



MOCIÓ D'URGÈNCIA PER LA REMODELACIÓ DE L'AVINGUDA ENRIQUE GIMENO.

Xavi del Señor de la Gala, portaveu del grup municipal Castelló en Moviment, a l'empar de l'article 83 del Reglament Orgànic del Ple i les seues comissions, planteja per a la seua consideració i estudi, la següent moció d'urgència als titulars dels òrgans directius municipals corresponents.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS:

Des de Castelló en Moviment pensem que en aquesta legislatura tenim l'oportunitat d'impulsar un urbanisme que permeta equilibrar la distribució de les diferents maneres de transport, recuperar espai per a les persones i la naturalesa, millorar la qualitat ambiental de la nostra ciutat i, en definitiva, fer dels nostres barris llocs plens de vida on poder desenvolupar-nos de manera plena.

Com es conegut entre les inversions financerament sostenibles aprovades en el ple de l'Ajuntament de Castelló del 26 d'octubre del 2017 es troba la remodelació urbana de l'avinguda Enrique Gimeno entre l'avinguda d'Alcora i l'avinguda de Ribesalbes. Es tracta de la primera fase d'un projecte de remodelació que des de Castelló en Moviment valorem clau per a vertebrar alguns barris perifèrics de la ciutat. Es tracta, per tant, d'una oportunitat única per a aconseguir una millora significativa a la trama de la ciutat, ja que el projecte té el potencial de:

- Redefinir la secció obsoleta de l'antiga nacional 340 en el seu traçat pel terme municipal de Castelló, des dels barris del sud fins a l'estació de Castelló en aquest projecte, però amb capacitat de repensar el seu traçat fins a l'entrada a Castelló (Avinguda Castell-Vell).
- Reconnectar una sèrie de barris avui en dia deslligats de la trama urbana del nucli urbà de la ciutat: Fàtima, San Andrés, San Bernardo, Camarilles, grup Lourdes i carretera Alcora. I en un futur, la possibilitat de cosir els barris del Crèmor, Mestrets i Sant Agustí i Sant Marc amb el casc urbà consolidat de la ciutat.
- Connectar intercanviadors de transport amb equipaments generals de la ciutat (estació de transport, instal·lacions esportives Gaetà Huguet, piscina olímpica Castelló,...). I en una possible ampliació futura fins a l'Hospital general, Centre Poliesportiu Chencho,...
- Repensar aquest eix com una connexió futura amb el parc fluvial del riu Sec, reconeixent, assimilant i connectant la nostra principal infraestructura hídrica, que tan descuidada ha estat amb les últimes intervencions fetes.
- Reconsiderar un traçat que al llarg del seu recorregut ha estat pensat i executat des de la perspectiva dels vehicles privats de combustió, cap a una mobilitat més diversa i sostenible.

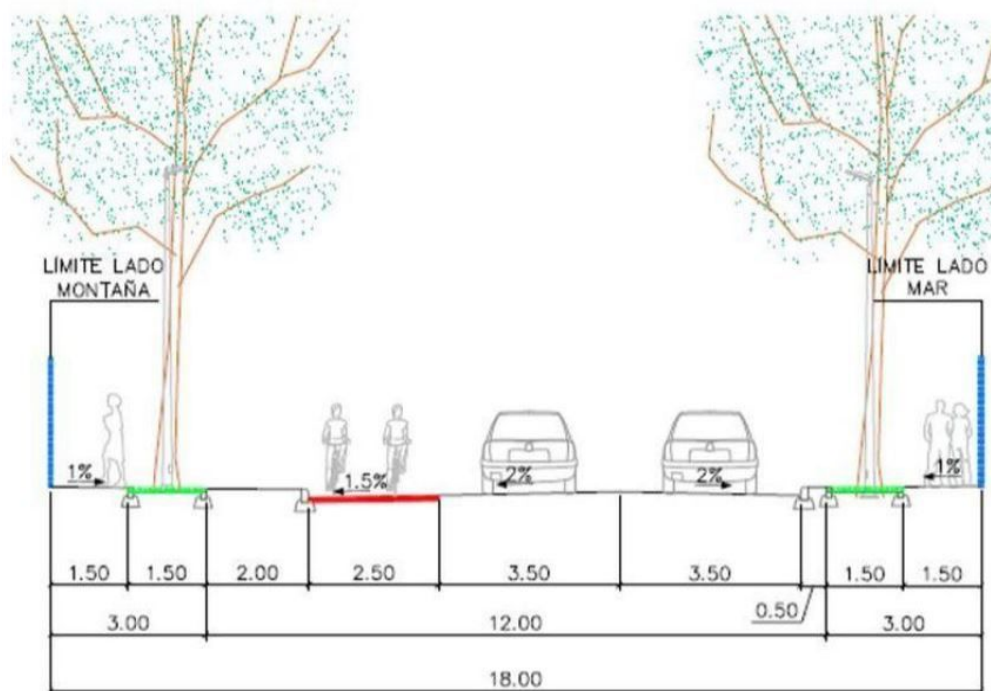
El projecte de remodelació de l'avinguda Enrique Gimeno té dos restriccions principals. Per una banda, part del vial encara no ha estat expropiat i per una altra banda, el vial té una secció central



Grup municipal Castelló en Moviment a l'Ajuntament de Castelló de la Plana

de 12 metres solament (aquella que resulta de l'espai entre els arbres existents). El projecte presentat sols incorpora una vorera en costat muntanya, carril bici i dos carrils de cotxe.

Posteriorment, a la segona fase, encara que es tornen a modificar la vorera, el carril bici i els dos carrils de cotxe, es decideix passar el carril bus per l'exterior. Aquesta decisió ha definit un traçat final de la via, el qual va modificant la secció tipus de vial depenent del tram en què ens ubiquem. Per exemple, el carril bici en la secció definitiva de l'avinguda Enrique Gimeno (30 metres d'amplada) se situa al costat dels carrils de vehicles privats motoritzats, mentre que aquesta configuració canvia al costat vorera a partir de la rotonda que separa el centre comercial de la Salera i el centre comercial Estepar.



Secció de l'avinguda Enrique Gimeno. Primera fase de remodelació

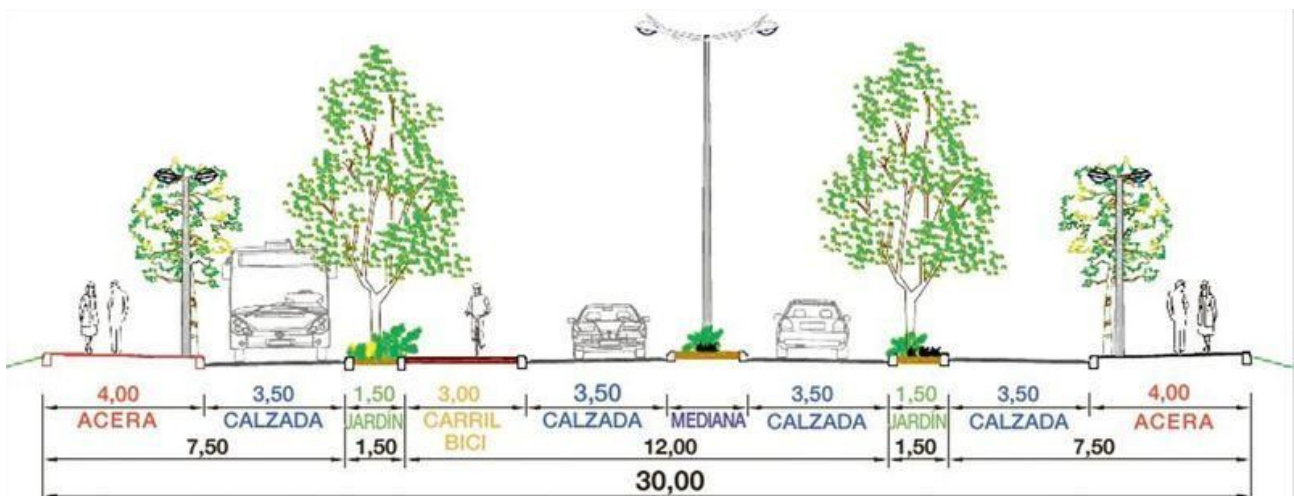
A continuació, assenyalarem els problemes detectats en aquesta **primera fase** del projecte:

- L'ample dels carrils de cotxes és excessiu, ja que l'ample de 3,5 metres respon a seccions tipus de carreteres convencionals i vies ràpides. Aquest ample suposa problemes de seguretat per als ciclistes i vianants. Amb un ample de 2,75 metres, corresponent a vials urbans de més de 2 carrils per banda, és suficient.
- La plataforma projectada per al carril bici comparteix l'anada i la tornada, suposant problemes de seguretat, ja que la seua secció és la mínima definida per normativa (0,25+1+1+0,25).
- Es defineix 0,5 metres sobrants a costat mar que no té una funció concreta.
- La secció proposta en aquesta primera fase es tornarà a remodelar sencera en la segona fase, ja que no hi ha correspondència entre els carrils i voreres proposades en aquesta fase i la següent.



Respecte a la **segona fase** d'aquesta remodelació també es detecten alguns problemes en la proposta que s'ha fet pública per part del govern:

- La secció tipus va canviant depenent del tram on ens trobem, establint una relació confusa entre els diferents mitjans de transport.
- La voluntat en tot moment de l'equip de govern i del PGOU de la ciutat ha sigut el de cosir els diferents barris de la ciutat i molt especialment, els barris perifèrics. Per tant, un vial de caràcter interurbà pot suposar problemes en aquest sentit.
- El projecte de remodelació està inclòs dintre de la xarxa viària primària, de la qual formen part la xarxa viària metropolitana, urbana i també districtal. Aquesta inclusió dintre de la xarxa viària primària no justifica una secció de carril de 3,5 metres, ja que si la voluntat és la de connectar districtes, activitats urbanes i compatibilitzar el trànsit rodat amb altres mitjans ens trobem en un model de vial del tipus districtal, tal i com estableix el propi PMUS i per tant l'amplària dels carrils ha d'adaptar-se a aquest tipus d'ús.
- El traçat del vial en tot moment transcorre per sòl urbà, als municipis de Castelló, Almassora i Vila-Real.
- El carril bus, al tram de l'avinguda Enrique Gimeno, està per l'interior del carril bici, per tant no protegeix als ciclistes dels girs a la dreta dels cotxes (aquest problema és principal a la Gatà Huguet i Salera).
- Els carrils de cotxe tenen un ample excessiu massa amples, tal i com ja es planteja als problemes detectats de la primera fase.
- La mitjana és innecessària, ja que sols possibilita augmentar la velocitat.
- El carril bici és d'anada i tornada en una mateixa secció.



Secció de l'Avinguda Enrique Gimeno. Segona fase de remodelació



PROPOSTA D'ACORD:

1. Que s'incorpore a la primera fase de la remodelació:

- Solucionar els problemes assenyalats en la part expositiva d'aquesta moció.
- Ampliar l'espai de circulació per als vianants i els ciclistes. En la proposta annexada contemplem 1,75 metres per cada sentit del carril bici.
- Reduir l'espai dels vehicles.
- Incloure paviment tàctil direccional en tot l'itinerari.
- Planificar una remodelació reaprofitable en la segona fase.

Adjuntem proposta per a la seua consideració en Annex 1.

2. Que s'incopore a la segona fase de la remodelació:

- Solucionar els problemes assenyalats en la part expositiva d'aquesta moció.
- Aprofitar el carril bici i la vorera per tal de disposar en aquesta segona fase el carril bus. En la proposa annexada contemplem 2 m a la segona fase en carrils unidireccionals.
- Ampliar l'espai sense invertir en una mitjana. Si el motiu d'aquesta és il·luminar ho valorem innecesari. Una bona il·luminació a dos altures en la il·luminària de la vorera és suficient.
- Incloure paviment tàctil direccional en tot l'itinerari.
- Protegir la bicicleta per l'interior de l'arbrat existent i separar els carrils de bici en anada i tornada. Continuïtat al llarg de tot el seu recorregut del carril bici.

Adjuntem proposta per a la seua consideració en Annex 2.

3. Que en el cas de que tècnicament no sigue viable incorporar la proposta d'acord per a la primera fase de remodelació:

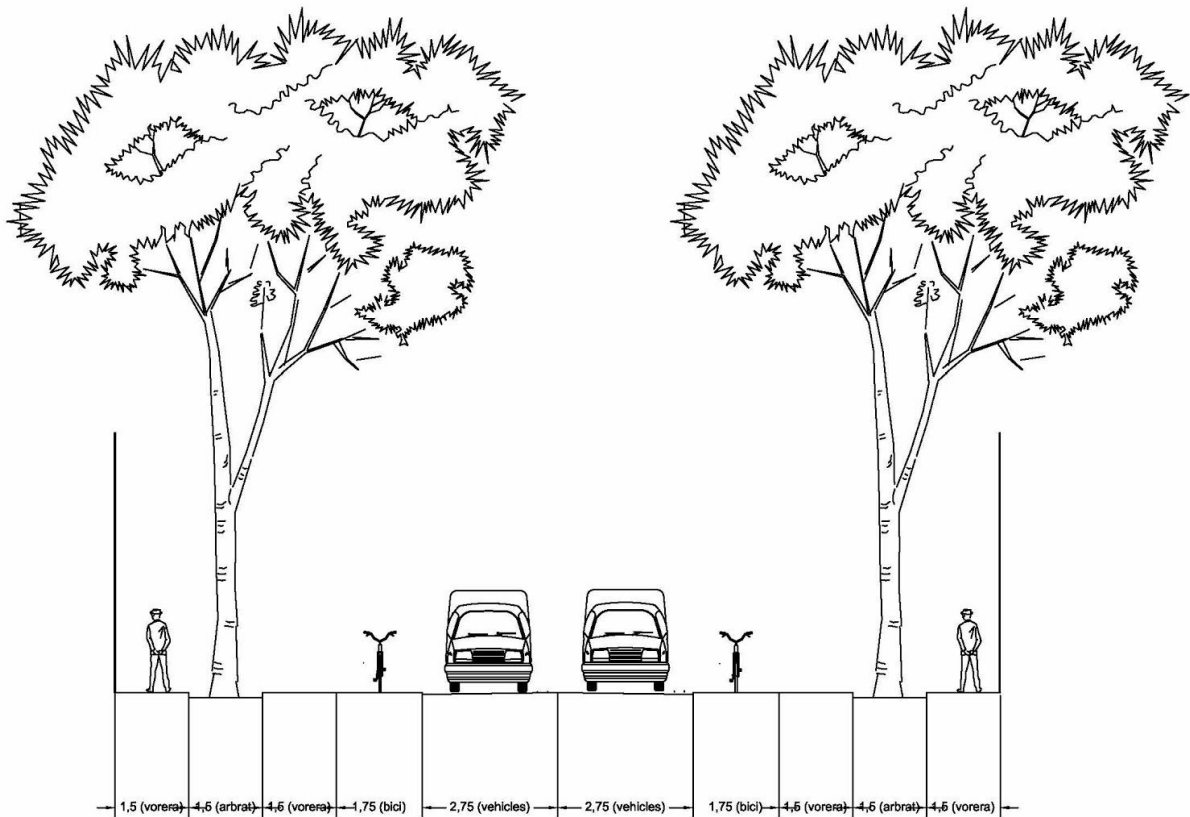
- Instem a que la segona fase de remodelació i per tant, del conjunt del projecte des de Vila-Real fins a l'estació de trens de Castelló, incorpore les recomanacions assenyalades per a la segona fase.



ANNEX 1.

Alternativa de secció 18 metres - 1a fase de la remodelació

4,5 (vorera + arbrat) + 1,75 (carril bici anada)+ 2,75 (carril cotxes anada)+ 2,75 (carril cotxes tornada) + 1,75 (carril bici tornada) + 4,5 (vorera + arbrat)





ANNEX 2.

Alternativa de secció 30 metres - 2a fase de la remodelació

5,5 (vorera)+ 2 (carril bici anada)+1,5 (arbrat)+3,25 (carril bus anada) + 2,75 (carril cotxes anada)+

2,75 (carril cotxes tornada) + 3,25 (carril bus tornada)+ 1,5 (arbrat)+ 2 (carril bici tornada) + 5,5 (vorera).

