



En Barcelona

## **Raquel Sánchez presenta un programa con más de 40 actuaciones para mejorar la funcionalidad y accesibilidad de la AP-7 y la AP-2 tras eliminar los peajes**

- De las actuaciones previstas en ambas autopistas catalanas, ya están programadas 35, con una inversión cercana a los 1.050 millones de euros, y han empezado las licitaciones.
- La titular de Mitma explica que la intención del programa es adaptar las infraestructuras que vertebran Cataluña a la realidad actual y las necesidades futuras.
- Con estas actuaciones se busca mejorar la funcionalidad, la accesibilidad, la capilaridad y la seguridad de ambas infraestructuras ante el incremento de los tráfico tras la liberación de los peajes el 31 de agosto de 2021.
- La ministra defiende que se ha logrado el objetivo de mejorar el servicio y reducir la accidentalidad y contaminación del corredor al evitar la circulación de vehículos pesados por carreteras convencionales.
- El programa incluye la construcción de nuevos enlaces y la mejora de los existentes, así como aumentos de capacidad en determinados tramos de las autopistas y mejoras en otras vías.

Madrid, 29 de julio de 2022 (Mitma)

La ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, ha presentado el Programa de actuaciones en las autopistas AP-2 y AP-7, diseñado para conseguir una red viaria más resiliente, accesible, funcional y segura en Cataluña, ante el incremento del tráfico fruto del levantamiento de los peajes el pasado uno de septiembre de 2021. El secretario general de Infraestructuras, Xavier Flores, ha acompañado a la ministra en la presentación del plan, hoy en Barcelona, y ha explicado el detalle de las obras previstas.



El programa incluye hasta 42 actuaciones de mejora en ambas infraestructuras y en otras carreteras del entorno, de las que ya están programadas 35 intervenciones con un presupuesto de casi 1.050 millones de euros.

“El fin de los peajes en las vías estatales ha supuesto un cambio de modelo radical en Cataluña por ser la comunidad con más kilómetros de pago. Preveíamos un trasvase de vehículos de carreteras convencionales como la N-240 o la N-340 hacia las autopistas. Contábamos con ello y buscábamos ese objetivo”, ha asegurado la ministra durante su intervención, en la que ha destacado que la medida también ha ayudado a incrementar la seguridad en el corredor.

“Al evitar la circulación de vehículos pesados por las carreteras convencionales estamos mejorando las condiciones de seguridad y de servicio, reduciendo la contaminación y salvando vidas, como se demostró en los últimos años con las bonificaciones al tráfico pesado en la AP-2 y la AP-7”, ha sentenciado Raquel Sánchez, que ha destacado que en “pocos meses” se desmantelaron las barreras y las marquesinas borrando “50 años de peajes estatales en Cataluña”.

### **Aumento del tráfico**

Y es que la eliminación de los peajes al finalizar el contrato de concesión con ACESA, tras más de 50 años de explotación, ha producido una redistribución de la circulación a lo largo de los itinerarios, produciéndose incrementos significativos de tráfico en determinados tramos de las autopistas, que son esenciales para la vertebración de Cataluña y tienen un papel muy relevante en el transporte internacional.

En concreto, desde que se levantaron las barreras, el tráfico total de la AP-2 se ha multiplicado por dos, destacando el incremento del tránsito de vehículos pesados, que se ha triplicado. Asimismo, ha aumentado un 40% de media el tráfico total de vehículos de la AP-7, registrándose un incremento del 80% en la circulación de los vehículos pesados.

“Con los estudios de impacto de tráfico tras varios meses desde el fin de los peajes, pusimos en marcha la maquinaria administrativa y política para definir el futuro de la AP-7 y la AP-2. Con esos datos ya podemos planificar con rigor las actuaciones necesarias. De hecho, ya se están licitando y en redacción los estudios y proyectos necesarios”, ha afirmado la ministra.



No en vano, de los 223,8 kilómetros (km) que se prevén construir para mejorar la funcionalidad y la capacidad del corredor (terceros y cuartos carriles), ya está programada la mejora en 160 km con una inversión de 920,7 millones de euros. Asimismo, se ha programado actuar sobre 12 enlaces en la AP-7 y la AP-2 y se prevé construir 14 enlaces nuevos, de los que 10 ya están programados y cuatro en estudio.

También se construirán nuevos aparcamientos seguros para camiones, previéndose tres nuevos en el ámbito de la AP-2, de la AP-7 sur y de la AP-7 norte, estando su emplazamiento y dimensión en análisis.

“La intención detrás de las actuaciones no es incentivar el uso de las autopistas. El objetivo es adaptar las infraestructuras a la realidad actual y las necesidades del futuro. Sin peajes han cambiado los flujos y, especialmente la AP-7, soporta un tráfico muy intenso. No hacer nada no es una opción. Generaría congestiones, contaminación, más accidentes”, ha explicado la ministra.

Así, estas actuaciones supondrán un ahorro socioeconómico de unos 170,2 millones de euros al año fruto de la reducción de los tiempos de desplazamiento, la minoración de los costes por accidentalidad al mejorar la seguridad vial y las menores emisiones contaminantes. En concreto, se calcula un ahorro de 6,3 millones de horas al año y un descenso del 15% de las víctimas mortales por accidentes de tráfico. Asimismo, la mejora y construcción de nuevos enlaces beneficiará cada día a más de 747.000 usuarios de las autopistas.

“Aunque el ferrocarril sea la prioridad, seguirá habiendo coches, aunque sean de cero emisiones y seguiremos necesitando autopistas (...) Buscamos aprovechar las autopistas para coser y vertebrar el territorio mejorando la permeabilidad con otras vías y dar lugar así a nuevos itinerarios, que hasta hora exigían rodeos y distancias mayores”, ha asegurado Raquel Sánchez.

### **Construcción de nuevos enlaces**

Una de las principales características de las autopistas de peaje es que tienen una densidad de enlaces baja, ya que están diseñadas para priorizar el tráfico de largo recorrido. Con la nueva explotación resulta oportuno construir nuevos enlaces que permitan una mejor conectividad con el territorio.



En este sentido se han programado construir diez nuevos y están en fase de estudio otros cuatro. La inversión total programada es de 75,9 M€ para los siguientes enlaces:

- En la AP-2, Castellans y Vimbodí.
- En la AP-7, Conexión con A-7 en L'Hospitalet de L'Infant, Conexión con A-7 en Tarragona Norte, Ferran, Roda de Berà, enlace con C-51 (El Vendrell), Banyeres del Penedès, Sant Celoni/La Batllòria y Figueres centro.

### **Mejora de enlaces**

Se han identificados diversos enlaces en los que son necesarias actuaciones para mejorar su funcionalidad y capacidad, lo que mejorará sus condiciones de seguridad vial y de servicio.

Se han seleccionado 12 enlaces en los que son más necesarias este tipo de actuaciones, con una inversión de 52,6 millones de euros. Las actuaciones se corresponden con los enlaces:

- En la AP-2, Lleida.
- En la AP-7, Vilafranca del Penedès centro, Martorell, Santiga, C-58/B-30 en Cerdanyola del Vallès, enlace con C-60 en Granollers, Maçanet de la Selva, Girona Sur, Girona Norte, Orriols/L'Escala, La Jonquera Norte.

### **Mejora de la funcionalidad y la capacidad**

En la AP-7 existen determinados tramos en los que es necesario actuar para ampliar su capacidad debido a problemas de congestión. Así, se prevé la construcción de carriles adicionales en cinco tramos con una inversión de 687 millones de euros, para un total de 133 km y está en estudio un tramo más, que eleva a 163 km los carriles nuevos previstos y nueve actuaciones, entre programadas y en estudio. Los tramos programados son:

- En la AP-7: Frontera Francesa-La Jonquera; Hostalric - Montornès del Vallès; Montmeló - Paret del Vallès; Conexión B-23 - AP-2 (El Vendrell) y L'Hospitalet del Infant- Amposta



## Actuaciones complementarias

Por último, se han previsto actuaciones de mejora sobre otras vías en los corredores del entorno de la AP-2 y AP-7 y que son complementarias a su funcionamiento. Se han programado cinco actuaciones con una inversión de 233,7 millones, actuando sobre 26,6 km, a lo que se añadirían dos actuaciones en estudio que elevan a 60 km los nuevos carriles. Las actuaciones programadas son:

- En la N-240, Aumento de capacidad de la carretera entre Borgues Blanques y Lleida y duplicación de calzada (conversión A-27) entre Lilla y el enlace de conexión con AP-2 en Montblanc.
- En la A-2, B-40 y AP-7, Conexión A-2, B-40 y AP-7 en el entorno de Abrera y Martorell.
- En la N-II, duplicación de la variante de Figueres y nuevos enlaces de conexión con AP-7 al norte y sur de esta localidad.
- En la N-260, la variante de Vilafant
- En la N-II, duplicación calzada entre Riera de Cinyana y Orriols
- En la N-340, duplicación (conversión en A-7) entre La Mora y el enlace de Ferran de conexión con la AP-7

Para planificar esta reordenación se redactaron sendos estudios previos sobre distribución de la demanda y necesidad de actuaciones en la Red de Carreteras del Estado, dos para la AP7 (Tarragona-Valencia-Alicante) y otro para el resto de la AP-7 (Tarragona-La Jonquera) y la AP-2 (Zaragoza-El Vendrell).



Nota de prensa

Programa de actuaciones en la AP-7 y la AP-2



	Inversión prevista (Mill€)
<b>Nuevos enlaces</b>	<b>75,9</b>
<b>Mejora de enlaces</b>	<b>52,6</b>
<b>Mejora de la funcionalidad y la capacidad</b>	<b>687</b>
<b>Actuaciones complementarias</b>	<b>233,7</b>
<b>Inversión total programada</b>	<b>1.049,2</b>

<b>Actuaciones</b>	<b>42</b>
<b>Nuevos kilómetros</b>	<b>223,8</b>

Las actuaciones incluyen las programadas y en estudio