

8

EL MODELO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y EL BORDE URBANO

8.1.	INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA INFRAESTRUCTURAS	89
8.2.	TRATAMIENTOS DE BORDES URBANOS	96

Integración de la edificación

Con carácter general, las edificaciones autorizadas en las zonas de protección se efectuarán dentro del respeto a las características estéticas y de materiales tradicionales, procurando su correcta integración en el paisaje y evitando la ruptura del mismo mediante la aparición de edificios o instalaciones que por su altura, volumen, carácter o aspecto exterior, sean discordantes con el resto. En todos los casos su autorización requerirá Estudio de Integración Paisajística informado favorablemente por la autoridad competente o por la Entidad en quien ésta delegue.

Integración de las infraestructuras

Respecto a las infraestructuras el Plan prevé que las autopistas, autovías, y carreteras de titularidad pública, ferrocarril, líneas de transporte eléctrico y sus instalaciones asociadas, las instalaciones de telecomunicaciones, captaciones y redes de distribución de agua para abastecimiento humano de poblaciones presentes en el ámbito del Plan tendrán la consideración de elemento integrante de la ordenación estructural.

En el ámbito del Plan se permitirá la ampliación, mejora, acondicionamiento de las infraestructuras anteriormente citadas que cuenten con declaración de impacto ambiental y estudio de integración paisajística aprobado por la autoridad competente en materia de paisaje de la Generalitat Valenciana u organismo o entidad en la que ésta delegue.

En suelo no urbanizable de protección de la Huerta no se permitirán nuevas líneas eléctricas e instalaciones auxiliares, ni instalaciones de telecomunicaciones (incluidas antenas) aéreas. En caso de que justificadamente una instalación de dicho tipo requiera atravesar el suelo no urbanizable protegido de Huerta deberá ser subterránea o aprovechará las redes existentes reforzándolas o sustituyéndolas.

Cualquier nueva infraestructura de transporte terrestre que requiera atravesar el suelo no urbanizable de protección de la huerta discurrirá paralelamente a las infraestructuras existentes y en la zona de Huerta de Protección Integral (HPI) será subterránea y en todo caso requerirá declaración de impacto ambiental y un estudio de integración paisajística aprobado por la autoridad competente en materia de paisaje de la Generalitat Valenciana u organismo o entidad en la que ésta delegue.

Las infraestructuras de transporte son elementos clave para la configuración del territorio. Se proponen diferentes criterios en el tratamiento de infraestructuras en función de los niveles de protección de los espacios de Huerta.

Como objetivos generales en el diseño y la integración paisajística de las infraestructuras, se deberá atender a las siguientes determinaciones:

- a) Evitar la fragmentación de la huerta por nuevas infraestructuras. Es un paisaje de áreas compactas y elementos lineales continuos, cuya fragmentación funcional o visual amenaza gravemente la conservación del carácter y los valores del paisaje así como su funcionalidad y eficiencia agrícola.
- b) Proteger la percepción de ciudad rodeada del paisaje de Huerta, integrando visualmente las infraestructuras de borde para que su percepción desde la huerta no genere una barrera entre la huerta y las zonas urbanas.
- c) Mejorar el disfrute visual hacia la huerta desde las carreteras, especialmente de las infraestructuras que atraviesan bolsas de huerta, controlando los elementos que puedan distorsionar esta percepción (edificaciones, vallas publicitarias, etc.).

Por otro lado, y de manera coordinada con el tratamiento de las infraestructuras, se pretende lograr el fortalecimiento de la imagen urbana incidiendo en los aspectos cualitativos de aquellos lugares que se consideran críticos para el equilibrio del sistema huerta-ciudad, como son los accesos principales a Valencia desde las vías de transporte rodado o el ferrocarril, y los bordes urbanos que dan a la Huerta. La integración paisajística de los nuevos crecimientos urbanos e intervenciones en la Huerta será también clave para garantizar la calidad de los paisajes de Huerta en su proximidad a las zonas urbanas.

8.1. INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DE INFRAESTRUCTURAS

Las infraestructuras de comunicación son elementos lineales continuos que fragmentan el territorio y, en la mayoría de los casos, introducen usos o elementos urbanos y contaminación ambiental en los entornos rurales. En el caso de la Huerta, cuya esencia está vinculada a elementos estructurales también lineales tales como las acequias y los caminos históricos, la interferencia entre nuevas infraestructuras y la estructura histórica del paisaje afecta directamente a la percepción del paisaje y a la funcionalidad agrícola de la misma. Sin embargo, las infraestructuras pueden ser elementos positivos si se diseñan o remodelan de manera adecuada, proporcionando la oportunidad de recorrer el territorio disfrutando del paisaje que atraviesan o conformando bordes urbanos definidos que faciliten la permeabilidad funcional y visual entre los entornos urbanos y la huerta.

Las directrices a tener en cuenta en el diseño e integración paisajística de las nuevas infraestructuras serán las siguientes:

a) Dentro del ámbito estricto del PAT, se recomienda el enterramiento de los nuevos trazados de infraestructuras viarias, ferroviarias, eléctricas o de telecomunicaciones, propuestos o aprobados en

fecha posterior a la aprobación del PAT.

b) En caso de no ser posible su enterramiento, se adosarán a corredores de infraestructuras ya existentes en la fecha de aprobación del PAT, evitando la generación de nuevos pasillos de infraestructuras en el ámbito estricto del PAT.

c) En caso de no ser posibles los puntos anteriores, se deberán localizar los nuevos trazados en los bordes de las bolsas de Huerta, evitando la fragmentación de los espacios de Huerta catalogados. En concreto, la rotura y fragmentación de las Áreas Compactas de Huerta definidas en el Catálogo, principalmente las del Arco de Moncada (UTGH 12 y 13 completas) y la de la Partida de Dalt (ACH de la UTGH 14), por infraestructuras de carreteras supondrían una agresión y pérdida de sus valores históricos y una amenaza para su preservación futura. Por tanto, estos espacios deben quedar libres de infraestructuras.

d) En los bordes urbanos hacia la huerta donde existan carreteras o ferrocarril en la actualidad, se creará un paseo peatonal y carril bici de borde colindante a la huerta, con diseño asimétrico para dar respuesta a las diferentes condiciones de los márgenes: a un lado urbano, para una fácil conexión y al otro lado vistas para la percepción visual de un paisaje de calidad. Estas infraestructuras deberán poner límite y contención a la forma urbana.

El Plan favorecerá la implantación o transformación del actual viario en carreteras escénicas. Se consideran "Carreteras Escénicas" aquellas con vocación de uso público-recreativo que tiene calidades escénicas, históricas, recreativas, culturales, arqueológicas, y/o naturales especiales que se han reconocido como tal con la legislación o con alguna otra declaración oficial. Los términos "desvío," "camino," y "carretera" son sinónimos. La definición no implica ninguna clasificación funcional específica, una carretera escénica puede tener secciones más o menos anchas con capacidad para tráfico diverso. Las directrices de diseño para las carreteras escénicas son:

a) Proteger y mejorar la calidad visual de los corredores de transporte e identificar las vistas principales desde las Carreteras Escénicas hacia la huerta y sus elementos patrimoniales para protegerlas, restaurarlas o mejorarlas y desde la huerta hacia las vías de comunicación en general.

b) Se realizará un Estudio de Integración visual en todos los proyectos que cambien el carácter de las Carreteras Escénicas, incluyendo cambios en el trazado, ampliación de la carretera, nuevas intersecciones y la ampliación de la iluminación.

c) Durante el desarrollo del proyecto se considerarán los impactos visuales que afecten a la estética, la iluminación nocturna, de todas las alternativas evaluando las vistas desde la carretera y las vistas hacia la carretera tanto en la fase de construcción como en la fase operativa.

d) Plan de mantenimiento de la jardinería.



FIGURA 8-01: Integración paisajística de la nueva Vía Parque Norte.

El PAT propone la mejora de la estructura viaria reforzando las infraestructuras ya existentes y mejorando las circunvalaciones y la accesibilidad perimetral, que facilite la conexión de los núcleos urbanos periféricos del área metropolitana, todo ello de manera coherente con los objetivos de protección y gestión de la huerta.

Se propone establecer una jerarquía clara y ordenada del sistema viario y de accesibilidad según su función de tráfico, su función peatonal y ciclista y su relación con el paisaje. Se propone clasificar las carreteras del ámbito PAT en cinco categorías:

a) Autopistas y autovías, son las principales vías de acceso a la ciudad, por las que se circula a una velocidad superior a 80 Km/h. Poseen como mínimo dos carriles en cada sentido. Dentro del ámbito ampliado del PAT, las autopistas y autovías son: A-7, V-30, V-21 (eje norte), CV-35 (Pista de Ademuz), A-3, V-31 (eje sur), CV-500 (2º eje sur), CV-31, CV-33, CV-36.

b) Vías de alta capacidad, son vías de rango inferior a las autopistas y autovías, con menor velocidad de circulación, pero con una gran capacidad. También tienen calzadas separadas con dos carriles por sentido. Son, entre otras, las carreteras CV-300, CV-400, CV-32, Vía Parque Norte, Ronda Norte de Mislata, Acceso Norte al Puerto de Valencia.

c) Vías de distribución, son vías que comunican la ciudad de Valencia con los núcleos urbanos de la comarca, o los núcleos urbanos entre sí, con el interior y con la costa. La velocidad puede ser superior a 50 Km/h y tienen como mínimo un ancho de seis metros y un carril por sentido. Dentro del ámbito estricto del PAT las vías de distribución por lo general corresponden a carreteras de la Diputación de Valencia.

d) “Camins d’Horta”, son caminos habilitados para el uso de vehículos a motor que discurren mayoritariamente por suelo agrícola, y proporciona accesibilidad funcional y visual a los paisajes de Huerta. Dentro del ámbito estricto del PAT, los “Camins d’Horta” principales son el Camí Vell de Godella, el Camí de les Vinyes, el Camino del Calvario, el Camí de la Partida de Dalt y el Camí del Pou d’Aparisi.

e) Caminos Peatonales o Ciclistas son aquellos limitados al uso de vehículos no motorizados y peatones. Su ancho variará entre 1,5 y 4 metros y se distribuyen de forma continua y jerarquizada por los paisajes de huerta conectándolos con las zonas urbanas.

Las propuestas concretas para mejorar la movilidad específica en la Huerta son:

a) Creación de puertas de entrada a la Huerta, con señalización de recorridos y espacios de interés, donde confluyen diferentes sistemas de transporte público y privado. En las puertas de entrada a caminos ciclistas se crearán espacios de alquiler de bicicletas, fomentando el recorrido de la huerta con medios no motorizados.

b) Dado el éxito y extensivo uso de la “Vía Xurra”, única vía peatonal y ciclista existente en la Huerta, se propone incrementar la red ciclista y peatonal creando, cuando sea posible, carriles paralelos a los “Camins d’Horta” de uso exclusivo peatonal o ciclista, que conecten con los carriles ciclistas existentes en los núcleos urbanos.

c) Señalización y conexión con núcleos urbanos y áreas turísticas de la ciudad o del entorno (playas de la ciudad de Valencia, playas del litoral norte, playas del Saler, Parque Natural de l’Albufera, futuro Parque Natural del Turia, Ciudad de las Artes y las Ciencias...)

d) Propuesta de medidas disuasorias para el tráfico rápido y pesado en las vías de distribución y en los “Camins d’Horta”.

Las nuevas infraestructuras planeadas para el Área Metropolitana de Valencia deben ser integradas en el paisaje, con especial atención deben ser tratadas las siguientes:

- Vía Parque Norte. De especial atención es el tramo que recorre todo el Arco de Moncada. Se debe preservar la permeabilidad física con la Huerta de los núcleos históricos, así como las vistas hacia la Huerta.
- Tren de Alta Velocidad. Se debe minimizar el efecto barrera que generará en toda La Huerta. La fragmentación producida debe ser mitigada con estudios y proyectos de integración paisajística como los previstos en el Reglamento de Paisaje de la Comunitat Valenciana.
- Ronda Valencia-Albalat. Su trazado debe considerarse de especial relevancia para la preservación de La Huerta de Almàssera y Meliana. Se propone un tramo subterráneo a la altura de Meliana para evitar la excesiva fragmentación del paisaje que supondría una ronda Este al núcleo de Meliana.
- Se propone una alternativa de trazado al Cinturón Sur preservando la estructura del paisaje y minimizando la fragmentación de los sistemas de Bennàger y Faitanar.
- Se establecen tramos escénicos para las nuevas vías de transporte en los que se mantienen las vistas al paisaje y se prohíbe todo desarrollo de suelo urbano junto a los tramos catalogados de esta manera.

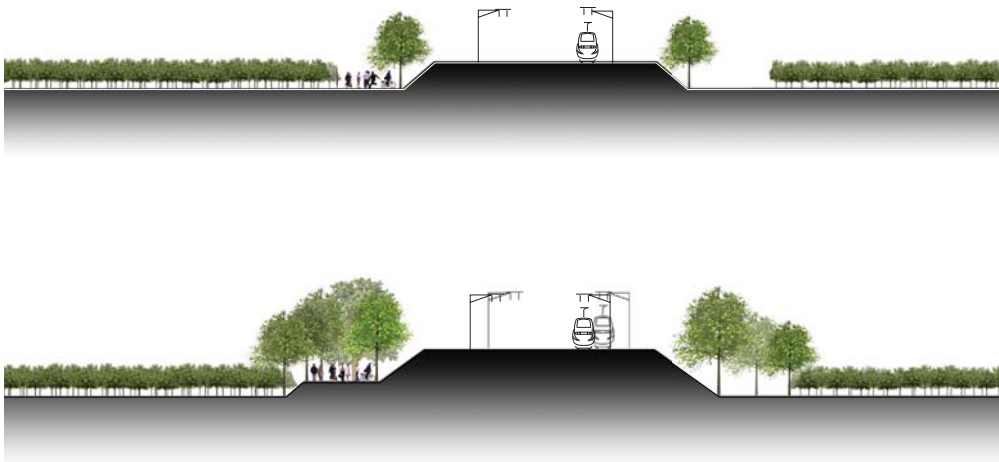


FIGURA 8-02: Medidas de integración paisajística para la línea AVE.

8.2. TRATAMIENTO DE BORDES URBANOS

El PAT favorecerá e impulsará las actuaciones de conexión funcional y visual entre las áreas recreativas de la Huerta y los núcleos urbanos, especialmente los centros históricos, zonas verdes, plazas y equipamientos públicos.

Los espacios intersticiales entre núcleos urbanos se destinarán a garantizar la continuidad territorial entre áreas de espacios abiertos de gran dimensión, desempeñando funciones territoriales diversas, tales como la reducción de los efectos negativos de la fragmentación de los ecosistemas o la garantía de la identidad de los núcleos urbanos separándolos unos de otros, evitando la formación de continuos urbanizados indiferenciados. Se protegerá su delimitación como espacios abiertos, en el caso de que no sea viable mantenerlos con agricultura productiva, dado su tamaño y ubicación se podrán proponer usos alternativos más vinculados a los núcleos urbanos, tales como:

- Parques urbanos.
- "Hortes urbanes", para alquilar a jubilados o agricultores aficionados.
- Equipamientos deportivos.
- Otros equipamientos que requieran espacios abiertos.



FIGURA 8-03: Bordes permeables.

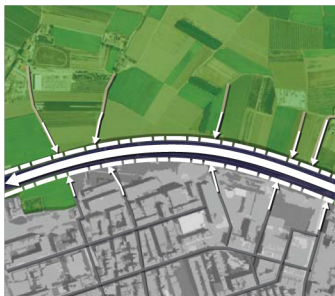


FIGURA 8-04: Bordes nítidos. Balcones a la huerta.



FIGURA 8-05: Bordes nítidos y áreas verdes. Balcones a la huerta.



El crecimiento urbano debe basarse en formas de desarrollo compacto, continuo y articulado en torno a los núcleos de población. La forma urbana compacta tiene grandes ventajas sociales frente al desarrollo disperso: optimización territorial y ambiental de infraestructuras y servicios, preservación de la identidad cultural de los espacios y consecución de un modelo urbano concertado y planificado. El planeamiento urbanístico fomentará los crecimientos compactos, apoyándose en la estructura de los núcleos existentes, para garantizar sinergias en el desarrollo de los servicios urbanos básicos, moderar los impactos y fomentar una identidad territorial arraigada en la estructura histórica del territorio.

Uno de los grandes cambios en el paisaje de La Huerta viene originado por el crecimiento urbano. Los bordes de la ciudad no sólo avanzan rápidamente sino que la estructura nueva que se asienta en el territorio poco tiene que ver con la antigua construcción del paisaje donde la "microtopografía" condicionaba el riego por

gravedad, éste condicionaba el parcelario y donde el asentamiento disperso se insertaba en todo este tejido como consecuencia de lo anterior. El cambio de escala que se viene dando en las mutaciones que sufre el paisaje produce efectos colaterales sobre la Huerta que permanece, la cual es alterada en cuanto a sus propiedades paisajísticas.

El rápido crecimiento de los núcleos urbanos genera periferias transitorias en las que franjas de suelo en transformación junto al borde urbano separan La Huerta del núcleo urbano. Se produce una inconexión con la ciudad, se rompen los vínculos, se acentúa el contraste entre lo urbano y lo rural.

¿Cómo se relacionan los dos ámbitos cuando se producen estas situaciones? ¿Cómo afectan estos cambios a las personas que habitan la ciudad y la huerta? La frontera difusa genera una mayor permeabilidad, existe una relación más estrecha desde el punto de vista del peatón que siente la huerta como algo más próximo. Sin embargo, se produce una degradación paisajística del espacio agrícola que se encuentra en la frontera, produciendo espacios de tensión.

El borde nítido, sobre el que se suelen insertar importantes infraestructuras de transporte, altera la relación de proximidad entre huerta y ciudad. Las infraestructuras de ronda aumentan la separación física para el peatón y quiebran la relación que pueda tener la estructura urbana con el parcelario. Se produce un efecto de desestructuración de las huertas que han quedado en la frontera. Estos bordes nítidos se convierten a la vez en miradores dinámicos de todas las personas que recorren la periferia y pueden percibir el paisaje de La Huerta.

Por tanto, la frontera difusa fomenta las relaciones transversales con la huerta que tienen que ver con un ritmo más pausado y mantienen en mayor medida la estructura paisajística anterior. Los bordes nítidos parecen fomentar las relaciones tangenciales y la percepción del paisaje por un elevado número de personas. La preservación de la relación ciudad-huerta y de las propiedades paisajísticas parece requerir un modelo mixto, combinación de las dos soluciones anteriores.



FIGURA 8-06: Bordes nítidos y áreas verdes. Balcones a la huerta. Huerta de Alboraya

Se propone desarrollar actuaciones de remate de las periferias urbanas en su relación con la Huerta, que delimiten nítidamente las zonas edificadas y permitan generar bordes con mayor atractivo. Los bordes urbanos se tratarán con criterios paisajísticos, de forma que se limiten las posibilidades de crecimientos futuros, mediante el diseño de paseos ajardinados o espacios públicos que fomenten la relación entre la Huerta y las zonas residenciales.

En los bordes urbanos donde existan infraestructuras en la actualidad, se propone crear un paseo lineal de borde, con diseño asimétrico para dar respuesta a las diferentes condiciones de los márgenes: a un lado urbano, para una fácil conexión y al otro lado vistas para la percepción visual de un paisaje de calidad. Estas infraestructuras deberán poner límite y contención a la forma urbana.

Con el objetivo de mejorar la calidad ambiental y visual de los espacios de transición entre los usos urbanos y la Huerta se llevarán a cabo las siguientes acciones:

- a) Protección de los primeros 200m de huerta por motivos visuales, especialmente en las zonas donde haya espacios públicos o rondas urbanas que limitan con la Huerta (Ronda Norte).
- b) Limitación en las alturas de la edificación en suelo urbano según la Ley de Merten (30º) y esquema inferior.



FIGURA 8-07: Balcón a la Huerta de Ronda Norte de Valencia.



FIGURA 8-08: Balcón a la Huerta de Ronda Norte de Valencia.

