



Ajuntament de
Lloret de Mar

CARLES ROS i ARPA, secretari general de l'Ajuntament de Lloret de Mar (La Selva),

CERTIFICO:

Que en el Ple municipal en sessió de data 30 de maig de 2022 es va adoptar el següent acord:

19.- MOCIÓ PRESENTADA PER JUNTS PER LLORET, ERC i ELS REGIDORS/RES SOCIALISTES NO ADSCRITS, PER EXIGIR DEL GOVERN DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA i LA RESTA D'INSTITUCIONS DEL PAÍS SOLUCIONS A LA PROBLEMÀTICA DE MOBILITAT DEL MUNICIPI DE LLORET DE MAR (exp. 10292022000019)

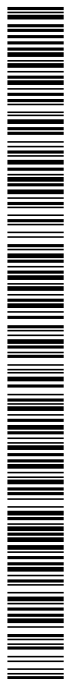
«Lloret de Mar compta amb una població, segons el padró del mes de maig de 2022, de 40.533 habitants. Compta amb un padró de 30.099 vehicles. En situació de normalitat rep gairebé 1.300.000 persones, procedents de tot el món que s'hi allotgen, a més de totes aquelles que hi fan una visita d'un dia sense allotjar-s'hi.

El municipi compta amb un terme d'una extensió de 4846 hectàrees de les quals 3258 hectàrees, és a dir, el 67 % són de superfície forestal. Te una orografia accidentada, el que complica la execució d'infraestructures de mobilitat. Els principals accessos a la població són per l'Oest, per mediació de la GI-682, que la comunica amb el municipi veí de Blanes i des d'aquest, amb la C32 en el seu enllaç a la GI-600 al municipi de Tordera, al Nord, per la C63 de Lloret de Mar a Olot, que la comunica amb l'AP7 i amb la A2.

La principal via de connexió entre Lloret de Mar i la capital de Catalunya, Barcelona i el seu aeroport internacional, es du a terme des de la C32. Pel que fa a la connexió amb la frontera amb Catalunya nord, resta d'Europa, i amb l'aeroport de Girona, es du a terme per mediació tant de l'AP7 com de l'A2, a les que s'ha d'accedir imperiosament des de la C63.

És una evidència que les infraestructures de comunicació esdevenen cabdals pel desenvolupament social i econòmic de qualsevol ciutat. En aquest sentit, Lloret de Mar, en el context català, esdevé una "para avis" en relació a la resta de municipis de similar població i/o volum d'activitat, en tant que és la única que està mancada de cap via d'alta capacitat que li doni servei. Aquest fet comporta que, en situacions de màxima activitat, i de forma mantinguda, es produeixin col·lapses de trànsit per la saturació que presenten les infraestructures d'accés a la ciutat.

La GI-682 entre Lloret, Blanes i l'enllaç a la C32, es troba en moltes ocasions col·lapsades i amb retencions de trànsit que penalitzen no només els usuaris habituals de la via, també l'activitat del municipi: per la insatisfacció que els





Ajuntament de Lloret de Mar

visitants pateixen per la dificultat d'accés que penalitza la repetició i la minoració de la competitivitat turística del municipi atès que els operadors pateixen un major cost i durada del trajecte entre aquest i les instal·lacions aeroportuàries, respecte d'altres destinacions turístiques.

D'altra banda, tot i que veus diverses insisteixen en que la solució passa pel desdoblament de la carretera GI-682 Blanes-Lloret, nombrosos estudis acrediten que l'ampliació o millora de la infraestructura resulta a més de costosíssima i difícilment executable, impròpia d'allò que hauria de ser la lògica de qualsevol actuació d'aquest tipus: treure les emissions de l'entorn urbà, atenent a la salut i qualitat de vida que demanden els residents i en aquest sentit la tendència en tots els àmbits urbans de referència és la implantació de zones de baixes emissions. No podem obviar tanmateix, que existeix un projecte aprovat, el BRCAT, finançat amb fons "Next Generation", quin objecte és implantar un corredor d'autobús interurbà entre Blanes i Lloret que lògicament farà una ocupació important de l'espai disponible sense que previsiblement minvi l'afluència de vehicles de transport privat, atesa la tendència acreditada des de l'eclosió de la pandèmia del COVID19.

Pel que fa a la C63 al seu pas pel municipi de Lloret, el seu traçat es desenvolupa en un espai orogràficament molt complex, flanquejat de urbanitzacions residencials i mancat d'espai per fer efectives ampliacions de traçat que donin resposta a les necessitats del municipi. És més, la pròpia complexitat de la via fa que sigui una de les que presenta més sinistralitat de Catalunya, i tal circumstància ha fet que veïns i autoritats hagin reclamat l'adopció de mesures de seguretat, que s'espera s'implantïn en breu, que per la seva pròpia naturalesa, que prima la seguretat abans de que la rapidesa (el que resulta plenament justificat per les dades de sinistralitat de la via); impossibiliten que aquesta infraestructura pugui servir com a principal accés a la població en tant penalitza el trajecte en temps i comoditat.

El cúmul de totes les circumstàncies expressades ha fet que, històricament, s'hagi demandat per la societat lloretenca, la prolongació de la C32, des de l'enllaç a la GI600 a Tordera, fins el municipi de Lloret de Mar. Des de fa dècades, existeixen projectes al respecte. Sense haver de remuntar-nos més enllà en el temps, l'any 2011 el que fou conseller de territori de la Generalitat de Catalunya, va presentar un projecte al municipi de Lloret de Mar. La projecció d'una recreació virtual de la execució del traçat sobre el territori, obrint-se pas entre boscos, va causar commoció i va ajudar a prendre consciència de l'impacte sobre el territori que la execució d'aquesta mena d'infraestructures comporta. Ara tocava als municipis de Lloret de Mar i Blanes patir el que havien patit abans tots els municipis del Maresme i Tordera, per posar al seu abast aquesta infraestructura de comunicació.

La necessària preservació del medi, s'ha de poder compatibilitzar amb les necessitats de comunicació que una ciutat com Lloret de Mar demanda i en aquest sentit, el projecte de la C32 ha vist potenciada i reforçada la implantació de mesures correctores de caràcter ambiental per minorar





Ajuntament de Lloret de Mar

l'impacte de la mateixa per raó dels condicionants que la revisió judicial del projecte ha comportat.

En termes de mobilitat, l'únic projecte en ferm que a dia d'avui sembla poder millorar la mobilitat del municipi passa per l'execució de la ronda de la Costa Brava, mitjançant la prolongació de la C32 fins el municipi de Lloret de Mar, en el seu format de 2+1 carrils, fins la confluència amb la C63, i la execució de la variant compromesa pel departament de Territori de la Generalitat de Catalunya l'any 2016, que des de la C63, enllacés amb la GI680 Lloret-Tossa, a l'alçada de Canyelles i Coll de Llop (EI-NG-15068 /PC. NG-15068 Contracte de serveis per a l'assistència tècnica per a la redacció de l'estudi informatiu i del projecte constructiu de millora general. Nova carretera C-32 Tram: Lloret de Mar-Tossa de Mar, adjudicat el 14 d'abril de 2016, a AUDIGINTRAESA SA & Tec -Cuatro, SA (UTE), per un import de 1.265.900,00 € més IVA, i un termini d'execució de 8 mesos).

La legítima oposició al projecte ha aconseguit, en seu judicial i fins a dia d'avui, paralitzar la execució de la infraestructura, però no ha estat capaç d'oferir cap alternativa viable tècnica, econòmica i ambientalment, al mateix.

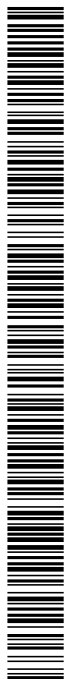
No volem deixar de fer palès que la fi de les concessions a les autopistes catalanes, i el fet que la prolongació de la C32 hauria de ser finançada pel Govern de la Generalitat, ha comportat un cert desinterès per part del departament de territori en l'impuls de tal infraestructura.

El cert, però, és que totes tals circumstàncies han tingut una afectació directa als interessos del municipi de Lloret, els dels seus habitants i al seu canvi de model turístic. En aquest sentit, el govern municipal, en la seva recerca d'oportunitats econòmiques pel municipi, que servissin a tal transformació, fa temps que ha assolit preacords amb referents en l'àmbit de l'oci familiar de primer nivell mundial que per a materialitzar-se condicionen l'existència de tal infraestructura de comunicació i quin interès s'està marcint per la seva manca de concreció.

La nostra obligació, en defensa de l'interès públic, i dels lloretencs i lloretenques es conciliar tots els interessos en joc, compatibilitzant la legítima defensa del medi ambient amb la viabilitat econòmica i social del municipi, que permeti a tots aquells que hi viuen desenvolupar el seu projecte personal i familiar amb fonament a una realitat socioeconòmica que ens ha vingut donada pels precedents i que pretenem modular a millor. En aquest sentit, millorar de forma substancial les infraestructures de comunicació del nostre municipi és imprescindible.

Per tot l'anterior, el Ple de l'Ajuntament de Lloret de Mar aprova:

Primer.- Exigir de tots els poder públics del país, en especial del Govern de la Generalitat de Catalunya que, en pro de l'interès públic, facin realitat d'una





Ajuntament de Lloret de Mar

vegada per totes i amb la màxima celeritat, la millora de les infraestructures de comunicació de Lloret de Mar.

Segon.- Exigir que la execució i implantació de totes tals infraestructures de comunicació es faci atenent als criteris de millora substancial de la mobilitat, preservació del medi ambient, atenent als paràmetres dels estudis d'impacte ambiental aprovats, i qualitat de vida dels residents del municipi allunyant d'ells les emissions dels vehicles.

Tercer.- Donar trasllat dels acords adoptats al Govern de la Generalitat del Catalunya, als grups parlamentaris del Parlament de Catalunya i als municipis de Tordera, Blanes i Tossa de Mar.»

Aquest certificat s'emet amb l'advertència prevista a l'art. 206 del Reglament d'organització i Funcionament de les Corporacions Locals, en el sentit que manca l'aprovació definitiva de l'acta i que queda a reserva dels termes que resultin de la seva aprovació pel Ple de l'Ajuntament

I, perquè consti, als efectes que siguin procedents, lliuro aquest certificat amb el vistiplau de l'alcalde, a Lloret de Mar.

Document signat digitalment.

