

La conselleria de Territori treballa una vintena de projectes per millorar els accessos des de Lleida i des de Barcelona als Pallars, unes de les comarques més mal comunicades de Catalunya. Entre aquests destaquen les variants en els principals municipis i també la reforma de carreteres com la que creua el coll de Comiols, pendent des de fa anys.

CARRETERES PROJECTES

El Govern estudia uns vint projectes per millorar els accessos al Pallars

L'objectiu és acordar amb les institucions locals quines obres es poden prioritzar

H.CULLERÉ

[LLEIDA] La Generalitat ha posat sobre la taula una vintena de projectes dissenyats recentment o recopilats en els últims anys amb l'objectiu de millorar les connexions amb el Pirineu a través del Pallars Jussà i el Sobirà tant des de Lleida com des de Barcelona.

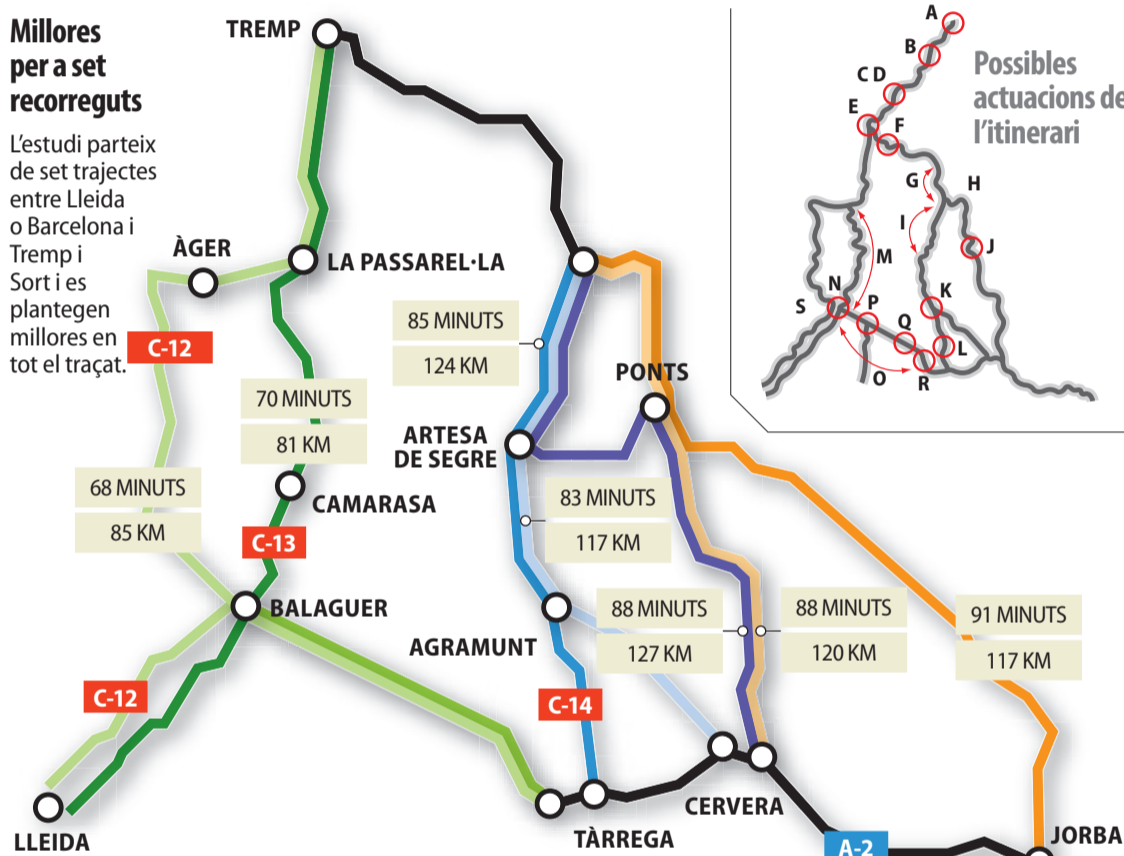
La previsió de la conselleria de Territori és posar en mans de les institucions locals totes les opcions i arribar a acords sobre quins s'han de posar en marxa i amb quin calendari, és a dir, com es prioritzen tenint en compte que les inversions són milionàries en tots els casos, que les arques públiques a penes s'han recuperat de la crisi i probablement mai seran les que van ser fa vint anys i que en alguns casos es tracta de projectes amb un impacte ambiental considerable. El principal exemple de tot això és l'accés al Pallars des de la Noguera pel coll de Comiols (vegeu el desglossament inferior), probablement la principal assignatura pendent del Govern d'accessibilitat al Pirineu.

Es tracta de fins a dinou projectes de reforma distribuïts en nou rutes, dos de les quals surten de Lleida i Balaguer (arriben al Pallars per Àger o pel Doll) i les altres set procedeixen de Barcelona i passen per Cervera, Calaf o Tàrraga i per Ponts, Agramunt, Artesa o Balaguer, fins a arribar a Sort per Comiols, per la C-12 o per la C-13. En aquests itineraris, els trams de carretera pendents de reforma situats més al nord tenen un volum de trànsit d'entre 3.000 i 5.000 vehicles diaris, però cap al sud es dispara fins a la quantitat de 10.000 (a Ponts, per exemple). La majoria dels projectes són variants i es disseminen entre les carreteres C-13, N-260, C-53 i C-14. De fet, un dels projectes, la variant oest de Balaguer, ja és una realitat i es va inaugurar fa només unes setmanes, mentre que la carretera C-53 de Tàrraga a Balaguer per Bellcaire és objecte també de diverses intervencions. També destaquen projectes com la ronda de Gerri de la Sal, dependent del ministeri de Foment i que, de fet, va començar a construir i després va aparcar per la polèmica arran de la inestabilitat de la muntanya que s'havia de perforar. Es va substituir per una reforma de la travessia.

ESTUDI DE CONNECTIVITAT DELS PALLARS

Millores per a set recorreguts

L'estudi parteix de set trajectes entre Lleida o Barcelona i Tremp i Sort i es plantegen millores en tot el traçat.



- A. Variant de la C-13/N-260 a Sort. **17 M€**
- B. Variant de l'N-260 a Gerri de la Sal. **43,5 M€**
- C. Variant de l'N-260 a la Poble de Segur. **25 M€**
- D. Variant de la C-13 a la Poble de Segur. **14 M€**
- E. Variant de la C-13/C-1414b a Tremp. **41 M€**
- F. Variant de la C-1412b a Vilamitjana. **9 M€**
- G. Condicionament de la C-1412 a Comiols. **122,5 M€**
- H. Nova carretera entre Folquer i Ponts. **126 M€**
- I. Condicionament de l'L-512 entre Folquer i Artesa de Segre. **60 M€**
- J. Variant de la C-14 a Ponts. **44,5 M€**
- K. Variant de la C-14 a Agramunt. **24,5 M€**
- L. Variant de la C-14 a Claravalls. **16 M€**
- M. Condicionament de la C-13 entre la Passarel·la i Camarasa. **Entre 237 i 267 M€**
- N. Desdoblament de la C-13 entre Tèrmens i Balaguer i condicionament fins a la Sentiu. **49 M€**
- O. Condicionament de diversos trams de la C-53 entre Vallfogona de Balaguer i Anglesola sense variants. **44,5 M€**
- P. Variant de la C-53 a Bellcaire. **15,5 M€**
- Q. Variant de la C-53 a la Fuliola i Tornabous. **15,5 M€**
- R. Variant de la C-53 a Anglesola. **5,5 M€**
- S. Connexió de la C-12 amb la C-26-variant oest de Balaguer. **4,5 M€**

Comiols, el gran debat sobre el túnel que vol el territori

Després de les reformes dels accessos al Pallars Jussà pel Doll (C-13) i per Àger (C-12), el pas de Comiols centra totes les atencions. Els alcaldes reclamen un projecte que solucioni les actuals dificultats de la carretera.

La Generalitat va descartar fa anys construir el llarg túnel que els edils reclamen i el va substituir per cinc petits passos subterranis i diversos viaductes. Els últims estudis contemplen quatre alternatives per al nou accés de Comiols, entre Artesa de Segre i Tremp, l'actual C-1412b. Les quatre alternatives estudiades impliquen diferents traçats i dos d'aquestes suposarien un impacte sever per la seua afectació al PEIN del Montsec.

Segons els estudis de la conselleria de Territori, el resum de les opcions per a aquesta



Imatge d'arxiu de l'entrada al coll de Comiols.

nova via és l'alternativa que prioritza el túnel redueix la longitud d'aquesta carretera de 29,4 quilòmetres a 25,3, suposa una inversió de tres-cents milions d'euros i implicaria un estalvi de temps equivalent a 6,4 milions d'euros.

En canvi, si s'opta per mantenir el traçat de la C-1412b millorant-lo, la inversió es reduiria a 180 milions d'euros; la longitud del tram passaria de

29,4 quilòmetres a 27,4 quilòmetres i l'estalvi de temps es quedaria en cinc minuts. En tots dos casos, la velocitat de circulació seria de noranta quilòmetres per hora en un accés que té un trànsit al voltant de 1.300 vehicles diaris, molts dels quals cobreixen trajectes locals. Els alcaldes hauran de negociar ara quina opció prioritzen per al reclamat accés per Comiols.