

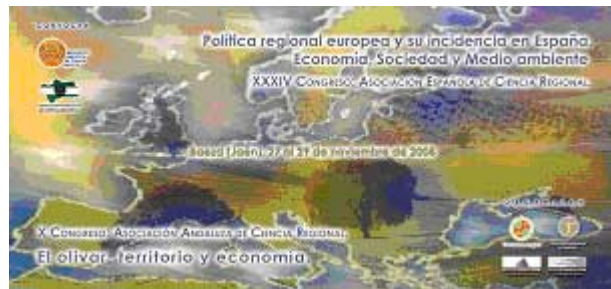


Asociación Española de Ciencia Regional

Asociación Andaluza de Ciencia Regional



ASOCIACIÓN ANDALUZA
DE CIENCIA REGIONAL



XXXIV Reunión de Estudios Regionales

Política Regional Europea y su incidencia en España. Economía, sociedad y medio ambiente.

X Reunión de Estudios Regionales

El olivar andaluz: Territorio y Economía

Baeza-Jaén, 27 al 29 de noviembre de 2008

**LA VARIANTE OLIANA-PERAMOLA (ALT URGELL – CATALUÑA) DE LA
CARRETERA C-14: UN EJEMPLO DE DISEÑO DE UN AUTÉNTICO EJE
ESTRUCTURADOR DEL ESPACIO LOCAL Y VERTEBRADOR DEL
TERRITORIO**

JOAN CARLES GIL MARTÍN

e-mail: joan.carles.gil@upc.edu

F. XAVIER LLINÀS AUDET

e-mail: xavier.llinas@upc.edu

Departamento de Organización de Empresas

Universidad Politécnica de Cataluña

Área temática: Movilidad e infraestructuras.

Resumen

La carretera C-14 une Lleida con la Seu d'Urgell siguiendo el valle del río Segre y canaliza una buena parte del tráfico con origen y destino en el principado de Andorra. Desde hace años esta carretera es objeto de obras de mejora que tienen como objetivo reducir la sinuosidad de su trazado y evitar la circulación por el centro de núcleos urbanos.

El territorio ocupado por Oliana y Peramola ha sido objeto de numerosas agresiones en los últimos cincuenta años, como consecuencia de la construcción de los pantanos de Oliana y, más recientemente, de Rialb. Como medida compensatoria, la Confederación Hidrográfica del Ebro construirá en estos municipios un lago artificial para usos lúdicos, deportivos y turísticos.

Hasta hoy, Oliana y Peramola no son un destino turístico reconocido y han contemplado la C-14 como una vía de comunicación que canalizaba la riqueza hacia Andorra y el norte de la comarca y de la que poco provecho podían extraer.

La construcción del lago artificial y de la variante de la carretera C-14, condicionarán el desarrollo a largo plazo de estas poblaciones. Por esta razón, es fundamental un buen encaje de la variante en el territorio, de manera que no merme, sino que potencie el desarrollo económico de la zona y la calidad de vida de sus habitantes.

Por ello, el Ayuntamiento de Oliana inició un proceso de participación ciudadana y constituyó un comité de expertos con el objetivo final de diseñar una alternativa de variante capaz de convertirse en un auténtico eje estructurador del espacio local y vertebrador del territorio, con unas características que, dentro de las limitaciones razonables, lo conviertan en innovador y demostrativo de cómo se puede diseñar un eje viario desde una perspectiva multidisciplinar y teniendo en cuenta la socialización de su trazado.

Palabras clave: Movilidad sostenible, desarrollo local, socialización de infraestructuras.

1. Introducción

De todas las variantes previstas en la C-14 a su paso por la comarca catalana del Alt Urgell, la de Oliana-Peramola es quizás la de más complejidad, ya que por las características del territorio que atraviesa, su construcción puede tener un fuerte impacto negativo sea cual sea la opción escogida. Es por esta razón que el *Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran* (julio 2006) deja abiertas todas las alternativas de trazado de la variante

A la complejidad técnica de la obra se unen los conflictos derivados de los intereses, a veces contrapuestos, de los diferentes agentes políticos, económicos y sociales del territorio.

Para facilitar la búsqueda de una solución de consenso, el Ayuntamiento de Oliana contrató los servicios de una comisión multidisciplinar de expertos en diferentes ámbitos de análisis del territorio: urbanismo, paisajismo, movilidad, turismo, comercio y desarrollo rural.

En esta comisión han participado los siguientes expertos:

- Carles Llop Torné (Jornet – Llop – Pastor, arquitectos, Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio – UPC)
- Ole Thorson Jorgensen (Ingeniería del Tráfico, S.L. – INTRA)
- Joan Gurrera Lluch (Urbeg, S.L.)
- Joan Carles Gil Martín (Departamento de Organización de Empresas – UPC)
- Lluís Inglada Renau (Instituto Cerdà)
- Andreu Estany Serra (ESTEYCO, S.A. – Consultoría, Ingeniería y Arquitectura)
- Maria Abellanet Meya (Escuela Universitaria de Hotelería i Turismo CETT, centro adscrito a la UB)
- Raimon Serret Lluís (Consultor de PROCOM – Investigación y Servicios Procommerce, exdirector general de Comercio de la Generalitat de Catalunya)
- Gabriel Juvete Andreu (Jornet – Llop – Pastor, arquitectos)
- Damià Serrano Miracle (Escuela Universitaria de Hotelería i Turismo CETT, centro adscrito a la UB)
- Maria Goula (Centro de Investigación y Proyectos de Paisaje, Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio – UPC)
- Anna Zahonero Xifre (Centro de Investigación y Proyectos de Paisaje, Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio – UPC)

2. Metodología

El presente estudio parte de una diagnosis inicial del territorio y combina la metodología clásica del análisis estratégico (estudio de fuerzas y debilidades, riesgos y oportunidades) con un importante trabajo de campo basado en la realización de reuniones con diferentes agentes económicos, sociales y políticos de los municipios afectados y la realización de sesiones de trabajo con expertos.

Entre el 12 de diciembre del 2007 y el 28 de marzo del 2008, se han efectuado un total de seis reuniones de información y recogida de opiniones con representantes de los agentes políticos, económicos y sociales de la comarca y cinco sesiones de trabajo con

técnicas y técnicos del comité de expertos. La convocatoria y organización de las reuniones se ha hecho en estrecha colaboración con los ayuntamientos de Oliana y Peramola. Queremos expresar nuestro agradecimiento a estas instituciones, sin el apoyo de las cuales nuestra tarea se habría encontrado con muchas dificultades.

Los colectivos consultados han sido los siguientes:

- Representantes del ayuntamiento de Oliana
- Plataforma *Salvem l'Horta*
- Colectivo de agricultores de Oliana
- Consejo consultivo multisectorial de Oliana
- Asociación para el Desarrollo de Oliana, Peramola y Bassella (ADOPB)
- Representantes del ayuntamiento de Peramola
- Representantes de la agricultura y la ganadería de Peramola

Es importante remarcar que las convocatorias han sido abiertas y que se ha procurado la participación del mayor número de representantes de todos ámbitos y sectores económicos afectados. En todos los casos se ha informado a los participantes de los objetivos del estudio y de la función de la comisión de expertos y se les ha motivado para manifestar sus opiniones, críticas y sugerencias. También queremos manifestar nuestro agradecimiento a todas estas personas que nos han hecho llegar sus valiosas opiniones.

El contacto con los agentes políticos, económicos y sociales ha sido una excelente oportunidad para recoger las opiniones de los entrevistados sobre su visión del territorio, ahora y en un futuro, y sobre los puntos fuertes y puntos débiles que se deberían tener en cuenta antes de diseñar una propuesta de trazado de la variante.

Estas visitas al territorio se han aprovechado para organizar varios recorridos por los terrenos que resultan afectados por las diferentes alternativas de trazado de la variante, con el objetivo de reconocer de primera mano todos aquellos aspectos relevantes desde las diferentes ópticas del impacto territorial (características del terreno, afectación al medio ambiente, impacto paisajístico, contaminación visual y acústica, etc.).

Este trabajo de campo se ha completado con la realización de cinco sesiones de trabajo con técnicas y técnicos del comité de expertos, que han servido por valorar y priorizar las opiniones y sugerencias captadas en las reuniones con los agentes políticos, económicos y sociales, así como para obtener y debatir la opinión de expertos en diferentes ámbitos del análisis del territorio (urbanismo, paisajismo, movilidad, turismo,

comercio y desarrollo rural) en relación al impacto de cada alternativa de trazado de la variante sobre estos ejes territoriales y su importancia para el desarrollo futuro de la comarca.

Los recorridos por los terrenos afectados, las reuniones con los representantes políticos, económicos y sociales y las sesiones de trabajo realizadas, han sido la fuente de información que nos ha permitido obtener de primera mano los elementos de juicio y los criterios necesarios para elaborar las conclusiones de este estudio.

Las otras fuentes de información utilizadas, como el *Pla Territorial de l'Alt Pirineu i Aran*, los estudios informativos de GISA sobre el trazado de la variante, el *Anuario estadístic de Catalunya*, varios estudios comarcales e informaciones de prensa, están detalladas en el apartado "Bibliografía".

3. Alternativas de trazado de la variante

Las diferentes alternativas se pueden clasificar en tres grandes grupos:

- Trazados que circulan por el margen occidental del río Segre, atravesando por terrenos agrícolas de Nuncarga y Tragó (término municipal de Peramola).
- Trazados que circulan por el margen oriental del río Segre, atravesando por terreno de la huerta de Oliana, situada entre el pueblo y el río.
- Trazados que circulan por el margen oriental del río Segre, por la parte más montañosa y alejada del río, dejando Oliana al oeste y atravesando explotaciones ganaderas.

Las dos primeras alternativas comparten trazado a partir del momento en que la variante que pasa por la huerta de Oliana cruza el río para pasar al margen occidental.

Alternativas por el margen occidental

Este trazado fue propuesto por la Dirección General de Carreteras como Alternativa 1, en el año 2005. Se trata del recorrido más largo, puesto que empieza a poca distancia del puente actual que comunica la C-14 con Nuncarga y pasa íntegramente por el término municipal de Peramola.

En su recorrido atraviesa terrenos agrícolas que han sido recientemente objeto de un largo y costoso proceso de concentración parcelaria como paso previo a la instalación del regadío.

El impacto ambiental es importante, puesto que el trazado cruza un complejo sistema de torrenteras y barrancos.

En esta opción, los puntos de acceso desde Oliana a la C-14 quedan más alejados que en las alternativas restantes.

Alternativas por la huerta de Oliana

De todos los trazados propuestos, éste es el que ha tenido más versiones diferentes, por la complejidad que representa la proximidad de la variante al casco urbano y su paso por la huerta.

Se trata del recorrido más corto, puesto que aprovecha una buena parte del trazado actual de la C-14 hasta su entrada en Oliana, cerca del restaurante *Cal Petit*, atraviesa la huerta –por diferentes lugares, en función de la alternativa contemplada– y cruza el río por el extremo norte de la huerta, dónde comparte trazado con la anterior alternativa pasado el núcleo de Tragó.

Las diferentes alternativas planteadas por ese trazado son las siguientes:

- Trazado avance Plan de Ordenación Urbanística Municipal (POUM) de Oliana (junio 1992)
- Trazado de la Dirección General de Carreteras, alternativa 2 (abril 2005).
- Trazado de la Dirección General de Carreteras, alternativa 2 (abril 2006).
- Trazado *Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran* (julio 2006)
- Trazado propuesta Urbeg, S.L. (noviembre 2007)

El “Trazado de la Dirección General de Carreteras, alternativa 2 (abril 2005)” es la propuesta más agresiva de todas para la huerta de Oliana, a la que parte en dos mediante una traza rectilínea que minimiza el kilometraje de la variante sin tener en cuenta su impacto.

Las restantes propuestas intentan minimizar la afectación sobre la superficie agrícola de la huerta, con un trazado curvilíneo que la acerca a la zona urbana. No obstante, el impacto visual y paisajístico de estas alternativas es notable y la utilización de las rutas habituales de paseo de la población no queda bien resuelta.

Como se ha comentado, todas las propuestas cruzan el río Segre por la parte norte de la huerta, excepto la alternativa identificada como “Trazado *Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran* (julio 2006)”, que continúa su recorrido por el margen oriental del río Segre hasta enlazar con la actual carretera a la altura del camping de Oliana. Este trazado haría que la variante pasara íntegramente por el municipio de Oliana.

Un punto crítico de este conjunto de alternativas es el diseño de los accesos a la variante, puesto que las rotondas consumen mucho terreno. Por el contrario, los accesos

previstos, entre dos y tres, mejoran la accesibilidad externa al municipio de Oliana y la visibilidad del mismo.

Otro punto crítico de este trazado es que hace falta hacerlo compatible con el futuro crecimiento del suelo industrial y urbano, con el mantenimiento de la huerta y con el despliegue de las infraestructuras turísticas que comportará la construcción del lago artificial en la contrapresa de cola del pantano de Rialb.

Alternativas por el margen oriental

Esta alternativa no es la más larga pero sí la más costosa de las tres, puesto que la variante atraviesa un terreno montañoso que hace necesario que una buena parte del trazado se haga por túneles, además del problema de la reconducción de algunas de las captaciones de agua de Oliana.

En su recorrido atraviesa explotaciones ganaderas que antes estaban situadas muy cerca del casco urbano de Oliana y que se han visto obligadas a trasladarse para facilitar los planes de crecimiento urbano y evitar las molestias propias de estas actividades.

Esta propuesta reencuentra la actual carretera a la altura del camping de Oliana y atraviesa el río Segre muy cerca de la central hidroeléctrica del pantano.

Las diferentes alternativas planteadas por este trazado son las siguientes:

- Trazado aprobación inicial POUM Oliana (diciembre 2004)
- Trazado de la Dirección General de Carreteras, alternativa 3 (abril 2006).
- Trazado *Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran* (julio 2006)

Las propuestas “Trazado aprobación inicial POUM Oliana (diciembre 2004)” y “Trazado *Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran* (julio 2006)”, coinciden en su recorrido hasta el camping de Oliana y atraviesan el municipio más alejadas del casco urbano que la alternativa “Trazado de la Dirección General de Carreteras, alternativa 3 (abril 2006)”.

A partir de este punto, la propuesta del *Pla territorial* sigue por la actual C-14, mientras que el trazado de la Dirección General de Carreteras propone un nuevo recorrido más al norte y el del POUM de Oliana lo proyecta más al sur, enlazando ambas alternativas con el otro margen del río con propuestas de nuevos puentes.

Los puntos más críticos de estas alternativas son su complejidad técnica (gran parte del recorrido bajo túneles), unido a su elevado coste, y la afectación sobre las explotaciones ganaderas que en los últimos años han asumido el elevado coste de un traslado.

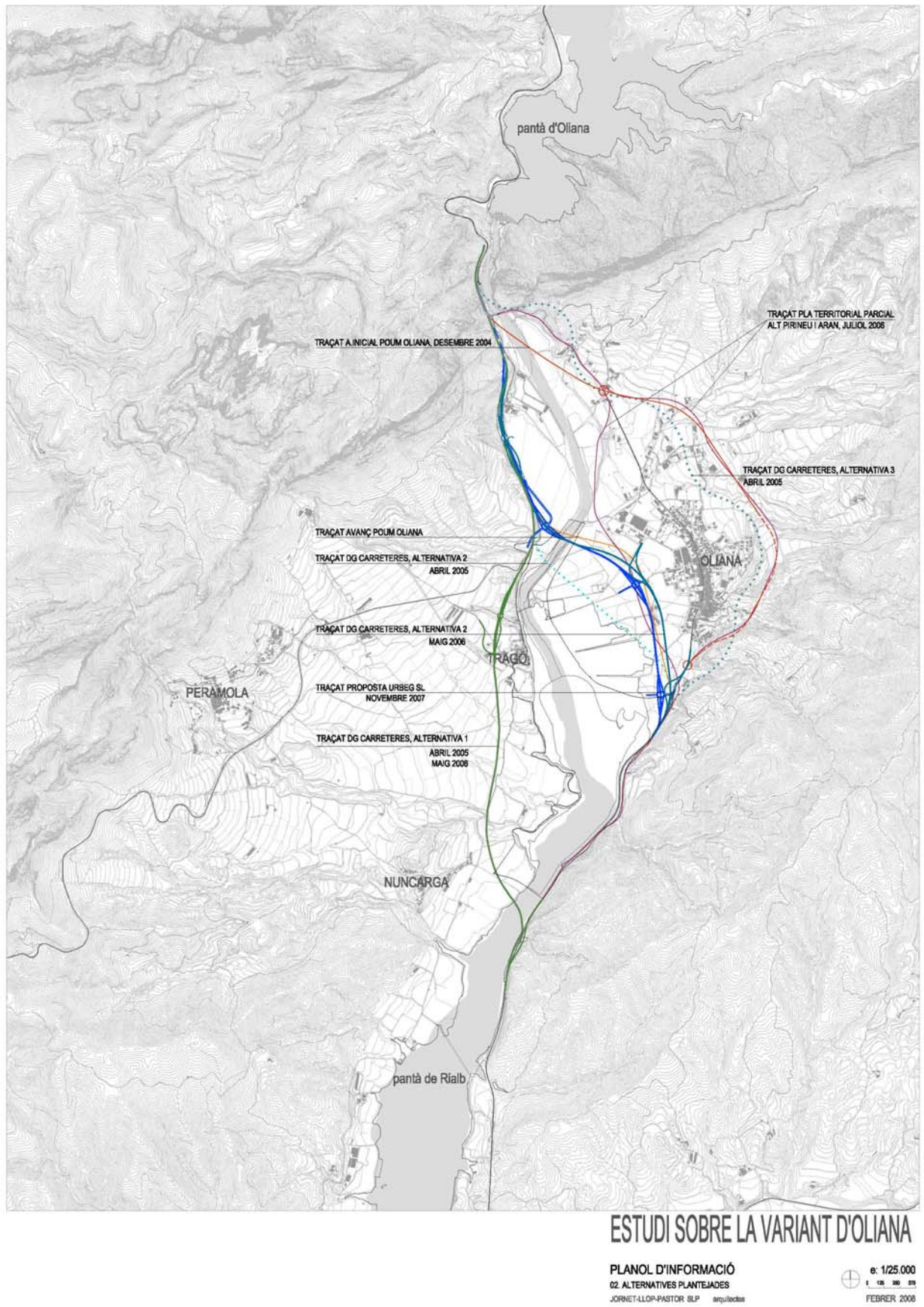


Figura 1. Alternativas de trazado de la variante de Oliana

4. Resultados del trabajo de campo

Entre el 12 de diciembre del 2007 y el 28 de marzo del 2008, tuvieron lugar cinco reuniones de trabajo de la comisión de expertos y dos jornadas de visita al territorio afectado por la construcción de la variante y de contacto con representantes de los agentes políticos, económicos y sociales de Oliana y Peramola.

Las visitas al territorio sirvieron para recopilar la información necesaria para elaborar un completo estudio de impacto paisajístico de las diferentes alternativas. Las reuniones con los diversos agentes políticos, económicos y sociales tuvieron una doble finalidad. Por una parte, informar a los diferentes colectivos de la composición y los objetivos de la comisión y por otra, captar las diferentes opiniones sobre los aspectos positivos y negativos de cada alternativa, así como poner de manifiesto los aspectos realmente críticos para cada colectivo, lo que nos permitiría entrever los márgenes de flexibilidad en el proceso de negociación que finalmente habría de concluir en un acuerdo aceptable para todos.

Como resultado de estas visitas y reuniones, se elaboró el siguiente análisis DAFO de las diferentes alternativas de trazado:

Alternativas por el margen occidental

Puntos fuertes

- Mejora de forma notable la conectividad de los núcleos de Peramola con la C-14.
- Tiene un coste de construcción inferior al de las alternativas por levante (estas se encarecen por la necesidad de construir túneles).
- El tramo sur de la variante es de fácil ejecución, tanto por la topografía como por el tipo de terreno
- El recorrido de la variante no afecta a ningún espacio natural protegido.

Puntos débiles

- No mejora la conectividad de Oliana con la C-14.
- Es la alternativa que tiene una mayor longitud total (6,2 km).
- Incrementa en 128 m el recorrido actual.
- La topografía de la parte norte de la variante es abrupta y requiere desmontes importantes y la construcción de cuatro viaductos.

- Tiene un coste de inversión superior a la alternativa de la huerta de Oliana (33,3 millones de euros según la estimación de la Dirección General de Carreteras, 5 millones más que el coste del recorrido por la huerta de Oliana).
- En su recorrido atraviesa terrenos agrícolas que han sido recientemente objeto de un largo y costoso proceso de concentración parcelaria como paso previo a la instalación del regadío.
- El impacto ambiental es importante, puesto que el trazado cruza un complejo sistema de torrenteras y barrancos.
- Es la alternativa que genera un mayor impacto acústico sobre zonas habitadas.

Oportunidades

- Apoyo con matices de los representantes de los agricultores de la huerta de Oliana y de los empresarios de la ADOPB.
- No perjudica la huerta ni el polígono ganadero de Oliana.
- No limita la expansión urbana de Oliana.
- No condiciona el futuro desarrollo turístico del lago que se construirá en la contrapresa de cola del pantano de Rialb.

Amenazas

- Oposición absoluta de los representantes de los agricultores y ganaderos de Peramola, apoyada por la mayoría de los agentes económicos y sociales del municipio.
- Aleja la perspectiva visual de Oliana, lo que resta capacidad de atracción sobre el turismo de paso.
- Pone en peligro el futuro regadío de los terrenos agrícolas de Peramola.
- Supondría la reapertura de un complejo proceso de concentración parcelaria, recientemente concluido.
- Efecto barrera de la variante a su paso por Tragó.
- Este trazado hace que el municipio de Oliana se desentienda del proyecto y que Peramola tenga que asumir todas las ventajas e inconvenientes.

Alternativas por la huerta de Oliana

Puntos fuertes

- Mejora de la conectividad de los núcleos de Oliana y Peramola con la C-14.

- Tiene el coste de construcción más bajo de todas las alternativas contempladas (28,3 millones de euros según la estimación de la Dirección General de Carreteras).
- Tiene una longitud total (entre 4,5 i 4,6 km) inferior a la de la alternativa de poniente.
- Es la única alternativa que reduce el recorrido actual (entre 258 i 372 m).
- El tramo sur de la variante (horta de Oliana) presenta poca dificultad de construcción.
- El recorrido de la variante no afecta a ningún espacio natural protegido.

Puntos débiles

- La topografía de la parte norte de la variante (coincidente con la alternativa por poniente) es abrupta y requiere desmontes importantes y la construcción de cuatro viaductos.
- El recorrido por la huerta atraviesa terrenos de regadío de elevada productividad que ya se han visto muy menguados debido a las expropiaciones para la construcción del pantano de Rialb.
- Es la alternativa que genera un mayor impacto visual i acústico sobre el territorio.

Oportunidades

- Apoyo absoluto de los representantes de la agricultura i la ganadería de Peramola.
- Mejora de les conexiones directas entre Oliana i Peramola.
- La desviación del tránsito que ahora atraviesa Oliana por la variante ha de permitir la conversión de la actual carretera en un paseo y articular una auténtica malla urbana.
- La franja de 50-100 m a ambos lados de la variante debería servir para articular un parque en terreno públicos (no en el sentido de un típico parque urbano, puesto que podría integrar espacios de huerta junto con otros elementos que configurarían un camino de paseo).
- Con las modificaciones adecuadas para minimizar su impacto, la variante puede pasar de ser un factor barrera a convertirse en un elemento frontera entre la huerta y la zona urbana.

- La mejora de la variante, añadida a la construcción del lago de cola del embalse de Rialb, puede impulsar la revitalización del comercio, la hotelería y la restauración de Oliana.
- Equidad y corresponsabilidad: este trazado hace que los dos municipios afectados, Oliana y Peramola, asuman cada cual una parte del recorrido, compartiendo las ventajas y los inconvenientes.

Amenazas

- Oposición con matices de los representantes de los agricultores de la huerta de Oliana y de los empresarios de la ADOPB.
- Efecto barrera entre el núcleo urbano de Oliana y la huerta
- Limitaciones al crecimiento urbano de Oliana.
- Reducción de la actividad económica de la huerta de Oliana.
- Dificultades para el uso de los caminos actuales de paseo que atraviesan la huerta.
- La ejecución de un trazado que no tenga en cuenta las intervenciones necesarias para reducir al máximo el efecto barrera y el impacto visual y acústico de la variante, puede disminuir la calidad de vida de la población y dificultar el crecimiento económico y la consolidación de un nuevo modelo turístico.

Alternativas por el margen oriental

Puntos fuertes

- Mejora la accesibilidad de Oliana a y desde la C-14.
- El recorrido de la variante no afecta a ningún espacio natural protegido.
- Es la alternativa que genera un menor efecto barrera.
- Es la alternativa que genera un menor impacto visual y acústico (sólo apreciable a su paso por las explotaciones ganaderas).

Puntos débiles

- Se trata de la alternativa que incrementa más el recorrido actual (691 m).
- Es la alternativa técnicamente más compleja por la orografía del terreno: 2 túneles (460m y 720 m) y un viaducto adicional (además del que hace falta para atravesar el Segre, necesario en todas las alternativas).
- Tiene el coste de construcción más alto de todas las alternativas contempladas.

- No mejora la conectividad de Peramola con la C-14.
- En su recorrido atraviesa explotaciones ganaderas de Oliana que se han trasladado al polígono ganadero en los últimos años para facilitar los planes de crecimiento urbano y evitar las molestias propias de estas actividades.

Oportunidades

- Apoyo absoluto de los representantes de la agricultura y la ganadería de Peramola.
- Apoyo con matices de los representantes de los agricultores de la huerta de Oliana y de los empresarios de la ADOPB.
- No tiene ningún tipo de interferencia sobre el futuro desarrollo urbano de los núcleos de Oliana y de Peramola.
- Permite un desarrollo adecuado de las infraestructuras turísticas que pueden surgir como consecuencia de la construcción del lago de cola del pantano de Rialb.
- La variante y el lago pueden ser un elemento dinamizador del comercio, la hotelería y la restauración.

Amenazas

- Oposición absoluta de los ganaderos de Oliana.
- Este trazado consolida el distanciamiento entre Oliana y Peramola puesto que no facilita la mejora de las comunicaciones entre los núcleos habitados de los dos municipios.
- Las obras de la variante pueden hacer necesaria la reconducción de algunas de las fuentes que suministran una parte del agua que consume Oliana.
- Deja sin definir la frontera a largo plazo entre el casco urbano y la huerta de Oliana, dejando abierta la posibilidad de futuros conflictos.
- Este trazado hace que el municipio Peramola se desentienda del proyecto y que Oliana tenga que asumir todas las ventajas e inconvenientes.

5. Conclusiones

Una vez analizadas todas las informaciones recogidas en los apartados anteriores, que se ha intentado sintetizar en el análisis DAFO del apartado anterior, se llega a la conclusión que no hay ninguna alternativa que satisfaga los intereses de los diferentes

agentes políticos, sociales y económicos consultados y que no ponga en riesgo algunos de los elementos económicos, paisajísticos, urbanos y medioambientales del territorio.

Esta primera conclusión justifica el retraso y la falta de acuerdo alrededor de la construcción de la variante de Oliana y Peramola.

No obstante, a lo largo de las reuniones que hemos tenido con los representantes de los diferentes estamentos del territorio hemos detectado una inequívoca voluntad de ver acabada la variante, puesto que todo el mundo es consciente de que su realización comportará muchas más ventajas que inconvenientes.

Por lo tanto, los diferentes interlocutores nos han dejado entrever cuáles son sus márgenes de flexibilidad en este proceso de negociación que finalmente debe concluir en un acuerdo aceptable para todos.

Este margen de flexibilidad se basa en los siguientes puntos aceptados por todos los agentes consultados:

- La construcción de la variante es necesaria.
- El trazado de la variante ha de evitar malograr los esfuerzos recientes de colectivos que han realizado fuertes inversiones en sus explotaciones (concentración parcelaria de Peramola y polígono ganadero de Oliana).
- La variante debe consumir el mínimo espacio agrario posible, especialmente en la huerta de Oliana. Esta premisa se debe tener muy en cuenta en el diseño de rotondas y accesos.
- Equidad: el diseño de la variante ha de aportar beneficios tanto a Oliana como a Peramola y del mismo modo, los posibles costes deben ser asumidos por los dos municipios.
- El diseño de la variante debe ser compatible con el desarrollo turístico de la lámina de agua.
- La variante no debe comprometer el bienestar de las poblaciones de Oliana y Peramola. Por lo tanto, su diseño ha de incluir todas las actuaciones necesarias, dentro un coste razonable, para minimizar el impacto visual, acústico y medioambiental. Hace falta evitar el efecto barrera de la variante.
- Se han de respetar los actuales planeamientos urbanísticos.
- El diseño de la variante debe venir acompañado de una importante mejora de las comunicaciones directas entre los núcleos de Peramola y Oliana.

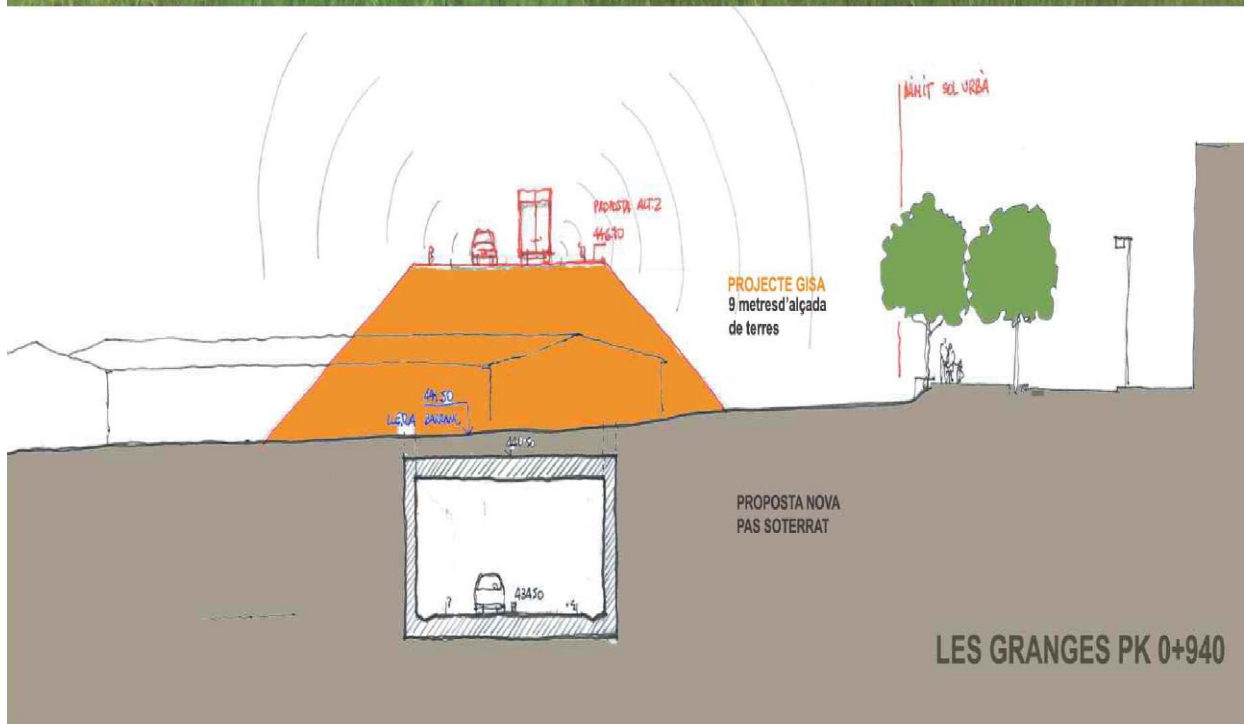


Figura 2. Impacto visual de la propuesta inicial de la DGC a su paso por la huerta

Teniendo en cuenta estas premisas, el trazado que se propone es el correspondiente a la alternativa por la huerta de Oliana, dado que:

- Es la única alternativa que mejora la conectividad de los dos municipios afectados, Oliana y Peramola, con la C-14.
- Es la única alternativa que corresponsabiliza de manera equitativa a los dos municipios afectados: cada municipio asume una parte del trazado.
- Es la única alternativa que no afecta ni a la concentración parcelaria de Peramola ni al polígono ganadero de Oliana.
- Es la única alternativa que reduce el recorrido actual (entre 258 i 372 m).
- Tiene el coste de construcción más bajo de todas las alternativas contempladas (28,3 millones de euros según la estimación de la Dirección General de Carreteras).

Para que este trazado cumpla con el resto de requerimientos expuestos, hace falta introducir variaciones en los proyectos iniciales que contemplan esta alternativa con el objetivo de minimizar su impacto sobre el territorio. Teniendo en cuenta que este trazado es unos 5 millones de euros más económico que la alternativa de poniente y todavía mucho más que la alternativa de levante (que requiere de dos largos túneles y un viaducto adicional), es razonable pedir a la administración que una parte de este ahorro se reinvierta en medidas de reducción del impacto.

El proyecto definitivo de variante por la huerta de Oliana debe recoger una serie de condiciones irrenunciables:

- Hace falta pedir a la Dirección General de Carreteras que incluya un proyecto de integración paisajística en el proyecto de variante.
- Es necesario transformar el diseño de variante a ronda urbana.
- La franja de 50-100 m a ambos lados de la variante debe servir para articular un parque en terreno público (no en el sentido de un típico parque urbano, puesto que podría integrar espacios de huerta junto con otros elementos que configuraran un camino de paseo).
- Hay que minimizar el impacto acústico y visual, con actuaciones como el soterramiento o semisoterramiento siempre que el terreno lo permita. Acercar un poco más el trazado de la variante al núcleo urbano permite ganar cota para la ejecución de estas medidas.

- El proyecto debe tener en cuenta la mejora de las conexiones entre Oliana, Tragó y Peramola, que permitan minimizar el actual efecto barrera del río Segre.
- En el diseño de los accesos, se debe dar el mismo peso a las comunicaciones hacia el norte que hacia el sur y se debe minimizar el consumo de terreno agrario.
- Se debe respetar la comunicación del pueblo de Oliana con la red de caminos de la huerta.

El objetivo final es hacer de esta variante un auténtico eje estructurador del espacio local y vertebrador del territorio, con unas características que, dentro las limitaciones razonables, lo conviertan en innovador y demostrativo de como se puede diseñar un eje viario de de una perspectiva multidisciplinar y teniendo en cuenta la socialización de su trazado.

Bibliografía

Monografías y partes de monografías

CAIXA DE CATALUNYA. *Catalunya comarcal. Anuari econòmic 1994 - 2006*. Barcelona: Caixa de Catalunya, 1994 - 2006.

CAMPILLO, Xavier [et al.]. *L'Alt Urgell. Estructura territorial, recursos i activitat econòmica*. Barcelona: Caixa de Catalunya, 1992.

GENERALITAT DE CATALUNYA. DEPARTAMENT DE COMERÇ, TURISME I CONSUM. *Alt Urgell*. Barcelona: Departament de Comerç, Turisme i Consum (Dossiers Comarcals), 2004.

GENERALITAT DE CATALUNYA. DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES. DIRECCIÓ GENERAL DE PLANIFICACIÓ I ACCIÓ TERRITORIAL. *Pla territorial general de Catalunya*. Barcelona: Departament de Política Territorial i Obres Públiques, 1995.

GENERALITAT DE CATALUNYA. DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES. *Pla comarcal de muntanya de l'Alt Urgell, 1995-1999*. Barcelona: Direcció General de Planificació i Acció Territorial, 1995.

GENERALITAT DE CATALUNYA. DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES. *Pla comarcal de muntanya de l'Alt Urgell, 2001-2005*. Barcelona: Servei d'Acció Comarcal, Programa de Política General de Muntanya, 2002.

GENERALITAT DE CATALUNYA. DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES. *Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran*. Barcelona: Secretaria per a la Planificació Territorial, 2006.

GENERALITAT DE CATALUNYA. INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA. *Anuari estadístic de Catalunya 1996 - 2006*. Barcelona: Institut d'Estadística de Catalunya, 1996 - 2007.

NEL·LO, Oriol (coordinador). *Bases per al Pla Estratègic de l'Alt Pirineu*. Barcelona: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, 1999.

KOTLER, Philip [et al.]. *Mercadotecnia de localidades : cómo atraer inversiones, industrias y turismo a ciudades, regiones, estado y países*. Mèxic D.F. : Diana, 1994.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES. DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA AMBIENTAL. *Mab-6 Alt Pirineu*. Madrid: Centro de Publicaciones de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 1993 (Serie Monografías).

Estudios y trabajos de investigación no publicados

GIL MARTÍN, Joan Carles (coordinador); BELLÉS ROS, Xavier; CALVET MADRIGAL, Josep M^a; LLINÀS AUDET, Xavier. “L’estratègia de desenvolupament socioeconòmic de l’Alt Urgell Sud de cara a la aplicació del programa Leader II de la Unió Europea”. Barcelona: Departament d’Organització d’Empreses – Universitat Politècnica de Catalunya, 1996.

PADULLÉS I ROSELL, Ramon. “Pla especial d’ordenació urbanística de la làmina estable de la cua de l’embassament de Rialb (municipis d’Oliana i Peramola, Alt Urgell)”. Solsona (Lleida): Rellu Associats, S.L., 2000.

GURRERA I LLUCH, Joan (coordinador); TARRAGONA I CAELLES, Dolors. “Projecte de protecció i ordenació de l’entorn de l’embassament de Rialb. Identificació i seguiment de les actuacions compensatòries”. La Seu d’Urgell, Oliana i Peramola (Lleida): Consell Comarcal de l’Alt Urgell, Ajuntament d’Oliana i Ajuntament de Peramola, 2000.

GIL MARTÍN, Joan Carles (coordinador); BELLÉS ROS, Xavier; LLINÀS AUDET, Xavier; RUIZ GONZÁLEZ, Manuel. “L’estratègia de desenvolupament socioeconòmic de l’Alt Urgell de cara a l’aplicació del programa Leader Plus de la Unió Europea”. Barcelona: Departament d’Organització d’Empreses – Universitat Politècnica de Catalunya, Lleida: Departament de Gestió Econòmica de Recursos Naturals – Universitat de Lleida, 2001.

JORNET-LLOP-PASTOR SCP, ARQUITECTES; AJUNTAMENT D'OLIANA. "Pla d'ordenació urbanística municipal d'Oliana, aprovació inicial". Barcelona: Jornet-Llop-Pastor ACP, arquitectes, 2004.

GRECCAT; GISA; GENERALITAT DE CATALUNYA. DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES. DIRECCIÓ GENERAL DE CARRETERES. "Estudi Informatiu. Variant de la C-14. Oliana". Barcelona: Greccat, 2006.

GIL MARTÍN, Joan Carles (coordinador); LLINÀS AUDET, Xavier. "Determinació de l'estratègia de desenvolupament de l'Alt Urgell 2007-2013". Barcelona: Departament d'Organització d'Empreses – Universitat Politècnica de Catalunya, 2007.

Publicaciones periódicas y artículos de publicaciones

MUÑOZ, Javier. "Cataluña moderna: Alt Urgell. Vecinos de Andorra para bien y para mal". *El País* [Barcelona] (01.02.1995), suplement Cataluña, p. 10-11.

SOY Y CASALS, Antoni. "Els Ajuntaments i la promoció econòmica". *Avui* [Barcelona] (10.06.1995), suplement Economies, p. IV.

"Recogen 800 firmes contra el trazado de la variante de la C-14 en Oliana". *El Segre* [Lleida] (02.11.2007).

Publicaciones digitales

"Els pagesos d'Oliana demanen un canvi a la variant de la C-14". *Seu Digital* [La Seu d'Urgell, Lleida] (16/03/2005).

<http://www.seudigital.cat/index.php/20050316476/societat-i-pirineus/els-pagesos-d-oliana-demanen-un-canvi-a-la-variant-de-la-c-14.html>

"El Govern vol fer alhora les tres variants de la C-14 a l'Alt Urgell". *Seu Digital* [La Seu d'Urgell, Lleida] (12/08/2007).

<http://www.seudigital.cat/index.php/200708121207/comunicats-i-notes-de-premsa/el-govern-vol-fer-alhora-les-tres-variants-de-la-c-14-a-l-alt-urgell.html>

"El traçat proposat per a la futura variant d'Oliana no convenç". *RàdioSeu* [La Seu d'Urgell, Lleida] (23/10/2007).

<http://www.radioseu.cat/not%C3%ADcies/Urbanisme+i+comunicacions/El+tra%C3%A7at+proposat+per+a+la+futura+variant+d'Oliana+no+conven%C3%A7>

Fuentes electrónicas de información

Caixa de Catalunya – Anuari Econòmic Comarcal

www.caixacatalunya.es/caixacat/cat/ccpublic/particulars/publica/pb_aec.htm

Consell Comarcal de l'Alt Urgell

<http://www.ccau.cat/>

Departament de Política Territorial i Obres Públiques – Generalitat de Catalunya

<http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/index.jsp>

Institut d'Estadística de Catalunya (Idescat). Base de datos de municipios y comarcas

<http://www.idescat.net/>