

IX

Lo urbanístico en el camino hacia un modelo de movilidad integrado.

IX.a. Un sistema viario principal bien jerarquizado con problemas de red en el sistema de colectores urbanos.

La jerarquía del viario se ha mantenido en esencia inalterada desde la elaboración del Plan Integral de Movilidad. Únicamente la reciente construcción de diversos tramos de la Ronda Exterior Sur ha incorporado nuevo viario principal a la estructura. Respecto de las futuras actuaciones queda pendiente el cierre del tramo Este de la Ronda Exterior.

Con esta jerarquización viaria que presenta, se asegura una adecuada vertebración:

- Viario Interurbano, tanto el de gran capacidad –autovías de acceso (VA-11 y A-60) y de paso (A-62) de la ciudad–, como el de baja capacidad. (resto de accesos interurbanos de la ciudad como las carreteras de Renedo, de Cabezón de Pisuerga); que canalizará, básicamente, tráfico de medio y largo recorrido, con origen o destino Valladolid o en tránsito por este núcleo



El doble sistema de ronda exterior este -su cierre- y by-pass ferroviario componen un complejo borde urbano, hoy bastante avanzado.

[Fuente: Pedro Mª Herrera, IUU]

- Viario urbano. Dedicado a canalizar principalmente el tráfico de corto recorrido, interno a Valladolid. Se distinguen cuatro categorías:

Viario Principal.

Canaliza dentro de la ciudad los movimientos de medio y largo recorrido y en tránsito. Cumple las funciones de conexión-distribución de la movilidad que accede a la ciudad o circula en tránsito por ella. En general, es prolongación del viario interurbano o de conexión entre accesos. Incluye además la ronda interior. Configura una red por sí mismo. Se diferencian: Autovías urbanas y Avenidas.

Viario colector (arterias).

Cumple funciones de distribución de la movilidad urbana e interurbana hasta el viario local. No configura una red por sí mismo, complementando la red primaria.

IX

o urbanístico en el camino hacia un modelo de movilidad integrado.

o urbanístico en el camino hacia un modelo de movilidad integrado.

o urbanístico en el camino hacia un modelo de movilidad integrado.

o urbanístico en el camino hacia un modelo de movilidad integrado.

o urbanístico en el camino hacia un modelo de movilidad integrado.



o urbanístico en el camino hacia un modelo de movilidad integrado.

o urbanístico en el camino hacia un modelo de movilidad integrado.

IX

Lo urbanístico en el camino hacia un modelo de movilidad integrado.

Por otro lado, ambas rondas se apoyan en la autovía A-62 cuya funcionalidad no es la canalización de dichos tráficos, si no la de canalizar el tráfico interurbano de carácter regional y nacional. Actualmente, esta combinación de funcionalidades no presenta un problema dado que dicha autovía no tiene problemas de congestión. Sin embargo, habrían de plantearse la necesidad de actuaciones de carácter supramunicipal para minimizar el número de desplazamientos de carácter urbano y suburbano que son soportados por dicha vía. Así, en 2008 se licitó el Estudio Informativo de la Ronda Oeste Exterior, sin embargo, con los recientes recortes en materia de infraestructuras se desconoce la fecha prevista para la construcción de dicha infraestructura.



Ejemplo de aprovechamiento parasitario de la red arterial existente: Arroyo de la Encomienda funda su crecimiento en la red viaria Estatal; sin apenas inversión local, las nuevas urbanizaciones se benefician de una accesibilidad extraordinaria. El problema surge después, cuando estas urbanizaciones entran en servicio con un importante impacto en la red.

[Fuente: www.panoramio.com, Ricardo Melgar]

En Valladolid no se observan problemas importantes de congestión que influyan en las velocidades de recorrido por el viario. Es más, la situación económica actual y la apertura de nuevos ejes viarios (Ronda Exterior, accesos Parquesol), han reducido la congestión existente forma significativa. Así los niveles de servicio en el viario de acceso y de primer orden no presentan grandes problemas.

Los problemas de congestión están acotados en el tiempo y en el espacio. Se observan congestiones en algunos accesos interurbanos de baja capacidad como la carretera de Renedo y el Camino Viejo de Simancas. Por su parte el viario urbano, que no presenta retenciones generalizadas, encuentra los puntos de mayor concentración de tráfico en el corredor conformado Arco de Ladrillo-García Morato y el Paseo de Zorrilla

Respecto a los aforos, el viario principal de la ciudad, formado por las autovías urbanas y las avenidas, presentan tráficos en general en el rango de 10.000-20.000 vehículos diarios. Mientras que en el viario colector predominan los tráficos en el rango de 5.000-10.000 vehículos diarios.

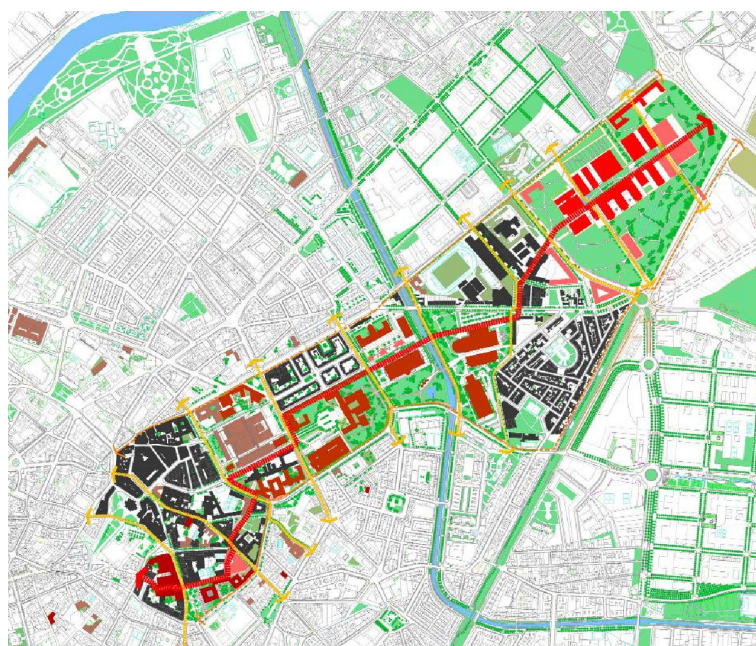
IX.b. La organización del viario en el Casco Histórico y en el Centro Urbano. La progresiva consolidación de un sistema de carriles bici.

El Plan Integral de Movilidad de la Ciudad de Valladolid (PIMUVA) establecía una reorganización del viario en el casco histórico con el objetivo de generar un anillo distribuidor del tráfico con origen o destino el centro urbano de forma que el tráfico que acceda al centro desde la periferia urbana utilice esta vía para entrar y salir del Centro y para circular en tránsito por el Centro. La actuación pretendía que se redujeran al mínimo eficiente todos los posibles itinerarios que permiten cruzar el centro. El programa de Ordenación Vial del PIMUVA establecía dos organizaciones del viario, una a corto plazo y otra a medio y largo plazo.

Esta reorganización, que aún no se ha llevado a cabo se considera necesaria para la correcta gestión del tráfico en el centro urbano y ha de ser reanalizada con los nuevos condicionamientos que establece el proyecto del soterramiento del ferrocarril manteniendo los objetivos y criterios establecidos en el PIMUVA.

Red de Carriles Bici.

La red de carriles bici en Valladolid aunque es bastante extensa, tiene un problema de inconexión entre los carriles bici. En la red se pueden observar hasta tres áreas muy separadas entre sí. En la zona oeste, se localiza una extensa red estructurada en torno a la Avenida de Salamanca que cruza el río en cuatro puntos. Esta red conecta los barrios de Parquesol, Arturo Eyries, Huerta del Rey, Girón y La Victoria. En el otro lado del río la red se extiende por los barrios de Covaresa, Paula López, Las Villas-Valparaíso y Campo Grande.



El fomento de la peatonalidad es la primera estrategia de movilidad sostenible a promover. Idea de un bulvar central peatonal que una todos los espacios universitarios entre sí: de tres campus a uno.

[Fuente: IUU]

I. DIAGNÓSTICO URBANÍSTICO: DOCUMENTO DE SÍNTESIS Y RESUMEN EJECUTIVO DE LA FASE 2

IX

Lo urbanístico en el camino hacia un modelo de movilidad integrado.

En la zona este hay dos redes muy próximas aunque no llegan a estar conectadas. En el noreste, en el entorno de la universidad se localiza una de ellas, que se extiende a los dos lados de las vías del ferrocarril. Esta red se extiende por los barrios de Belén-Pilarica, Pajarillos, Las Flores, Pilarica-Los Santos, Hospital, Batallas, Vadillos y San Pedro Regalado.

La tercera de las zonas se localiza al sur de la Avenida de Juan Carlos I en el entorno del Polígono de San Cristóbal. Conecta los barrios de Delicias (Arco de Ladrillo y Canterac) y el Polígono de San Cristóbal.

Sistema de Préstamo de Bicicletas.

El sistema de préstamo de bicicletas se apoya principalmente en instalaciones del Ayuntamiento. Este sistema no responde a las necesidades de la movilidad cotidiana (Desplazamientos al trabajo o al lugar de estudios) estando más ligado a actividades de ocio.

Aparcamiento.

De los aparcamientos propuestos por el PIMUVA, se observa que algunos se han desarrollado conforme a lo planificado y actualmente se encuentran en funcionamiento, otros se encuentran en fase de proyecto y en algunos otros no se ha realizado ninguna actuación.

Por otra parte, se han detectado 3 nuevos aparcamientos de Rotación, no programados en el PIMUVA, (Aparcamiento del 2º sótano del Mercado del Campillo, Parking de RENFE, Parking de Capuchinos)

Los aparcamientos de Residentes Propuestos en el PIMUVA para una 2ª fase, no se han desarrollado, como cabría esperar. Por otra parte, se ha detectado el desarrollo de 2 nuevos aparcamientos de Residentes, no programados en el PIMUVA, estos son: (Aparcamiento del Paseo Juan Carlos I –Antiguo Mercado Central–, Aparcamiento de la calle Arca Real –Plaza de Lola Herrera–).

IX.c. El transporte público urbano e interurbano.

Relevancia del proyecto ferroviario en curso.

La red operada por AUVASA tiene una disposición poco convencional con dos redes principales, la red de autobuses ordinarias y la red de búhos. El grueso de la demanda de transporte público urbano es transportada por las líneas ordinarias por ello los subsiguientes análisis se referirán a dicha red. Se trata de una red con un marcado carácter radial complementada con varias líneas transversales y dos líneas circulares. La mayoría de las líneas sirven tráfico urbano, sin embargo, dada la estructura urbana de la ciudad con núcleos dispersos junto con los convenios firmados por el Ayuntamiento con algunas localidades vecinas (Simancas y La Cistérniga) la ciudad dispone de una serie de líneas de carácter más

suburbano. La estructura y funcionalidad básica de la red no ha cambiado en esencia en los últimos 10 años.

La cobertura de población de AUVASA es, considerando un radio de 300 metros en torno a las paradas, muy alta, superando el 96,2%. Si se considera un radio de 150 metros la cobertura de población es del 71,2%. Los problemas de cobertura de población se concentran en el extrarradio donde las densidades de población son inferiores. En el ámbito más interior se observa una cobertura óptima.

En conclusión:

- La red de autobuses urbanos ha tenido un crecimiento ligado al crecimiento de la población. Al no existir información suficiente sobre la relación entre la oferta y la demanda a nivel espacial no se puede afirmar que la red actual sea la red que precisa la ciudad o si responde a las necesidades de movilidad de los ciudadanos.
- La velocidad comercial es muy baja lo que influye en la competitividad del sistema de transporte público frente a otros modos.
- Los itinerarios de ciertas líneas presentan recorrido excesivamente largos en relación a las relaciones que sirven. Es decir, tienen recorridos tortuosos.
- Las líneas más suburbanas tienen velocidades aceptables pero frecuencias muy bajas, lo que unido a la alta competitividad del vehículo privado en dichos recorridos producen muy bajas demanda.
- La existencia de diversas redes complica la comprensión por parte del usuario, principalmente en lo referente a la red diurna, las líneas matinales y las líneas a polígonos.

Es, por tanto, preciso que se plantee una nueva ordenación del Transporte Público Urbano de Valladolid en el marco de una próxima actualización del Plan de Movilidad ya contemplada por el Plan aprobado.



Pilares realizados para el by-pass ferroviario. Todo el esfuerzo realizado en el nuevo sistema ferroviario tiene una trascendencia urbanística evidente.

[Fuente: Pedro M^a Herrera, IUU]

IX

Lo urbanístico en el camino hacia un modelo de movilidad integrado.

Red de Transporte Público Interurbano.

La ciudad de Valladolid no tiene competencias en materia de regulación de estos transportes y, por tanto, no se van a tratar con detalle. Únicamente, se puede regular en relación a la ubicación de las paradas que tengan estas líneas en el casco y su recorrido por él. Dada la próxima construcción de una nueva estación de autobuses ligada al proyecto del soterramiento del ferrocarril no parece adecuado plantear una reordenación de los recorridos en la ciudad para minimizar el impacto de las líneas y optimizar su integración con los autobuses urbanos. Sí cabe destacar la propuesta de itinerarios de autobuses interurbanas recogida en el mencionado proyecto que es adecuada a los planteamientos anteriores y únicamente ha de ser matizada en cuanto a la localización de los mencionados puntos de parada en el casco.

Intermodalidad.

Las estaciones actuales de autobuses y ferrocarril se encuentran relativamente próximas y con el proyecto del soterramiento del ferrocarril se ubicarían en un mismo lugar definiendo un área de intermodalidad cuya integración con el autobús urbano ha de ser analizada y definida adecuadamente por el Ayuntamiento. La ubicación elegida es buena desde el punto de vista de la movilidad y los nuevos viales previstos, así como, la existencia de vías con carriles reservados específicos para el Transporte Público son una oportunidad excelente para mejorar la integración de las tres redes de transporte público.

Es evidente el potencial del entorno de la futura estación intermodal para crear un espacio de nueva centralidad, con potencial para descongestionar el Centro Histórico de actividades terciarias, sobre todo de perfil direccional.

En el ámbito urbano, el Soterramiento del Ferrocarril es la actuación más importante de las previstas en lo que respecta a su impacto en la movilidad. Esta actuación implica la liberación de gran cantidad de suelo para nuevos usos residenciales, terciarios, comerciales..., pero también es una gran oportunidad para potenciar una nueva concepción (más ágil y moderna de la movilidad urbana)

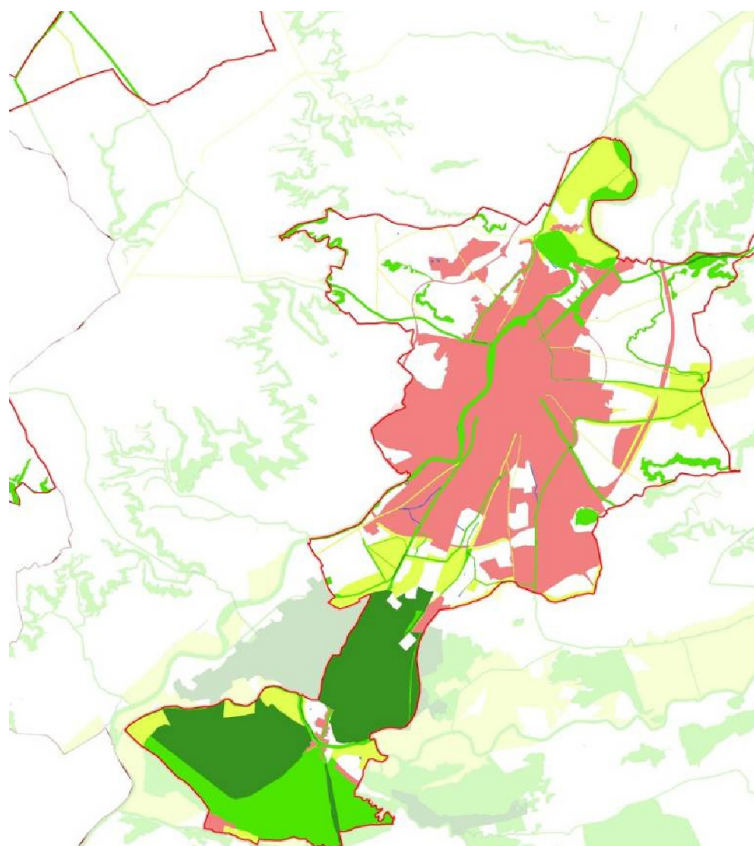
X. El desafío de la calidad urbana: los espacios abiertos como sistema, una oportunidad latente.

X

X.a. El medio físico en Valladolid y entorno como clave del futuro urbano.

El diagnóstico sobre el medio físico del municipio de Valladolid es muy elocuente...

Las condiciones naturales del área de estudio se caracterizan en primer lugar por su unidad. Nos encontramos ante un medio físico y natural poco variado, relativamente sencillo en todos sus elementos y factores; tanto las unidades litológicas como las estructuras tectónicas o el clima en este espacio son buena muestra de ello. Pero esta escasa diversidad no implica uniformidad en su configuración. El término municipal de Valladolid, que soporta un importante corredor natural ligado al Pisuerga y confluyente con otros ríos que también tienen un papel destacado como corredores (el Duero, el Cega o el Adaja), además de recibir la intrusión de los arenales eólicos terciarios que se extienden hacia la Tierra de Pinares, es una muestra significativa de variedad dentro de las llanuras de la Cuenca Sedimentaria castellana. En este sentido, son la topografía, el sistema hidrológico y la vegetación, los elementos decisivos en la configuración del medio natural. Esta encrucijada natural de ríos, e histórica, es una pequeña muestra de variedad dentro de



Espacios abiertos con protecciones legales hoy en Valladolid.

[Fuente: Trabajos Revisión PGOUVa, Fase 2]



El desafío de la calidad urbana: los espacios abiertos como sistema, una oportunidad latente.

la siempre proclamada monotonía de las llanuras de la Cuenca Sedimentaria de Castilla, donde la topografía, el sistema hidrológico y las masas de vegetación son los elementos decisivos en la diversidad del medio natural.

Desde el punto de vista territorial, las principales potencialidades detectadas en el municipio son los espacios de interés natural (LIC, riberas arboladas, encinares y pinares más evolucionados, recogidos como Áreas de Singular Valor Ecológico por las DOTVaEnt), el resto de terrenos forestales (pinares menores, matorrales y pastizales de las cuestas) y los mosaicos y regadíos de las vegas del Duero, Esgueva y Pisuerga con su red de canales, acequias y granjas (parcialmente recogidos como Áreas de Interés Paisajístico, Histórico y Agrícola por las DOTVaEnt), y los yacimientos arqueológicos inventariados.

La valoración ecológica del territorio se ha desarrollado a partir del análisis y evaluación de diferentes aspectos: protección legal, calidad de la vegetación, valoración faunística, hábitats naturales de interés comunitario, conectividad ecológica, presencia de espacios y elementos de interés y aspectos paisajísticos. El análisis final de los diferentes apartados se ha realizado mediante la proyección cartográfica de los valores de importancia de cada factor, utilizando como base la cartografía temática del análisis territorial y, específicamente, el mapa de usos del suelo elaborado específicamente para la revisión del Plan General. Los elementos de interés natural se han valorado de forma complementaria, ya que se trata de elementos singulares de carácter localizado y poca expresión territorial que, sin embargo, pueden conferir un gran valor y personalidad a su entorno inmediato. Es importante tener en cuenta que, en general, las valoraciones (salvo las legales) se ponderan con respecto a los propios valores naturales del término municipal. Esta valoración no se realiza, por tanto, en términos absolutos ni se compara con el valor de otros espacios situados en el entorno de Valladolid, sino que se trata de una estimación de carácter fundamentalmente local.

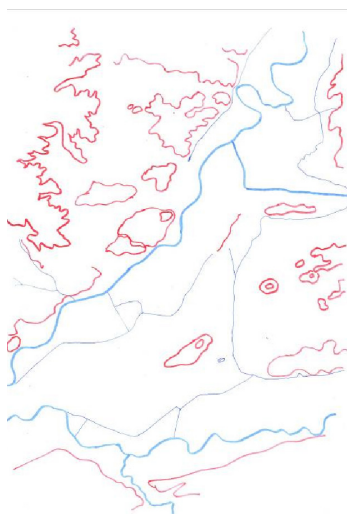
Para facilitar la visualización de este proceso de valoración, cada uno de los factores utilizados para valorar el territorio desde el punto de vista de su valor natural se representa en un mapa en el que aparece el término municipal, los principales cursos de agua y el suelo urbanizado del término en un color rojo pálido, realizándose las valoraciones en diferentes tonos de verde, tal y como se explica en el estudio específico.

La dilatada apropiación del territorio se manifiesta en la vegetación, donde al margen de las manchas de pinar de repoblación en las cuestas de los páramos, las únicas masas arbóreas reseñables son las riberas de los ríos Duero y Pisuerga y los pinares y encinares acantonados en las campiñas arenosas y terrazas superiores del río Duero. Es por lo tanto evidente que el paisaje del municipio está transformado por una acción humana ancestral.

Por ello y desde el punto de vista territorial, las principales potencialidades detectadas en el municipio son los espacios de interés natural (LIC, riberas arboladas, encinares y pinares más evolucionados, recogidos como Áreas de Singular Valor Ecológico por las DOTVaEnt), el resto de terrenos forestales (pinares menores, matorrales y pastizales de las cuestas) y los mosaicos y regadíos de las vegas del Duero, Esgueva y Pisuerga con su red de canales, acequias y granjas (parcialmente recogidos como Áreas de Interés Paisajístico, Histórico y Agrícola por las DOTVaEnt), y los yacimientos arqueológicos inventariados. Parte de estos valores naturales y culturales ya son objeto de protecciones sectoriales desde los instrumentos de ordenación del territorio y la legislación de medio ambiente y patrimonio, y fueron en su día parcialmente incorporados al PGOUVa de 2003

De los resultados de este diagnóstico ambiental detectamos dos realidades: la necesidad de acentuar la protección de los espacios naturales del municipio desde el PGOUVa –ello no es una responsabilidad exclusiva de las DOTVaEnt– y la gran oportunidad que ofrece el medio natural y agrario vallisoletano para fomentar un desarrollo de mayor calidad, no sólo moderando el crecimiento, sino creando atractivo, una oportunidad de generar calidad de vida que no puede ser denostada.

X.b. Potencialidad del sistema de espacios abiertos para configurar una red o sistema de parques urbanos.



Valladolid es una Tierra de Aguas, y esta es su primera ventaja competitiva en términos de paisaje y de calidad de vida.

[Fuente: IUU, 2012]

Una estrategia consolidada de sostenibilidad sería en Valladolid es la creación de una importante red de espacios libres públicos de todo tipo –calles arboladas, plazas, caminos...– cuyo corazón es ambicioso sistema integrado de parques urbanos con dos escalas, una urbana y otra metropolitana². No retrata sólo de crear espacios recreativos para el disfrute de los ciudadanos, sino de promover una estrategia general de puesta en valor y salvaguarda de los recursos medioambientales locales, comenzando por un reconocimiento colectivo de cómo la naturaleza se manifiesta en Valladolid y entorno, ofreciendo un sustrato territorial singular e imprescindible para desplegar la vida urbana.

Este sistema se funda en la gran cantidad de espacios libres públicos –espacios abiertos atractivos– con los que ya cuenta la ciudad: sobre todos ligados a las riberas del Pisuerga y del Esgueva, de los Canales de Castilla y del Duero, a su acequias... y a los amplios pinares y encinares públicos, como el gran Pinar

2 No hablamos aquí de dos temas que no son estrictamente urbanos pero están relacionados, como lo antes dicho sobre residuos y ciclos del agua: la eficiencia energética en los edificios y el transporte público. También podría haber estrategias urbanas de energías renovables... pero no las hay todavía. En cualquier caso, en sostenibilidad urbana es imprescindible la reducción de emisiones.... Tema que debería abordarse en la normativa de alguna manera.

de Antequera al sur. Se trata de plantear una red verde cada vez articulada, introduciendo nuevos grandes parques —como el de Las Contendas— y un sin fin de parques y espacios verdes de diverso tamaño que han sido habilitados en cada nuevo desarrollo. Estamos hablando de entre 20 y 25 m² efectivos por cada habitante ya habilitados en el municipio, con un horizonte que puede llegar a los 35/40 m² de parque accesible por habitante. Pero sobre todo de un sistema verde que fomenta la integración de la ciudad en su medio natural y una relación más coherente con los municipios del Alfoz.



Sería deseable un esfuerzo complementario de mejora de la calidad de las aguas del Pisuerga y de limpieza de sus bosques de galería, sin alterarlos, sin duda en colaboración con la CHD. Estamos ante el alma verde de la ciudad de Valladolid.

(Fuente: Pedro M^a Herrera, IUU)

Esta red de espacios verdes y una nueva concepción del viario público está permitiendo desarrollar progresivamente una importante red ciclista, con itinerarios cada vez mejor articulados, que permiten mejorar progresivamente la accesibilidad urbana desde la bicicleta y no sólo los recorridos de ocio.

Existe entre algunos expertos una evolución de la idea de sostenibilidad en urbanismo hacia el concepto de una “**ciudad humana**”, que es la ciudad actual mejorada sistémicamente. En Valladolid se ha iniciado este camino hacia una ciudad más humana, que queremos sea más verde —más responsable con el medioambiente—, más sana como ciudad habitable, más segura para la gente —en sentido amplio—, y sobre todo mas amable en sus espacios y servicios, más accesibles, y más equitativa.



El paisaje periurbano de tradición agraria cuenta con elementos sobresalientes como los canales.

No es posible mantener grandes sistemas verdes sin una adaptación inteligente a las condiciones del paisaje local. La recuperación de ciertos espacios rurales e convivencia con o urbano, recomendada desde las instituciones europeas, puede en Valladolid tener grandes resultados.

(Fuente: Pedro M^a Herrera, IUU)

XI. Ventajas de un esfuerzo continuado de mejoras: las infraestructuras básicas de servicio en Valladolid.

XI

Valladolid ha hecho en los últimos años grandes inversiones en infraestructuras básicas de servicio, que son pilares de la sostenibilidad urbana, sobre todo desde el punto de vista del **ciclo del agua y gestión de residuos urbanos**.

Red de abastecimiento.

Tanto la concesión administrativa para captar agua, como la capacidad de tratamiento de las plantas existentes y la capacidad de almacenamiento y regulación del agua tratada es dos veces superior al consumo medio actual

Los sistemas de tratamiento implantados son eficaces y adecuados a la hora de suministrar un agua de calidad, y en la última década se han realizado inversiones significativas en la mejora de las instalaciones de tratamiento de agua potable. La ciudad cuenta con un anillo cerrado en alta presión de 1.000 mm. de diámetro, lo que permite cierta estabilidad de presiones y uniformidad en caudales de suministro.

El plan director de abastecimiento constituye una herramienta adecuada de planificación de inversiones para el mantenimiento de la red de distribución.

Red de saneamiento.

Más allá de los problemas habituales derivados de su operación cotidiana, podemos señalar:

- La red de saneamiento actual presenta problemas de capacidad fundamentalmente en los tramos finales de los colectores de Filipinos y Claudio Moyano, así como en el entorno del Polígono de Argales. Estos problemas pueden resolverse con la ejecución del nuevo interceptor previsto paralelo al soterramiento.
- La capacidad de tratamiento de la actual Estación Depuradora de Aguas Residuales es de unos 260.000 m³ diarios, más de dos veces y media el consumo de agua potable actual, que en el corto medio plazo tiende a descender, por lo que no resulta necesaria su ampliación.
- La eventual conexión de la red de saneamiento del municipio de Zaratán a la red de saneamiento del Ayuntamiento de Valladolid implicaría un incremento muy moderado de los caudales y cargas contaminantes a tratar, asumible por las infraestructuras existentes.

Por todo, la principal mejora en la infraestructura de saneamiento necesaria para prestar servicio al desarrollo previsible de la ciudad a medio plazo es el interceptor paralelo al trazado del soterramiento ferroviario, del que recientemente se ha licitado la redacción del proyecto. Las actuaciones definidas en la remodelación ferroviaria del denominado Plan Rogers supondrán un cambio importante para el sistema de alcantarillado de la parte Este de la ciudad.

XI

Ventajas de un esfuerzo continuado de mejoras: las infraestructuras básicas de servicio en Valladolid.

Suministro eléctrico.

Puede decirse que el sistema de distribución eléctrica actual de la ciudad de Valladolid es adecuado para la demanda existente. Sería adecuado homogeneizar los criterios de requerimientos mínimos por parte de las compañías suministradoras para el adecuado desarrollo de los futuros sectores.

El crecimiento previsto de la ciudad, el crecimiento de la demanda y la obsolescencia de algunas instalaciones, deben estar íntimamente relacionados; la ubicación y ejecución de nuevas instalaciones de transformación habrá de ser valorada por la presente revisión. Por otro lado, se hace necesario definir los nuevos usos y los susceptibles aprovechamientos de aquellas parcelas que en la actualidad están ocupadas por instalaciones que se tiene previsto eliminar.

Gas.

La infraestructura de distribución y operación de gas son suficientes y funcionan razonablemente bien para la demanda actual y para las previsiones de demanda a medio plazo.

No existen previsiones de implantación de nuevas infraestructuras más allá del desarrollo de la red de distribución doméstica en los nuevos desarrollos urbanísticos. Igualmente no existe previsión de abandono de las infraestructuras existentes. Tampoco resulta previsible que a medio plazo se produzca una recuperación de los niveles de consumo del año 2007, pues en la actualidad presenta una gráfica claramente descendente.

TIC.

En la actualidad, Telefónica está en pleno proceso de renovación del cableado de telecomunicaciones para pasar del hilo de cobre a la fibra óptica; dicha compañía no tiene planificada la implantación de nueva infraestructura ni el abandono de ninguna de las existentes. Se antoja interesante que el PGOU plante:

- Que las canalizaciones y arquetas de los nuevos desarrollos tengan titularidad municipal, pasándose a gestionar éstas mediante sistemas de alquiler.
- En consonancia con la reglamentación existente, las normas generales de los usos acotarán las compatibilidades de estos y la instalación de antenas base.
- Se analizará la utilidad y vigencia normativa de aquellos enclaves que albergan instalaciones de TIC que el Plan vigente clasifica como suelo rústico de protección de infraestructuras de telecomunicaciones.

XII

XII. Disfunciones normativas: un esfuerzo cooperativo de mejora formal –condiciones de la edificación– y funcional –la ordenación de los usos urbanos.

Lo normativo no puede ser un obstáculo para desarrollar los objetivos urbanísticos ni un problema permanente de interpretación y de desajuste de la calidad que se busca en cada intervención urbanística, desde una licencia al plan parcial más importante.

La re-ordenación de los usos urbanos es una preocupación permanente de los técnicos del municipio desde las primeras conversaciones con ellos, tanto de los usos convencionales, en tejidos residenciales mixtos ya consolidados, como los usos en los espacios industriales.

[Fuente: Pedro Mª Herrera, IUU]



A partir del análisis realizado se pretende:

- a. La identificación del alcance de las necesidades de modificación a partir de la propia estructura del articulado de normativa urbanística, estableciendo dos niveles: el de aquellos artículos cuya naturaleza y alcance se corresponde con determinaciones de ordenación general y el de aquellos otros en los que alcance de sus determinaciones es de ordenación detallada.
- b. Mejorar la coexistencia de usos favoreciendo la miscelánea funcional. Se plantea la necesidad de re-estructurar las normas generales de los usos en la búsqueda del equilibrio entre el rigor normativo y la flexibilidad demandada por la actividad urbana. En paralelo, y con el fin de evitar la remisión del planeamiento, hay que abordar la ordenación de la edificación introduciendo las especificidades de los diferentes espacios.

Sobre el punto a).

Se trata de establecer un sistema de máxima flexibilidad y rápida capacidad de autocorrección ante la aleatoria discrecionalidad de la demanda en el tiempo. Se propone excluir del cuerpo normativo aquellas regulaciones que en la práctica han demostrado ser muy cambiantes y cuya regulación puede

REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE VALLADOLID

I. DIAGNÓSTICO URBANÍSTICO: DOCUMENTO DE SÍNTESIS Y RESUMEN EJECUTIVO DE LA FASE 2

X
Disfunciones normativas: un esfuerzo cooperativo de mejora formal –condiciones de la edificación– y funcional –la ordenación de los usos urbanos.

realizarse mediante ordenanzas de competencia exclusiva municipal, con las ventajas que esto supone.

Sobre el punto b).

La convencional rigidez con que tradicionalmente se ha segregado en el planeamiento urbanísticos los usos urbanos (residenciales, industriales, terciarios, dotacionales, contrasta con la rapidez con que, en la práctica, se han ido introduciendo diversas formas de coexistencia de los usos en el espacio.

Los límites a la coexistencia de usos en la ciudad deberían plantearse desde tres frentes distintos: el del establecimiento de unos mínimos admisibles (por impacto ambiental), el derivado de la posibilidad de admitir usos “fuertes” y otros comparativamente más “débiles” y finalmente la diferenciación de espacios por razones de organización morfológica de las piezas a partir de diferentes técnicas o bien diferenciaciones establecidas mediante diseño urbano, acordes con necesidades de imagen de las actividades.



La amplitud de los espacios cuya ordenación esta remitida al planeamiento de desarrollo por el PGOUVa 2003 –AOE's y otros- y la obsolescencia de estos documentos hace conveniente una revisión de la situación, buscando soluciones normativas sencillas y viables.

[Fuente: www.panoramio.com, Ricardo Melgar]

Estas circunstancias configuran la existencia de paisajes urbanos muy caracterizados en función de la mezcla de usos implantados.

El fin perseguido es lograr la máxima flexibilidad normativa, de modo que pueda lograrse un tejido urbano más cohesionado, menos segregado y más transformable, sin grandes modificaciones, y sin necesidad de tramitar largos y pesados expedientes administrativos.

Se pretende por tanto, modular desde el punto de vista normativo la capacidad de acogida (del territorio y del instrumento que lo regula), para dar cabida y acomodo a situaciones novedosas, sobrevenidas, etc. que tras su análisis demuestren lo ventajoso de su materialización, sin que por ello el Plan y sus Normas se conviertan en un “*laissez faire*”.