

Foment confirma que els accessos al Pimorent seguiran l'opció de la Vinyola

LÓURDES CALDERA
Puigcerdà

Els accessos entre el túnel del Cadí i el túnel del Pimorent en el seu vessant català seguiran paral·lels la via del tren, en el que és l'opció coneguda com de la Vinyola. El ministeri de Foment ha confirmat a aquest diari que la redacció del projecte que recentment ha adjudicat per a la construcció dels accessos es farà seguint el traçat proposat en l'opció 1 (la de la Vinyola), que era la que el ministeri de Medi Ambient havia triat de les tres que s'havien proposat.

Fons del ministeri de Foment han confirmat que l'opció 1 és l'escollida per fer uns accessos que estan pendents des de fa deu anys. L'alternativa 1 s'inicia a uns 300 metres al sud de l'ileta d'enllaç amb la N-260 i continua en direcció nord cap a Sant Martí d'Aravó. A partir d'aquí, el traçat és paral·lel a la via del tren, passa pel nucli habitat del Molí del Pont i creua el camí de la Vinyola, al costat de l'actual pas a nivell. A partir d'aquí, el traçat gira cap a l'oest i, per la Fleca Vella, creua el riu Aravó i la frontera per enllaçar amb el traçat pel costat fran-

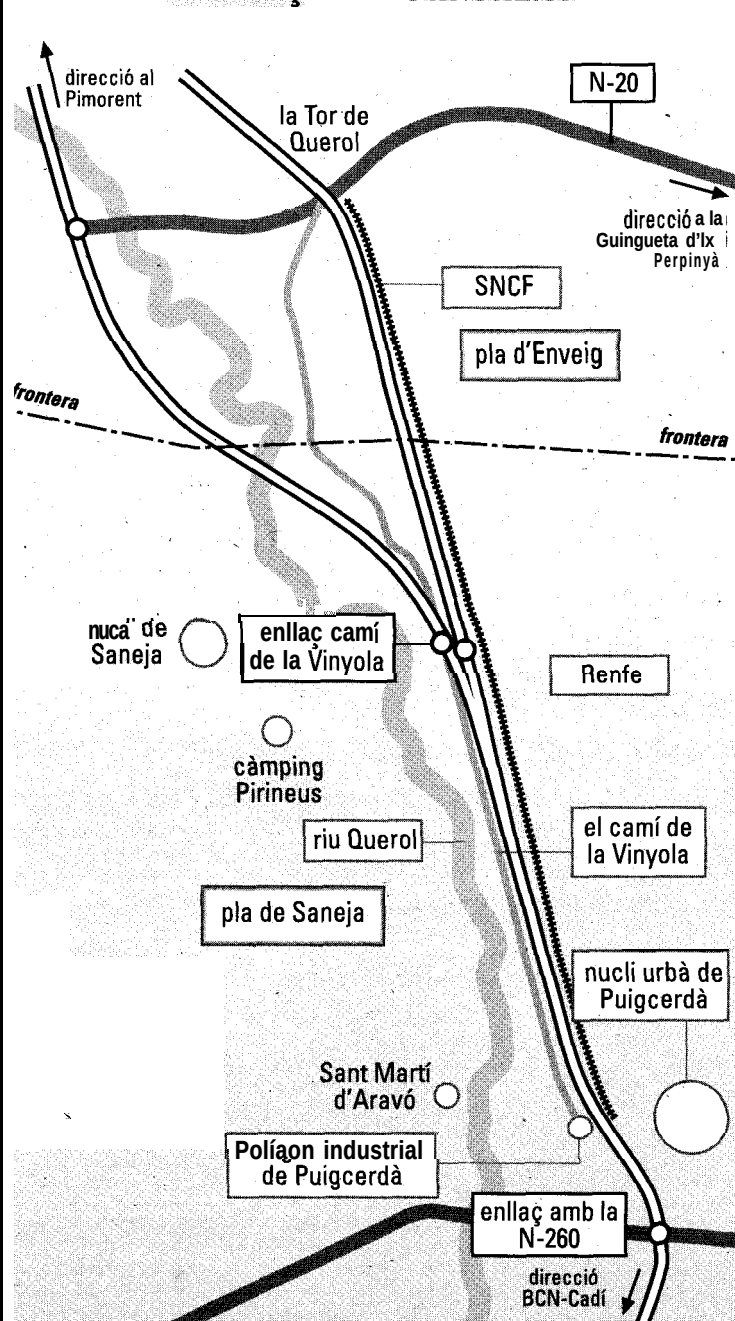
cès. L'empresa Auditories i Enginyeries, a la qual s'ha adjudicat la redacció del projecte, l'haurà de tenir enllestit abans del proper mes de juny.

L'opció 1 afecta sobretot Puigcerdà i de forma secundària Guils. La longitud del recorregut és de 3.500 metres i té un enllaç amb la N-260 i un semienllaç amb el camí de la Vinyola. Preveu, a més, un pont sobre el riu Aravó i un fals túnel al costat de Sant Martí. Aquesta opció representa per a Puigcerdà crear una barrera artificial entre la zona industrial, els barris del Pont de Sant Martí i colònia Simon i el centre de la vila. Ara fa dos anys el ministeri de Medi Ambient es va decantar per l'opció 1 i en la seva declaració d'impacte ambiental sobre l'estudi informatiu de la direcció general de Carreteres de la N-152, al tram Puigcerdà-frontera amb França, la va considerar ambientalment viable. Fixava, però, un seguit de condicions. La declaració d'impacte ambiental fixava per exemple que el traçat definitiu hauria de minimitzar l'afectació als nuclis urbans del Pont de Sant Martí i el Molí del Pont (pel soroll i la intrusió visual), i també fixava que s'estudiés la viabilitat del tram de carretera que passa pel costat del nucli urbà del Molí del Pont i que es projecti algun tipus d'estructura que cobreixi totalment o parcialment la carretera i que l'aïlli de les edificacions més properes.

L'antic alcalde de Puigcerdà i actual conseller de Governació, Joan Carretero, va anunciar, quan el ministeri de Medi Ambient es va pronunciar a favor de l'opció 1, que si finalment es triava aquesta, es reclamaria a la Generalitat i al ministeri que el recorregut de la carretera des de l'illot d'enllaç amb la N-260 fins al Molí del Pont sigui subterrani. Carretero va considerar que les mesures de minimització de l'impacte fixades pel ministeri de Medi Ambient eren insuficients.

IRDI CIRERA

L'ENLLAÇ -DEL PIMORENT



De fet l'opció 1 era la que va generar més oposició entre entitats i institucions de la capital-cerdana. En canvi, la Generalitat es va mostrar en el seu dia a favor de l'opció 1 perquè va considerar que s'adaptava al Pla General Inter-municipal de la Cerdanya i

també perquè podria desdoblarse en el futur. La Diputació de Girona es va decantar per l'opció 3 (que passa a tocar el campament de Saneja). Els ajuntaments de Bolvir i Guils es van oposar que es fessin els accessos, però com a mal menor acceptaven l'opció 1.