

El conseller Vila i els ajuntaments consensuen la construcció de la nova Ronda Costa Brava Sud

- Lloret, Tossa i Tordera tanquen un acord amb el Departament de Territori i Sostenibilitat per executar una infraestructura que millorarà l'accessibilitat i la mobilitat de la Selva Marítima i el nord del Maresme
- L'àmbit té una població superior als 150.000 habitants i rep 2,5 milions de turistes anuals
- Els govern locals expressen la seva satisfacció per la proposta i el de Lloret de Mar anuncia que la sotmetrà a ratificació del ple municipal
- La Generalitat donarà llum verda el mes vinent a la primera fase entre Blanes i Lloret i, en paral·lel, es licitarà el projecte constructiu de la segona fins a la connexió amb la carretera de Tossa de Mar

El conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, ha consensuat aquest migdia amb el territori la construcció de la nova Ronda Costa Brava Sud i la seva execució en dues fases. Així, en una reunió mantinguda amb els alcaldes i representants dels municipis afectats, s'ha acordat que el mes vinent el Departament de Territori i Sostenibilitat donarà llum verda a la primera fase corresponent al ramal entre Blanes i Lloret de la C-32, amb l'objectiu que les obres comencin la primavera vinent, i, en paral·lel, es licitarà l'estudi informatiu i la redacció del projecte constructiu de la segona fase, que completarà la circumval·lació de Lloret de Mar fins a connectar amb la carretera de Tossa de Mar (GI-682).

Vila ha expressat després de la reunió la seva satisfacció per haver aconseguit **“una solució territorial de consens que permet impulsar una obra clau per al desenvolupament econòmic del sud de la Costa Brava i que permetrà millorar l'accessibilitat i la mobilitat interna en tot aquest entorn, que té una població superior a les 150.000 persones i que rep 2,5 milions de turistes l'any”**. Els governs locals també han valorat l'acord de forma positiva i, en el cas de Lloret, ha avançat que sotmetrà la proposta a la ratificació del ple municipal.

■ **Comunicat de premsa** ■

D'aquesta forma, la primera fase del projecte –el tram entre Blanes i Lloret- es podrà començar a executar a partir del maig vinent, amb un cost d'execució de 71 MEUR que es finançaran amb la major inducció de trànsit a l'autopista C-32. Per la seva banda, la segona fase, que donarà continuïtat al traçat a través de la circumval·lació de Lloret fins a la connexió amb la carretera de Tossa de Mar, començarà el segon semestre de 2018, amb un cost de 98 MEUR, finançats amb recursos pressupostaris.

Primera fase: Blanes-Lloret

El tram Blanes-Lloret, lliure de pagament, donarà continuïtat a la C-32 i permetrà millorar l'accessibilitat i la mobilitat en aquest entorn de la Costa Brava. Estarà format en la major part del recorregut, de 6,5 quilòmetres de longitud, per tres carrils, dos de pujada i un de baixada, amb els sentits de circulació separats per una mitjana per afavorir la seguretat viària; en alguns trams, s'ha previst dos carrils en tots dos sentits per a facilitar els avançaments de vehicles lents. Aquesta configuració de carrils (2+1) amb barrera s'ha implantat amb èxit a països com Suècia, França o Irlanda per evitar xocs frontals i és pionera a l'Estat espanyol. El traçat de la carretera s'ha projectat perquè sigui compatible amb una ampliació de carrils en el cas que l'increment de trànsit ho requereixi.

La nova carretera salva l'orografia de l'entorn mitjançant cinc viaductes i dos túnels. El primer túnel (Tres Turons) és artificial, té una longitud de 150 metres de longitud i està format per dos tubs de dos carrils cadascun, mentre que el segon (de l'Àngel) té 335 metres de longitud i un sol tub.

Segona fase: la circumval·lació de Lloret

La segona fase del projecte preveu la circumval·lació de Lloret de Mar, que tindrà una longitud de 2 quilòmetres, amb una successió de viaductes i un túnel, que creua la Muntanya del Morro Fred, de 1.525 metres. El vial enllaçarà amb la carretera GI-682, que connecta amb Tossa de Mar, i també donarà accés a Cala Canyelles i les urbanitzacions costaneres.

El nou vial tindrà la configuració d'una carretera del tipus 1+1 amb separació de fluxes, és a dir, la disposició d'un carril per a cada sentit de circulació separats físicament per un sistema de contenció de vehicles.

10 de desembre de 2015