquestes. Precisament l'alternativa nord suposa alliberar molt significativament de trànsit de pas les rotondes existents actualment sobre la C-66 a Corçà i a Forallac, de tal manera que l'accessibilitat a la Bisbal i Corçà sí queda d'aquesta manera molt millorada.

Finalment, l'accessibilitat als polígons industrials de Corçà i Forallac, no sembla diferir gaire entre les diferents alternatives, ja que si bé les alternatives sud suposen una accessibilitat "a priori" més directa per la seva major proximitat, el fet que tot el trànsit cap a les carreteres del nord es resolgui per vials de connexió que acaben a les mateixes rotondes actuals que donen accés als polígons, suposa entorpir molt el trànsit d'accés als polígons. Contràriament, l'opció nord s'allunya en traçat dels dos polígons, però els hi permet una accessibilitat més fluida a través de les rotondes existents sobre la C-66 ja que allibera el trànsit important que actualment tenen per fer les connexions amb les carreteres a Parlavà (des de Corçà) o a Canapost (a Vulpellac).

#### **4. Anàlisi de la mobilitat quant a la concepció d'una anella de comunicacions de les Gavarres.**

L'actual estudi informatiu ja no es planteja com una simple variant de la Bisbal i Corçà sinó que és un tram i forma part d'un vial estratègic de primer ordre anomenat l'anella de les Gavarres per tal de connectar la capital, Girona, amb la Costa Brava mitjançant una anella de comunicacions de tipus autovia encerclant les Gavarres.

Aquesta concepció d'anella voltant l'espai d'interès natural del Massís de les Gavarres té també com a finalitat, a part de millorar òbviament l'accessibilitat entre els importants nuclis habitats de la Costa Brava i la capital i l'interior, la de millorar la connectivitat amb les poblacions a l'exterior de l'anella, on el trànsit és també molt important, i alhora reduir o pacificar el trànsit per les carreteres interiors de les Gavarres, de trànsit molt menor i amb un ús clarament turístic i de passeig o esportiu. Això suposa també, òbviament, contribuir a la protecció de l'espai i afavorir el seu ús turístic, apartat dels grans vials de comunicació.

Per tant, des d'aquesta concepció estratègica de l'anella, resulta molt més adient una variant nord que facilita molt millor la mobilitat cap a l'exterior de l'anella i en protegeix l'interior (el Massís de les Gavarres, espai d'interès natural amb protecció especial) que no pas les variants sud, que no milloren, com hem vist, les actuals connexions de la C-66 cap al nord i suposen un molt major impacte per proximitat al Massís de les Gavarres, induint a més un major trànsit per aquestes carreteres interiors.

Pensem a més que seria l'únic cas de l'anella de les Gavarres on es resolés la variant de poblacions entre les Gavarres i el nucli urbà, ja que totes les altres travesses es fan per l'exterior, com resulta obvi per la millora de la mobilitat exterior a l'anella i protecció de l'espai protegit interior. Inclús la millora proposada en aquest mateix estudi informatiu pel pas per la Pera segueix la mateixa filosofia.

## 5. Resum i conclusions.

Podem fer el següent quadre comparatiu per l'anàlisi de la funcionalitat i de la mobilitat generada per les tres alternatives.

Anàlisi de la funcionalitat i mobilitat generada	NORD	SUD-1	SUD-2
Accessibilitat a la Bisbal i Corçà	Té un enllaç menys però allibera el trànsit per les rotondes actuals de la C-66 que enllacen amb les vies nord	Tenen un enllaç més directe a la Bisbal però no alliberen tot el trànsit per les rotondes de la C-66	
Mobilitat del trànsit de pas	La millor: més curta, més recta, menys pendent i més segura	Més llargues, menys rectes, més pendent i menys segures	
Mobilitat pel trànsit cap a les carreteres exteriors	La millor: no necessita vials de connexió per enllaçar amb les carreteres principals i allibera trànsit per la C-66	Requereixen d'enllaços nous per connectar amb les carreteres exteriors de més trànsit que segueix passant per les mateixes rotondes existents a la C-66	
Mobilitat per l'accés als polígons industrials	Connexió una mica més llarga però alliberant de trànsit a les connexions actuals per la C-66	Accessibilitat més directa als polígons però no millorant gaire el trànsit per les rotondes actuals d'accés als polígons des de la C-66	
Concepció de l'anella de comunicacions	Idònia	Dolenta o molt dolenta	
Aïllament de poblacions	Afecta poc al nucli de Castell perquè passa en túnel	Afecta als nuclis de: els Anyells, Santa Cristina i Puigventós	Afecta als nuclis de: els Anyells, Santa Cristina, Puigventós i Fonteta

En un quadre numèric ho podríem expressar així donant valor 1 a la millor solució i proporcionalment a la resta:

Anàlisi de la funcionalitat i mobilitat generada	NORD	SUD-1	SUD-2
Accessibilitat a la Bisbal i Corçà	1,2	1,0	1,1
Mobilitat del trànsit de pas	1,0	1,4	1,5
Mobilitat pel trànsit cap a les carreteres exteriors	1,0	1,4	1,5
Mobilitat per l'accés als polígons industrials	1,2	1,0	1,1
Concepció de l'anella de comunicacions	1,0	1,2	1,5
Aïllament de poblacions	1,0	1,5	1,4
<b>TOTAL:</b>	<b>6,4</b>	<b>7,5</b>	<b>8,1</b>
<b>VALOR RELATIU:</b>	<b>1,00</b>	<b>1,17</b>	<b>1,27</b>

Per tant, podem concloure que des del punt de vista de la funcionalitat i mobilitat generada la millor alternativa és la nord, amb diferències significatives sobre les dues alternatives sud.

A més, sigui quina sigui la possible ponderació d'aquests paràmetres, la millor solució des del punt de vista de la funcionalitat de la via i la seva mobilitat generada seguiria éssent la nord per la raó de que per la majoria dels paràmetres considerats és la nord la millor alternativa.