

ÍNDEX

1. Introducció: necessitat de consens envers un objectiu comú: la ciutat pensada des de la perspectiva de la infància
2. Infraestructura verda: la planificació del territori cap a la ciutat
 - 2.1 Anella verda
 - 2.2 Parc agrari
 - 2.3 Marjaleria
 - 2.4 Recuperació ambiental del Riu Sec
 - 2.5 Vies verdes
3. Mobilitat: en transició cap a ciutats més vivibles. The post-car city
 - 3.1 Aparcaments
 - 3.2 Circulació rodada
 - 3.3 Transport públic
 - 3.4 Circulació ciclo-peatonal
 - 3.5 Superilles
4. Classificació del sòl
 - 4.1 Model de ciutat compacte
 - 4.2 Sòl industrial amb vocació supramunicipal
5. Xarxa primària
 - 5.1 Parcs públics
 - 5.2 Xarxa ferroviària
6. Marjaleria: a territoris diferents, respostes diferents
 - 6.1 Vedat arrosser
 - 6.2 Marjal
 - 6.3 Horta de Castelló i marjal sud

1. INTRODUCCIÓ: Necessitat de consens envers un objectiu comú: la ciutat pensada des de la perspectiva de la infància.

Ja ho deia Francesco Tonucci a l'any 1996 amb la "La città dei bambini" que una ciutat sensible a les necessitats de la infància serà millor per a tota la ciutadania. Castelló és una ciutat que per la seva dimensió demogràfica, extensió, climatologia i orografia, facilita la implementació de polítiques públiques envers l'autonomia dels infants i per tant la millor qualitat de vida per a la resta de la seva població. Nombrosos exemples arreu del món i de l'estat espanyol (Pontevedra n'és el seu màxim exponent) constaten que la planificació pensada des de la perspectiva dels infants aporta qualitat als projectes de millora dels espais públics, els sistemes de transport generals i la definició dels equipaments i normatives d'habitatge.

Troblem també a molts indrets casos de ciutats que han sabut apostar per un projecte integral a llarg termini i de consens que els ha permès definir una fulla de ruta clara per a la millora de la qualitat de vida dels seus habitants, independentment del color del seu Ajuntament. El cas de Vitòria és el més paradigmàtic per la seua trajectòria i l'impacte generat en la ciutat. Vitòria, l'any 2012, va ser la guanyadora de l'European Green City Award després d'un procés de millora de la ciutat que ha durat més de trenta anys i que continua marcant les línies generals de la política municipal, on governs del PNB, EA, PP i PSOE van treballar cap a un objectiu comú al que s'ha arribat després d'aconseguir nombroses fites al llarg dels anys (1996, model de ciutat sostenible; 1998 ciutat més neta; 2000 anella verda reconeguda a l'ONU; 2003 accésit Club Español Residuos; 2004 Premio Bandera Verde gestió de residus; 2005 premi ISR recollida selectiva; 2006 Premi Bones Pràctiques Locals en Clima; 2007 Premi Bioenergia; 2008 Premi Plan Urbanístic Sostenible; 2009 Premi Empresa transport públic,...).

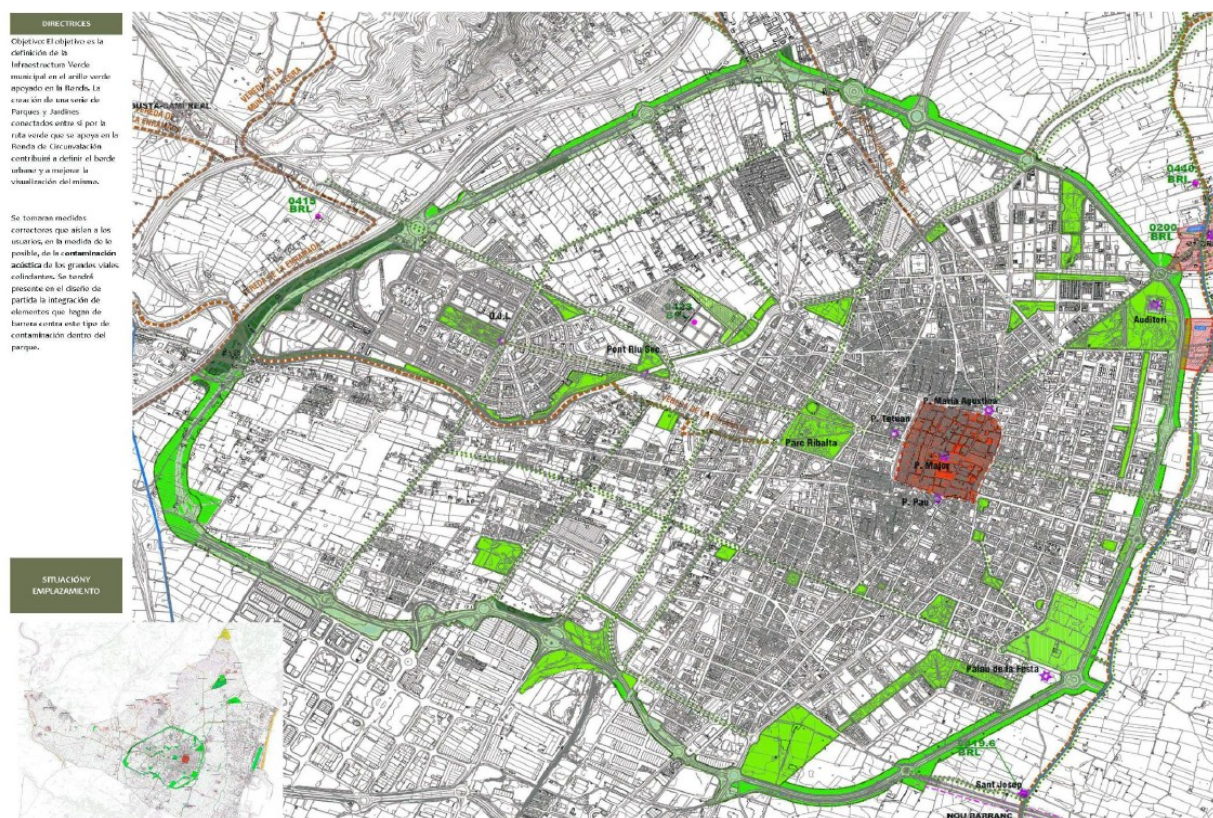
Entenem que Castelló, com a ciutat de grandària intermediària, amb una trama urbana històricament compacta i espais naturals de gran valor, té el potencial per tal d'establir una fulla de ruta que potencie la necessitat de compliment a nivell local dels ODS (Objectius de Desenvolupament Sostenible per al 2030 de l'ONU) o el procés de descarbonització establert a la COP21 de París i fer-lo desenvolupant polítiques integradores que involucren a tota la ciutadana en la presa de decisions. En aquest sentit, creiem que cal redefinir des de ja la forma d'afrontar les polítiques urbanes i un primer pas podria passar per adherir la ciutat a la "Red de Ciudades de los Niños y las Niñas" i en segon lloc marcar una fita a llarg termini com és la presentació de candidatura de l'European Green Capital Award, per a l'any 2030, objectiu de gran complexitat i valor afegit per a la nostra ciutat, pot unir a tots els actors polítics, socials i empresarials envers un camí a recórrer comú, que ens permeta reconèixer en tot moment quina és la meta i per tant, no canviar les polítiques urbanes quan es produeixen canvis polítics al consistori.

2. INFRAESTRUCTURA VERDA: la planificació del territori cap a la ciutat

Amb la progressiva pèrdua de la capacitat productiva de les zones agrícoles del nostre municipi es pot plantejar en aquest moment la possibilitat de desenvolupar nous models territorials que redefiniscuen la relació de l'espai urbà amb el seu entorn més immediat. En concret, dos nous conceptes com són l'anella verda i el parc agrari, tenen avui en dia molt de potencial per revitalitzar les zones agrícoles degradades i la capacitat de vertebració d'espais biològics de gran valor.

2.1 Anella verda

El concepte d'anella verda de Castelló s'ha plantejat des d'un principi amb un traçat directament relacionat amb l'actual configuració de la ronda de circumval·lació de la ciutat. El propi estudi de paisatge elaborat com a document consultiu del PGOU planteja aquesta infraestructura com un espai 'buffer' d'esmoreïment al voltant dels vials i els nusos al llarg de la ronda de la ciutat.



Entenem que aquesta anella ha de ser un projecte més ambiciós que, més enllà d'esmoreir els efectes nocius de la ronda com a vial ràpid i la connexió entre els principals parcs perifèrics de la ciutat, aquesta anella ha de ser una infraestructura que recupere els espais de vora de la ciutat, definint un relació directa amb la infraestructura verda urbana i el seu entorn natural. Una autèntica anella verda que segueix l'element articulador del desenvolupament urbanístic actual i futur, convertint-se en la infraestructura urbana de referència a l'hora de donar solució a la complexa relació ciutat-territori.

A partir d'aquests condicionants s'estableixen les següents aportacions al PGOU:

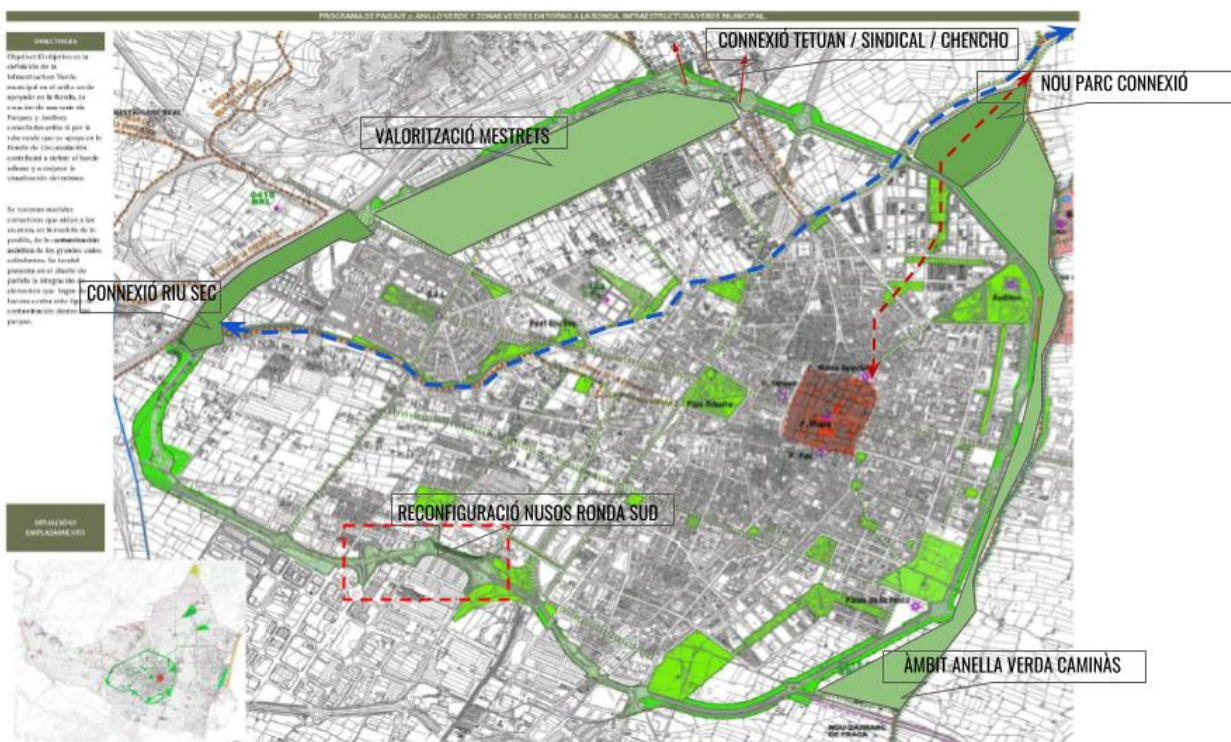
1. Definir els elements de la configuració física de l'anella verda sense plantejar uns límits concrets, per tal de poder ser una eina flexible que permeti la seva implementació i millora a mesura que es vagin definint les necessitats. Ha de ser una suma de projectes, centrats en els diferents espais naturals que vagen composant l'anella, encara que si que caldria una ordenança específica que regulara els diferents aspectes del seu ús.
2. A efectes del Pla General, ampliar l'anella verda amb els espais compresos entre la ronda i el Caminàs, des de l'ermita de Sant Josep fins al riu Sec, per tal que hi hagi aquesta connexió efectiva entre els parcs de vora de la ciutat (Guitarrista Manuel Babiloni-Rafalafena i Parc de Sant Josep) i els camins rurals / vies verdes (Caminàs).
3. Incorporar el parc del Molí Casalduch a la xarxa primària de parcs que poden formar part d'aquesta anella verda.
4. Creació d'un nou parc de la xarxa primària a la confluència del Parc dels Jocs Tradicionals, el Riu Sec i el Caminàs (en substitució del parc de l'Avinguda del Mar, per la seua dubtosa utilitat). Aquest parc permetria una bona connexió de l'anella verda cap al Riu Sec i milloraria la percepció de l'antic recorregut hídric de l'antiga Séquia Major, des del centre de la ciutat, cap al Primer Molí i finalment connectant amb l'entorn natural de la ciutat, avui interromput a l'arribar a la ronda de circumval·lació.
5. Connectar de forma efectiva l'anella verda o límit de la ronda de circumval·lació amb els equipaments poliesportius del Sindical, Chencho i Tetuan XIV.
6. Incorporar en la planificació de l'anella verda els terrenys agrícoles de l'antic PAI Mestrets, per tal de valorar aquest entorn natural, avui en dia molt degradat.
7. Incorporar a la secció de la futura ampliació de la ronda oest un traçat realment naturalitzat que permeti, per un costat, una veritable esmorteïment dels efectes de la ronda i per altre, incorporar un connector biològic al projecte de la ronda de circumval·lació.



Exemple de possible secció tipus

8. Incorporar a l'anella verda tot l'espai comprés entre el traçat de l'AP7, la sendera de l'Enramada i la Universitat Jaume I, fent efectiva la connexió de l'anella verda i el Riu Sec a la part oest de la ciutat
9. Reconfigurar els nusos de la CV-17 (Ronda Sud) al seu pas per la Ciutat del Transport i la Quadra Saboner i per l'antiga N-340. En l'actualitat són nusos en dos nivells que dificulten molt la continuïtat d'una possible anella verda associada a la ronda, l'ús de mitjans tous (ús per a vianants i ciclistes) i segrega els barris al ser nusos de gran extensió, pensats per a carreteres / autovies d'ús interurbà.

10. Finalment, proposar a partir de la delimitació de l'anella verda els possibles connectors ecològics cap a entorns naturals: Muntanya Negra, Desert de les Palmes, horta i marjal,...



Esquema proposta anella verda - elaboració pròpia

2.2 Parc agrari

Dintre del context d'espais naturals de l'àmbit de Castelló, trobem en primer lloc el gran conjunt territorial de l'horta històrica, que com contempla l'Estudi de Paisatge té com a objectius de qualitat:

“- Una activitat agrícola funcional i de qualitat, capaç de gestionar el ric patrimoni agroecològic, hidràulic i etnogràfic, i el caràcter del paisatge agrari.

-Un sistema d'elements lineals, punts naturals com a artificials, integrat per llits fluvials, canals i séquies i camins històrics, que mantinguin la connectivitat ecològica i permeta l'accés a l'activitat productiva i al gaudi del paisatge

- Una xarxa d'elements d'interès patrimonial lligats a la gestió i l'ús de l'aigua, protegits i rehabilitats, i considerats davant eventuais iniciatives de modernització hidràulica.

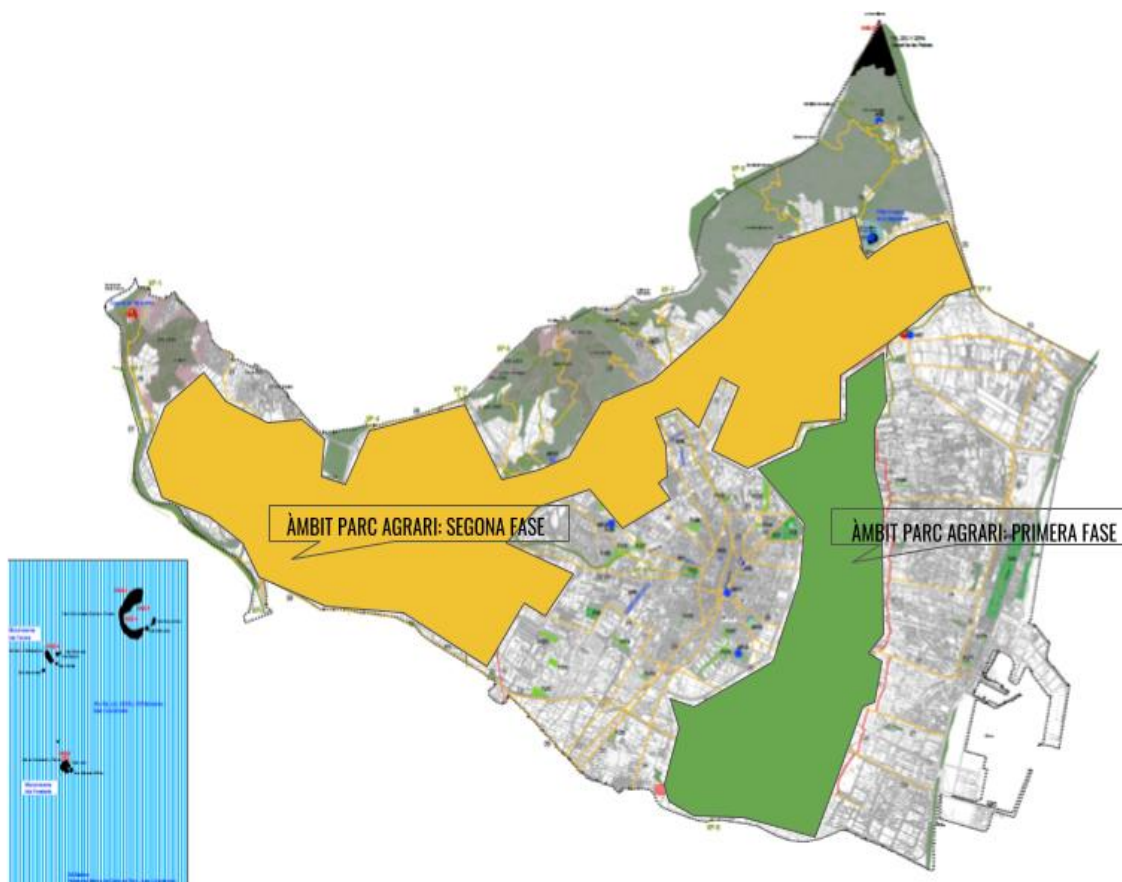
- Ciutats i viles hortolanes amb creixements compactes, vores urbanes nítides i unes infraestructures de comunicació integrades en el paisatge evitant la seua fragmentació i banalització i promovent la compatibilitat harmònica dels usos agrícoles i els urbans.

- Un conjunt de serres prelitorals que emmarquen les planes agrícoles, amb vessants ordenats, de manera que l'avanç de la urbanització i la implantació de nous usos no desvirtuen el caràcter i la imatge d'escenes tan valuoses com a fràgils."

Avui en dia trobem, si més no, que amb la baixada continuada dels preus citrícoles, l'envelliment de la població dedicada a l'agricultura i de les ja obsoletes expectatives urbanístiques dels darrers anys, moltes de les explotacions agrícoles han deixat de produir, d'ahí la sensació de trobar-se en un entorn natural adjacent a la ciutat que dia a dia es troba més degradat. Aquesta situació no és ni nova ni única. Altres indrets han plantejat noves formes de gestió orientades a aconseguir explotacions agrícoles viables en el marc d'una agricultura sostenible integrada en el territori i en el seu entorn natural, sense oblidar l'ús social de l'espai.

A partir d'aquests condicionants s'estableixen les següents aportacions al PGOU:

1. Definir la figura de Parc Agrari amb un àmbit territorial que de forma orientativa podria, en una primera fase, establir-se a la franja agrícola que s'emmarca des del Caminàs / límit urbà fins al camí de la Donació i en una possible segona fase, incorporar la resta d'àmbits agrícoles de la plana al·luvial que es troben principalment al nord i a l'oest de la ciutat.



Esquema proposta parc agrari - elaboració pròpia

2. Establir una ordenació d'usos, pla de gestió i desenvolupament, per tal d'aconseguir l'eficiència de les infraestructures i els serveis generals del territori agrari, promoure sistemes de producció i comercialització que afavorisquen l'increment de les rendes

generades per les explotacions agràries, aconseguir un espai i qualitat integrat en el territori i en harmonia amb el mitjà natural i consolidar i donar a conèixer el patrimoni natural i cultural del Parc sense interferències amb l'activitat agrària.

3. Establir una xarxa de camins del Parc Agrari, distingint els camins principals, connectors i d'ús exclusivament agrari.
4. Restringir les activitats no agrícoles, principalment les instal·lacions educatives formalitzades a través de DIC (Declaracions d'Interès Comunitari) que creen tensions entre l'espai urbà consolidat i l'entorn agrícola
5. Fomentar els banc de terres, per tal de poder establir nous conreus basats en l'agricultura ecològica, el foment de les bones pràctiques, la incorporació de joves agricultors, l'adequació dels serveis a la població i la posada en valor de l'activitat agrària com a sector estratègic i element clau per a la conservació del territori.
6. Crear segells de qualitat dels productes de proximitat.
7. Establir el Parc Agrari com a element connector dels espais naturals de més valor del territori: connexió amb el Desert de les Palmes i Marjaleria.

2.3 Marjaleria

Tots tenim present que l'entorn de la Marjaleria és de vital importància tant per al correcte funcionament de l'escorrentia de les aigües en cas d'inundacions com pel seu valor ambiental i ecològic. Alberga una abundant biodiversitat, manté una alta capacitat agrícola dels terrenys i podem trobar un variat patrimoni etnològic en ella. Durant l'elaboració de l'Estudi Ambiental i Territorial Estratègic (EATE), tot i que es destacaven aquests valors i n'hi hagut un esforç clar per tal d'identificar i de rescatar aquells espais amb un major valor ambiental i que tenen una major tendència inundar-se per la seua situació més deprimida, trobem que hi ha encara una falta de connectivitat física d'aquests espais que poden ser vitals, tant per a enfrontar-se amb garanties als episodis cada vegada més regulars i intensos d'inundacions, com per a assegurar la vàlua ambiental d'aquest context.

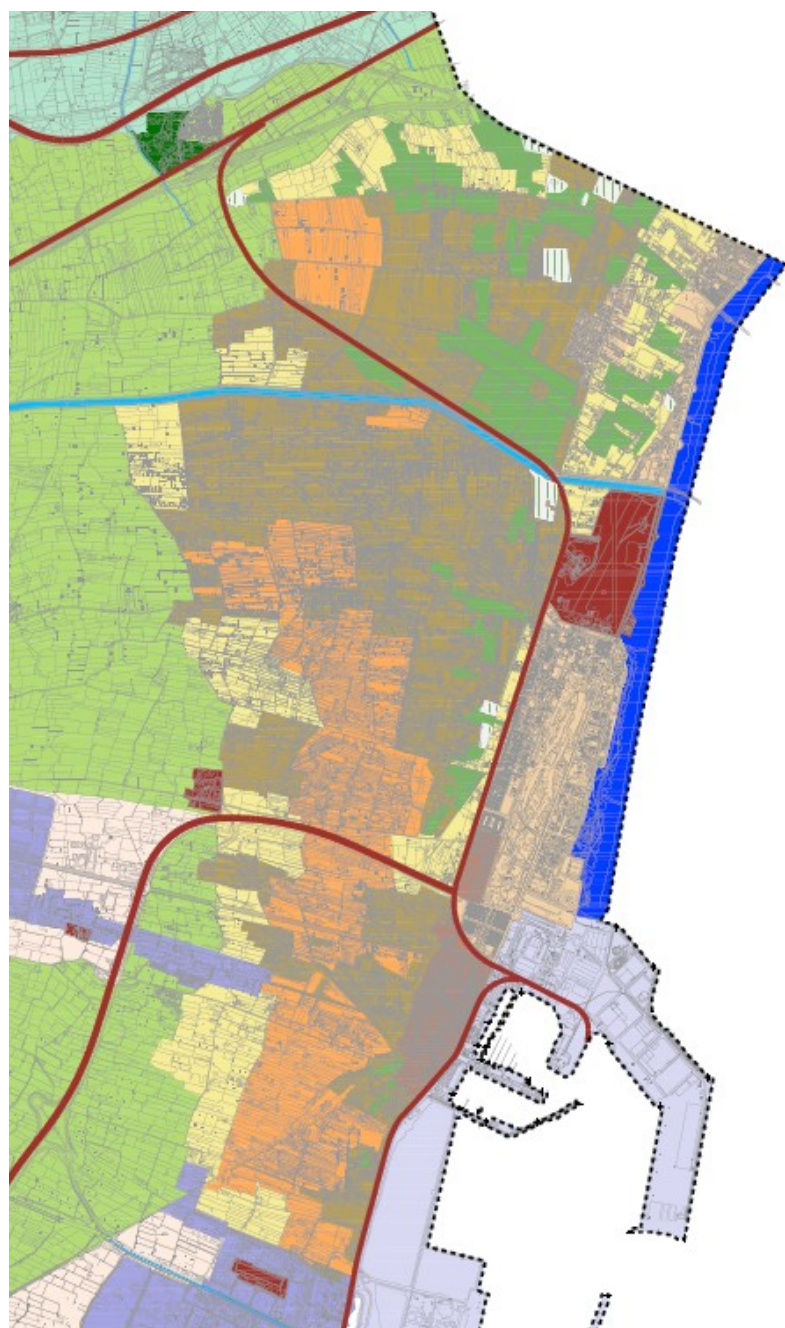
L'EATE diferenciava a la unitat ambiental 2: marjal de Castelló, 4 àmbits principals. Aquestes 4 gran categories s'han traslladat directament al document del pla general:

EATE	PGOU
- Marjal	- Marjal protegit
- Àrees d'interès ambiental	- Marjal d'interès ambiental protegit
- Marjal consolidada	- Residencial / Àmbits de minimització d'impacte / SNU
- Espais de transició	- Sòl no urbanitzable

Entenem que la definició de les unitats ambientals són un reflex de la realitat paisatgística actual, però cal una planificació a llarg termini que permeti entre d'altres coses:

- a/ Donar una protecció adequada als terrenys situats al vedat arrosser, ja que aquests es troben en zona de flux preferent.

- b/ Connectar els espais d'interès ambiental que encara es mantenen mitjançant l'extensa xarxa de séquies i els espais no antropitzats que puguem connectar-los.
- c/ Connectar la infraestructura verda de la marjaleria amb els seus entorns ambientals immediats: l'horta històrica i el litoral.



UNIDADES AMBIENTALES

UNIDAD 1. LITORAL

 Litoral

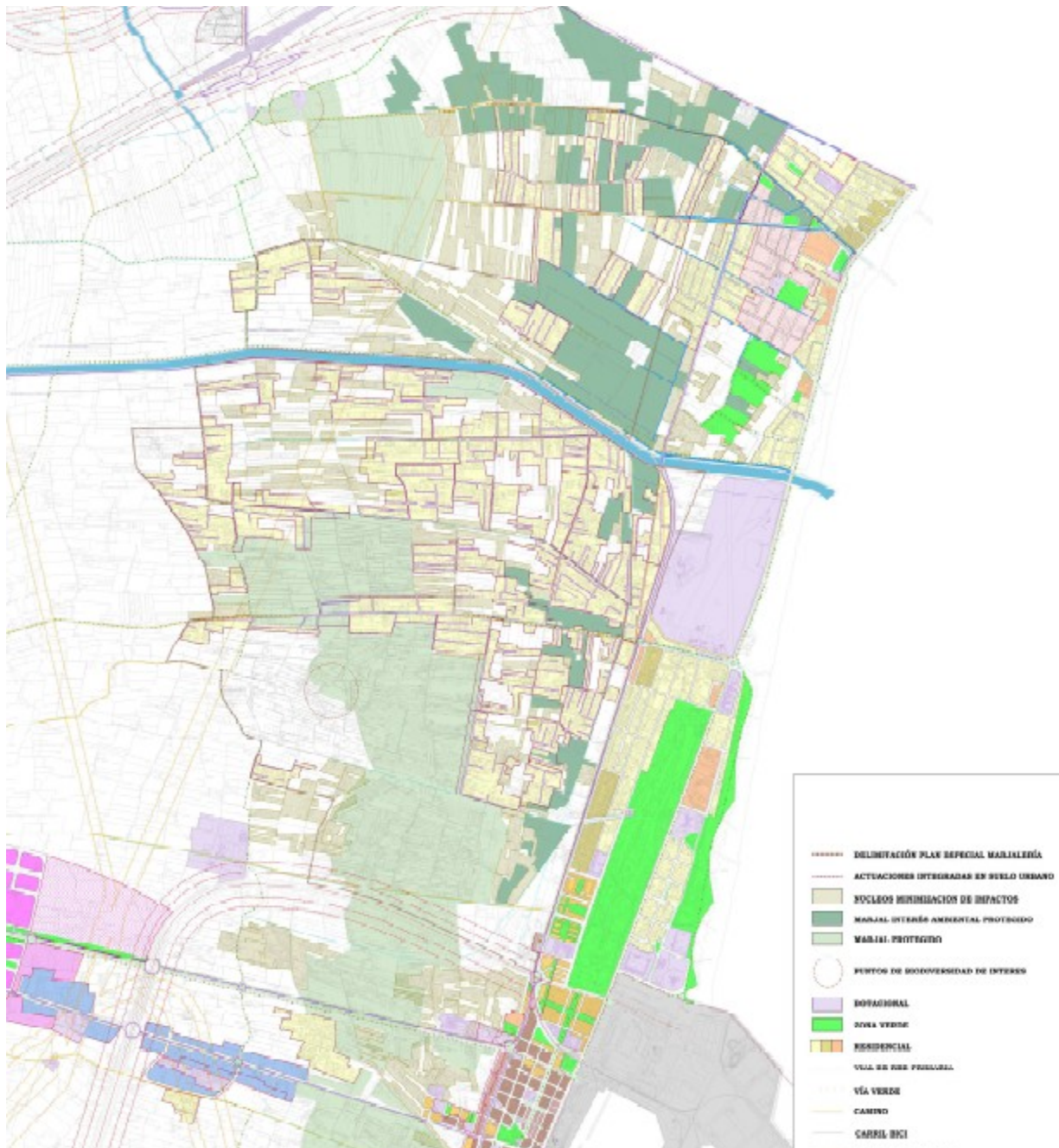
UNIDAD 2. MARJAL DE CASTELLÓN

 Marjal

 Áreas de interés ambiental / Áreas de interés ambiental a regenerar

 Marjal consolidado

Plànol d'Unitats Ambientals de l'EATE

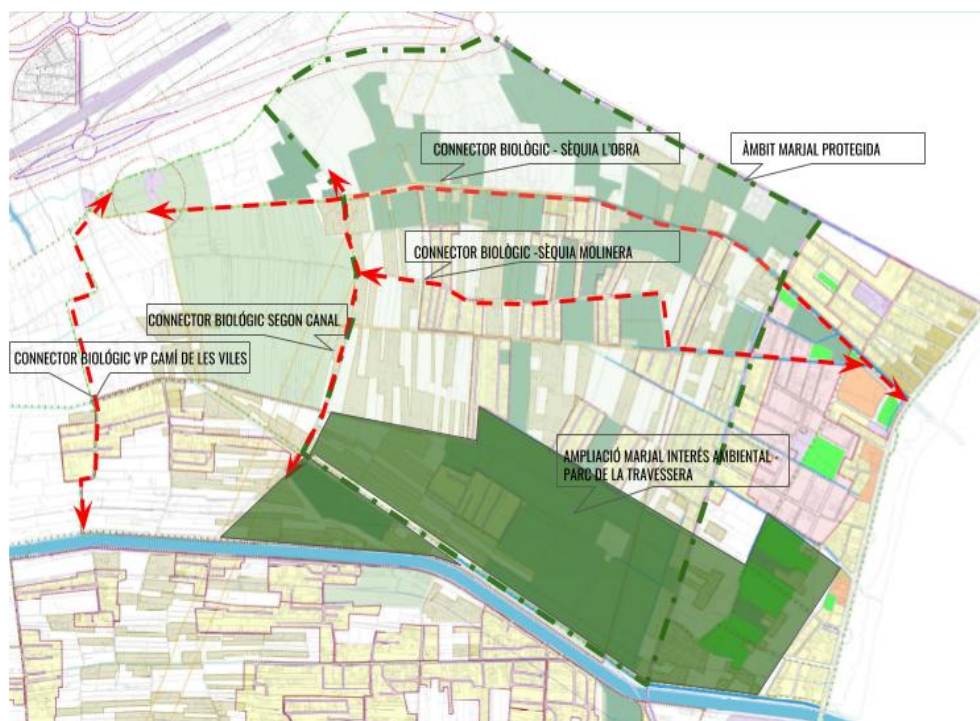


Plànol Participació Ciutadana Marjaleria

A partir d'aquests condicionants s'estableixen les següents aportacions al PGOU:

- **COVAT ARROSSER:**

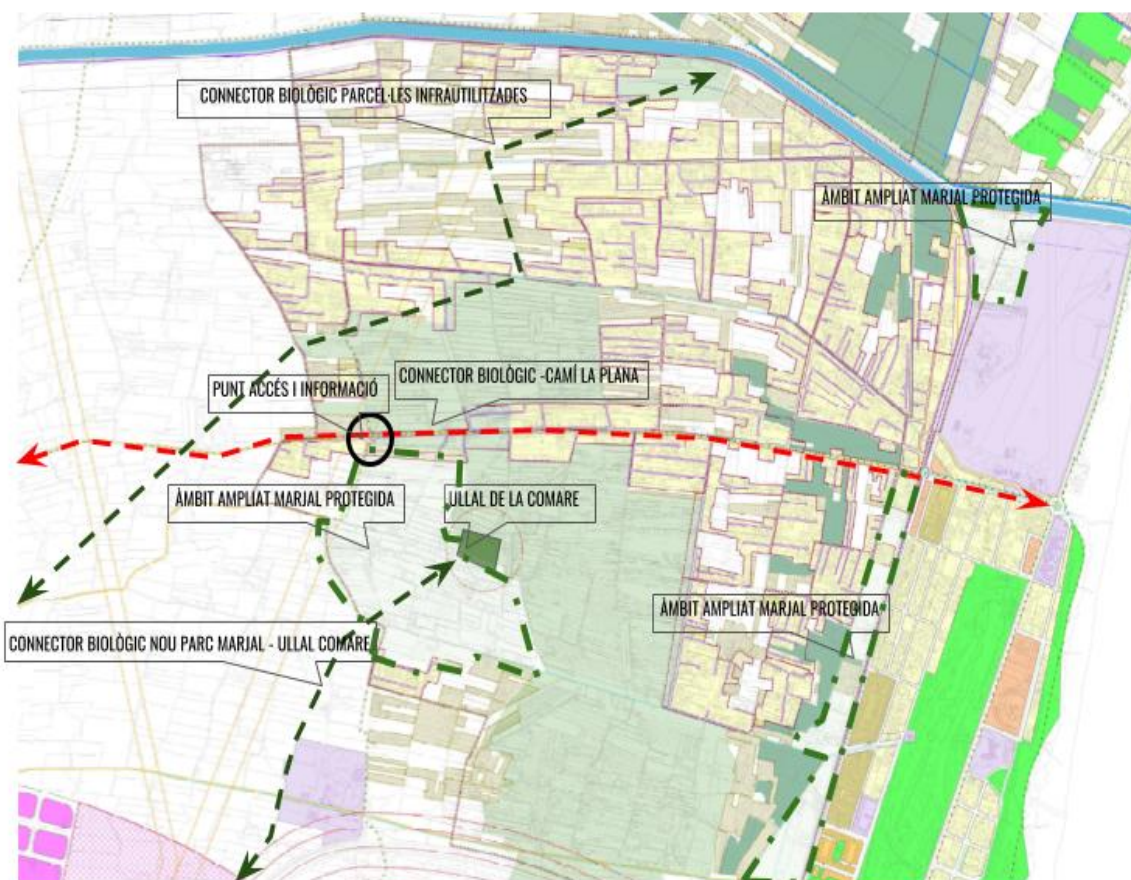
1. Incorporar com a marjal protegida tot l'àmbit que encara no té cap tipus de protecció situat entre el Segon Canal, la Séquia de la Travessera, Camí del Serradal i la Séquia de la Ratlla, ja que és l'àmbit afectat per la Zona de Flux Preferent.
2. Definir les vies verdes en aquest àmbit com a veritables connectors ecològics:
 - a. La Séquia de l'Obra permetria la connexió del Molí de la Font amb els espais d'interès ambiental protegit adjacents a aquesta: La Font, L'Obra, La Molinera, la zona de la hípica i els espais intersticials amb la Séquia del Bovar
 - b. La Séquia de la Molinera connectaria diferents espais protegits del Bovar i Els Prats.
 - c. Connector biològic transversal al llarg del Segon Canal, per tal de permetre la connexió de la Marjal de la Travessera i La Molinera i La Font.
 - d. Connexió a través de la via pecuària Camí de les Viles, per tal de connectar el Molí de la Font amb el parc fluvial del Riu Sec
3. Establir un veritable parc a la zona humida de la Travessera, ampliant el seu àmbit per connectar la marjal d'interès ambiental a l'est de la séquia Travessera i cap l'oest del camí Serradal, per a incorporar la zona verda de l'Era del Macaco i acabar-la de connectar amb el Riu Sec.



Esquema final a la zona del vedat arrosser - elaboració pròpia

- **MARJAL:**

1. Definir el Camí de la Plana com un connector biològic que englobe els espais d'interès ambiental de La Plana amb la marjal protegida que té continuïtat a banda i banda del camí, des del Camí de la Fileta fins a pràcticament el camí d'Almalafa.
2. Protecció com a espai d'interès ambiental l'Ullal de la Comare, per tal de potenciar el valor d'aquests indrets ja escassos, on l'aigua subterrània emergeix i es poden observar espècies tant característiques de flora i fauna
3. Ampliar la marjal protegida fins al camí de la Donació, per tal d'obtenir un espai de protecció de l'entorn de l'ullal de la comare que permeti la connectivitat de la fauna, el protegís de la pressió edificatòria i facilite un accés tot a través de l'encreuament Camí de la Donació / Camí La Plana.
4. Ampliar la marjal protegida a l'àmbit que recorre paral·lel a la via del tren al llarg del camí Serradal, des del camí La Plana fins a la CS-22, ja que aquesta ampliació permet la connexió dels diferents espais d'interès ambiental que es van trobant disgregats. D'aquesta manera, a llarg termini es podria plantejar un parc paral·lel i complementari al Pinar del Grau.
5. Ampliar la marjal protegida a l'àmbit antropitzat de l'actual aeròdrom, per tal de facilitar el projecte de desembocadura del Riu Sec.
6. Fer servir com a corredor mediambiental la connexió camí Fondo- Parc del Meridià-Riu Sec, a través de les parcel·les infrautilitzades.
7. Definir una connexió entre el nou Parc de la Marjal, situat entre la CS-22 i l'Avinguda del Mar i l'Ullal de la Comare.



Esquema final a la zona de la marjal- elaboració pròpia

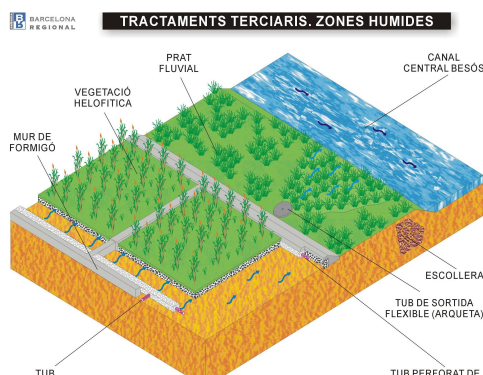
2.4 Recuperació ambiental del Riu Sec

L'actual infraestructura hídrica del Riu Sec, inaugurada l'any 2007, respon exclusivament a la capacitat d'aquest per fer front a les inundacions. L'actuació es va iniciar en l'encreuament de l'autopista AP-7 i té una longitud de 10.800 metres i tres trams diferenciats:

- El primer comprèn des de l'AP-7 fins al pont de la N-340, amb una longitud de 3.200 metres. En els primers 2.200 metres es va excavar el fons del llit i es van perfilar els talussos per a donar-li una capacitat hidràulica de 600 metres cúbics per segon. En els següents 1.000 metres es van fer servir murs de formigó.
- El segon tram correspon a la part coberta amb una longitud de 1.600 metres.
- El tercer tram, amb 6.550 metres, es va dissenyar amb una amplària que va de 30 a 40 metres, amb escullera, geocel·les i hidrosembres. La canalització es va executar establint com a cabdal de disseny l'avinguda corresponent al període de retorn de 500 anys per a tot el curs del riu i mantenint la capacitat de transport d'aquest cabal fins a la seua desembocadura.

El disseny com podem observar no va tindre en consideració ni el seu entorn ni el propi llit del riu. A partir d'aquests condicionants s'estableixen les següents aportacions al PGOU:

1. Establir un llit del riu aprofitable, que permeta el tractament terciari de l'aigua mitjançant tres actuacions:
 - a. Zones humides o wetlands per tal de recuperar ambientalment el riu
 - b. Preses inflables per a incrementar la capacitat hidràulica del canal central i afavorir el possible ús ciutadà dels marges del riu. Preses inflables a distàncies aproximadament constants que creen embassaments d'aigua en el canal central. En situacions de poc cabal, l'aigua del flueix sobre les preses, mentre que en casos d'avingudes, les preses es desinflen automàticament augmentant la secció de desguàs i permetent el pas dels sediments.
 - c. Un ús ciutadà dels marges del llit, construint passarel·les d'accés al riu i sempre en aquelles zones que la confederació hidrogràfica del Júcar puguere assenyalar com segures, establint en tot cas un pla d'emergència per evacuar el llit del riu en cas de crescuda.



Tractament terciari subsuperficial



Exemple parc fluvial

2. Establir una secció de la vora del riu que estiga en relació al context on es trobe la infraestructura hídrica. També diferenciem tres trams:
 - a. Des de l'AP7 fins al soterrament del riu cal establir un espai verd que permeta la connexió entre els diferents barris (Carretera Alcora, Crémor, UJI,...) i que tinga una continuïtat al llarg del riu amb un format de parc, ja que els barris adjacents tenen una clara falta de parcs urbans de la xarxa primària.
 - b. La part soterrada del riu ha de permetre la connexió entre el parc UJI-Crémor i el riu més enllà de la ronda de circumval·lació, per tant es planteja la continuació de la infraestructura verda en el tram de l'Avinguda del Riu Sec, amb un caràcter similar al del tram anterior. Aquesta voluntat de continuïtat del parc obliga al desmantellament del pont de l'Avinguda Benicàssim sobre l'Avinguda del Riu Sec. L'estudi complementari del PGOU per a les ARRU de Castelló ja estableix una connexió d'aquests tipus.



- c. Finalment, el traçat més llarg, el que recorre la marjal de Castelló, ha de redefinir la secció vial de les vores del riu. És del tot necessari (i viable), establir una segregació viària entre els trànsits pesats i tous, col·locant a cadascun d'ells en una banda del riu. Per tant, la secció del riu hauria de incorporar transport per a bicicletes i vianants en una vora i el trànsit motoritzat privat i públic en l'altra.
3. Arribat a la desembocadura, l'aeròdrom ha de permetre l'obra d'ampliació de la desembocadura plantejada per la confederació hidrogràfica. És una oportunitat per tal de re-naturalitzar la primera línia, des de la pista d'aterratge fins a la platja, on s'hauria d'implementar la zona dunar i la zona humida a l'aeròdrom, eliminant el tram actual de l'Avinguda Ferrandis Salvador, desviant el trànsit pel Serradal i el lateral del riu Sec, la qual cosa faria innecessari la construcció d'un nou pont per a cobrir l'ampliació de la desembocadura.

2.5 Vies verdes

La infraestructura verda té diferents escales territorials i depenent de en on ens trobem el tipus d'actuació ha de ser concorde al seu entorn. Incorporem a continuació una sèrie de vies verdes no contemplades a l'actual document.

Les vies verdes urbanes, haurien de tindre una relació directa amb la xarxa viària districtal, ja que aquestes connecten les noves super-il·les definides al PMUS i estableixen la connexió dels barris de la ciutat. També, considerar tot el traçat de l'antiga N-340 com a via de connexió nord-sud de la ciutat, de la pròpia circumval·lació, que hauria d'incorporar una secció contínua de via verda i del nou vial continuació de l'Avinguda Chatelleraut - Borriana - Parc de l'Oest. Finalment, fer un estudi pormenoritzat de parcel·les buides, que puguin formar part de la infraestructura urbana de la ciutat.

A nivell territorial, definir com a via verda el Camí Almalafa, per tal de connectar nou Parc de Sant Josep amb el nou Parc Almalafa i aquest, a través de l'antiga barrera del Port, fins al Grau. També incloure el camí Vell de la Mar i el Camí Villamargo, com a connectors verds cap al litoral. Finalment, establir una possible connexió Tetuan XIV - Penyeta Roja - Muntanya Negra - Hospital de la Magdalena - UJI que permeta l'articulació dels espais verds al nord de la ciutat.

3. MOBILITAT: En transició cap a ciutats més vivibles. *The post-car city*

És lògic destinar el 70% de l'espai als cotxes quan solament transporten el 40% de viatgers? Molts dels carrers en els quals vivim no són carrers complets: expulsen a moltes persones, com a xiquets o ancians, i alguns tipus de transport. Els carrers complets, en canvi, són diversos, més segurs, més enriquidors, més passetjables, en definitiva, més vivibles.

Estem davant l'oportunitat d'impulsar un urbanisme que permeta equilibrar la distribució de les diferents maneres de transport, recupere espai per a les persones i la naturalesa, millore la qualitat ambiental de la nostra ciutat i, en definitiva, faça dels nostres barris llocs plens de vida on poder desenvolupar-nos de manera plena.

3.1 Aparcaments

Els aparcaments com a espais públics cedits de forma temporal per a un ús privat, han d'anar en la línia de donar servei a aquelles zones de la ciutat que tinguen un dèficit d'aparcaments, siguen aquests en pàrquings de titularitat pública o privada.

Aportacions al PGOU:

a. Aparcament de cotxes

1. Desenvolupar un estudi de demanda d'aparcament per barri/super-illa, per a veure en quina mesura s'ha d'utilitzar aparcament públic en superfície per a ús de residents i quina quantitat de places públiques en superfície es poden amortitzar, per a possibles ampliacions de voreres, col·locació d'arbrat o redefinició i millora d'espais públics.
2. En una primera fase del desenvolupament de la nova xarxa viària proposta al PMUS, fins a disposar de zones d'aparcament apropiades a cada super-illa i la implementació de la plataforma única sense aparcament en superfície, definir com zona verda tot l'aparcament interior de les super-illes i com a zona blava tota la xarxa districtal, per tal que els veïns disposen de tota l'oferta al seu barri i que la xarxa viària de connexió estigues destinada als viatges passants.
3. Evitar el tràfic d'agitació (cotxes en busca d'aparcament) mitjançant propostes com ara els aparcaments dissuasius, facilitar places de càrrega i descàrrega gratuïtes amb un temps màxim de 15 minuts, canviar la secció dels carrers districtals per a reduir l'àrea destinada als cotxes o reduir la velocitat dintre de la ciutat a un màxim de 30 km/h a les vies districtals i 10 km/h dintre de les super-illes.
4. Aparcaments perifèrics gratuïts i dissuasius (park & ride) per tal d'evitar l'entrada a la ciutat de vehicles externs. Aquests aparcaments hauran d'estar connectats amb punts nodals de la xarxa de transport públic i preferiblement en punts on es localitzen equipaments de la xarxa primària. Es proposen entre d'altres:
 - a. Park&Ride al pàrquing municipal del mercat del dilluns
 - b. Park&Ride a l'intersecció de l'Avinguda Casalduch i la circumval·lació.
 - c. Park&Ride a l'intersecció de l'Avinguda Alcora, l'Avinguda Enrique Gimeno i Estació de Trens de Castelló
 - d. Park& Ride a la zona de l'Hospital General
 - e. Park&Ride a la zona oest quan es complete la ronda, entre la UJI i la N-340.
5. Desestimar la proposta del nou PMUS de fer servir l'antiga fàbrica Dávalos exclusivament per aparcament. Aquesta peça urbana, juntament amb l'illa del Bingo Gran Castelló i el

convent Siervas de Jesús de la Caridad hauria de conformar un projecte unitari de reforma interior que permetera, no solament incorporar aparcament, sinó també nous espais públics i residencials, molt necessitats en aquesta zona de la zona centre.

6. Creació d'una societat municipal d'aparcament que gestione tota l'oferta pública de la ciutat, a mesura que les concessions actuals d'aparcaments soterrats es vagen finalitzant. Entenem que progressivament el mercat de l'automòbil, pels seus alts costos associats (fem un ús privat d'un bé que està parat el 95% del temps) tindrà un ús compartit. D'ahí la necessitat que es vage disposant cada vegada de més i més places d'aparcament per tal d'albergar aquesta nova flota de cotxes que no tindran un usuari únic.
7. Establir una xarxa de cotxes elèctrics compartits que puguin estacionar-se als aparcaments municipals i punts de recàrrega en superfície.
8. Desenvolupar els projectes de reforma de vials o espais públics mitjançant intervencions progressives, amb el que actualment es coneix com a urbanisme tàctic. Aquest combina una planificació urbana a llarg termini amb una intervenció a curt plaç. Adjuntem aquí alguns exemples:

http://www.eldiario.es/madrid/Carmena-Colau-Londres-Mexico-DF_0_662484693.html?utm_content=buffer504ea&utm_medium=social&utm_source=twitter.com&utm_campaign=buffer

b. Càrrega i descàrrega - Logística

1. Fomentar l'ús de vehicles elèctrics per al càrrega i descàrrega.
2. Ubicar de forma progressiva diferents escales de repartiment.
 - a. A la ronda de la ciutat, coincidint amb els aparcaments dissuasius: nous Centres de Distribució Urbana de Mercaderies: centres subterranis de càrrega i descàrrega instal·lats en encreuaments estratègics de la ciutat. Furgonetes i camions de gran tonatge podran accedir i descarregar les mercaderies per a que a continuació, vehicles més petits no contaminants puguin repartir les mercaderies dintre de la ciutat. D'aquesta manera de s'evita la contaminació, i també, els embossos que es produeixen molt habitualment quan els camions o furgonetes no poden estacionar en les zones habilitades per a càrrega i descàrrega en els carrers limítrofs perquè estan ocupats. Tampoc han de parar el tràfic en carrers estrets en les quals, per les seues dimensions, no permeten el pas d'altres vehicles.
 - b. A cadascun dels barris o super-il·les, definir Micro-plataformes de repartiment, per tal que vehicles no motoritzats puguin fer gran part de l'activitat logística d'última milla mitjançant bicicletes i mitjans físics.
3. Creació de finestres temporals per al repartiment de mercaderies, preferiblement a hores on l'ús de l'espai públic sigui menor.

c. Aparcament bicicletes

1. Desenvolupar aparcaments de bicis públics i segurs dintre de l'estació de trens de Castelló, als aparcaments subterranis de titularitat pública i als edificis administratius.
2. Incorporar punts de càrrega per a bicicletes elèctriques als nous aparcaments que es definisquen.
3. Definir les noves estacions de Bicicas, no sols per demanda ciutadana, sinó també per donar un servei de forma homogènia a tot el territori.

3.2 Vials - circulació rodada

Els projectes que modifiquen les seccions de vials han de ser estudiats des d'una perspectiva integral.

Aportacions al PGOU:

1. S'estableix com a criteri general que en les vies urbanes, els carrils per al vehicle siguin de 2,5m / 2,75m d'ample, per tal de reduir la velocitat, augmentar la capacitat de flux i aprofitar l'espai sobrant (avui en dia la majoria del carrils tenen més de 3m d'ample), per a utilitzar en el seu cas, els carrils bici i bus.
2. Evitar seccions de vials que incorporin mitjanes, siguin aquestes considerades urbanes com periurbanes, ja que: augmenta la velocitat dels vehicles, treu espai a la resta d'usos i duplica innecessàriament la il·luminació del vial.
3. Evitar ones semafòriques i reduir d'aquesta forma la velocitat. En l'actualitat hi han sobrants exemples en els que la pròpia ona semafòrica força les velocitats de molts conductors.
4. Implementar mesures físiques per a la reducció de la velocitat. Entre d'altres, augmentar la quantitat de passos elevats, principalment als passos de zebra, encreuaments de carrers o inclús rotondes, ja que són punts conflictius on es produeixen gran quantitat dels atropellaments.
5. La Ronda Barris, infrautilitzada actualment, ha d'anar substituint de mica en mica la funció que avui en dia desenvolupa la Ronda Centre. Amb la progressiva finalització de les fases que encara falten per finalitzar a la Ronda Barris s'hauria de reduir a la vegada la secció per a vehicles privats de la Ronda Centre. Al PMUS es planteja per a la Ronda Centre una secció de 2 carrils + 1 carril reservat per a l'autobús. Amb la posada en funcionament de la Ronda Barris, es planteja una secció final de la Ronda Centre d' 1 carril + 1 carril bus + carril bici + augment ample de les voreres.

planifica

Actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y seguridad vial de Castellón
junio 2016



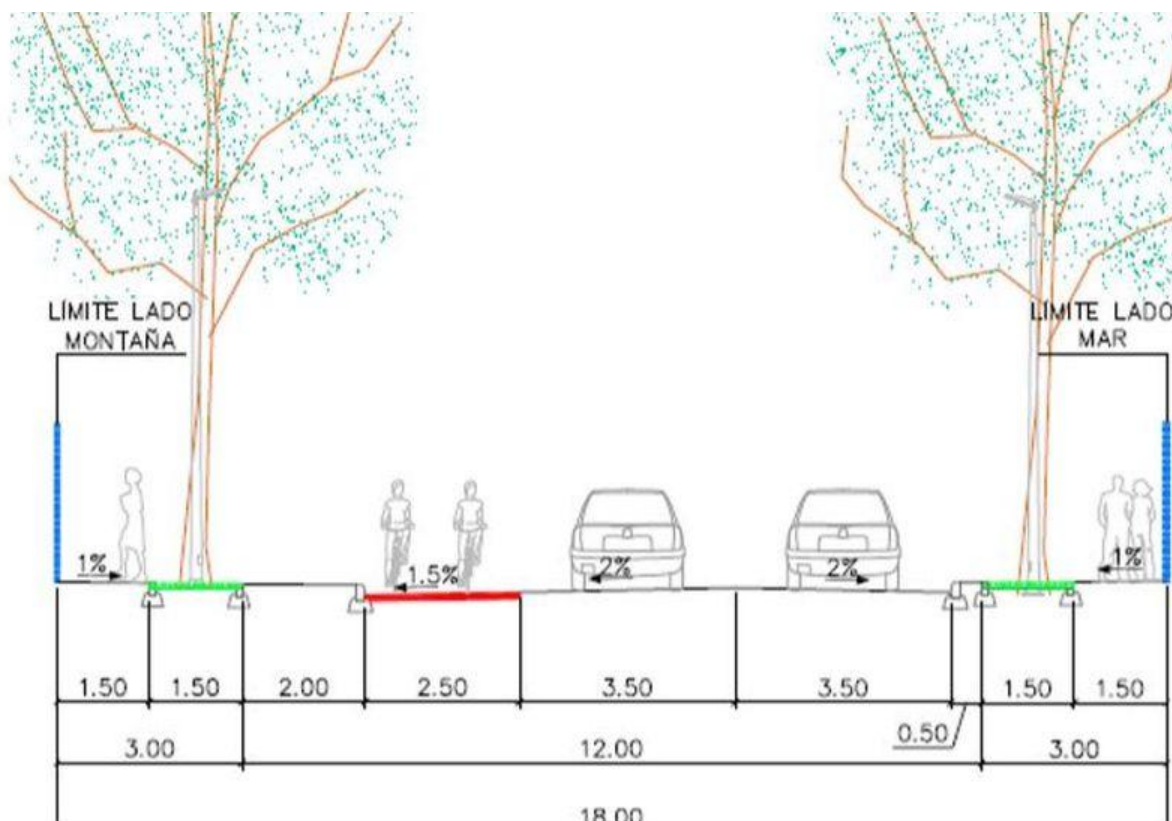
6. Al PMUS publicat al juny de 2016, per a la nova secció del riu en el seu recorregut per la zona d'horta i marjal estableix: *"En cuanto a la marjalería, se propone la adecuación de los dos márgenes del río seco para conectar la ciudad con la playa. Cada margen del río tendrá una sección de dos carriles en cada sentido. Se utilizarán los pasos existentes para realizar el cambio de sentido. Se requerirá de un enlace con la carretera del Serradal."*. Aquesta secció és del tot innecessària per les intensitats mitges diàries registrades en aquests vials. Per tant, es proposa una segregació del trànsit. Que una marge incorpore els carrils d'anada i tornada dels vehicles pesats: cotxes i autobusos (amb la possibilitat de creuar en els passos existents) i l'altre marge, destinat a mitjans de transport tou: peatonal i bicicleta. A més a més, caldria implementar un pla especial que redefinís el actual calaix de formigó del riu, transformant tot el llit del mateix en un nou espai públic per a la ciutat que pugue connectar el casc urbà amb la platja.
7. Les superilles establertes a la Marjaleria M.1, M.2 i M.3, per les seves dimensions no poden funcionar com les super-illes urbanes, però si poden establir uns criteris generals per tal de estructurar el tràfic al seu interior. Es proposa que es facen de sentit únic els vials, per tal que treballen de forma complementària: M.1 - Camí de l'Obra amb Camí Travessera, M.2 - Riu Sec amb Camí La Plana i M.3 - Camí La Plana amb Camí Fondo.
8. Reduir al mínim necessari els amples i el número dels carrils de cotxe també a la xarxa districtal, per tal que, encara que aquests acolliran el tràfic passant, no augmente el perill, el soroll i les molèsties en general en aquestes vies.
9. Realització d'un estudi detallat del tipus de viatges que es fan a Castelló: percentatge de viatges necessaris i evitables, en funció del tipus de transport, sexe i edat. Esta informació permetria concentrar esforços en evitar el tipus de viatge evitable en cotxe que és factible millorar l'entorn urbà per tal que es puguin fer amb mitjans tous (peu o bicicleta).
10. Remodelació Avinguda Enrique Gimeno -N-340. La remodelació de l'antiga nacional 340 es desenvoluparà des de l'estació de trens de Castelló fins a l'Avinguda Castelló de Vila-Real. Aquesta remodelació ha de ser un projecte clau de vertebració d'alguns barris perifèrics de la ciutat:
 - Oportunitat única per a redefinir la secció obsoleta de l'antiga nacional 340 en el seu traçat per la ciutat de Castelló, des de l'entrada a Castelló (Avinguda Castell-Vell) fins als barris del sud.
 - Permetria reconnectar una sèrie de barris avui en dia deslligats de la trama urbana del casc urbà de la ciutat: carretera Alcora, Crémor, Mestrets i Sant Agustí i Sant Marc.
 - Permetria la connexió d'intercanviadors de transport amb equipaments generals de la ciutat (estació de transport, hospital general, Centre Poliesportiu Chencho,...).
 - Permetria la connexió d'un bulevard-eix verd amb la traça del Riu Sec, reconeixent i assimilant la nostra infraestructura hídrica, que tant injuriada ha estat amb les últimes intervencions fetes.
 - Permetria repensar un traçat que ha estat pensat i executat des de la perspectiva dels vehicles privats de combustió, cap a una mobilitat més diversa i sostenible.

Ara per ara, el projecte constructiu s'ha plantejat desenvolupar en fases. La primera fase contempla una primera reforma de la secció de l'Avinguda Enrique Gimeno, des de l'Avinguda Alcora fins a l'Avinguda Ribesalbes. Aquesta reforma per fases en un mateix tram es deu a que part de la seva secció encara no s'acabat d'expropiar. Aquest inconvenient de partida és el que ha definit el traçat final de la via, que va modificant la secció de vial, depenent del tram on ens trobem. Això vol dir que, el carril bici, en la secció definitiva de l'Avinguda Enrique Gimeno (30 metres d'amplada) es 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 Estepar.

Passem a analitzar el procés de definició d'aquesta primera fase constructiva de l'Avinguda Enrique Gimeno.

Secció 18 metres - 1a fase de la remodelació de l'Avinguda Enrique Gimeno.

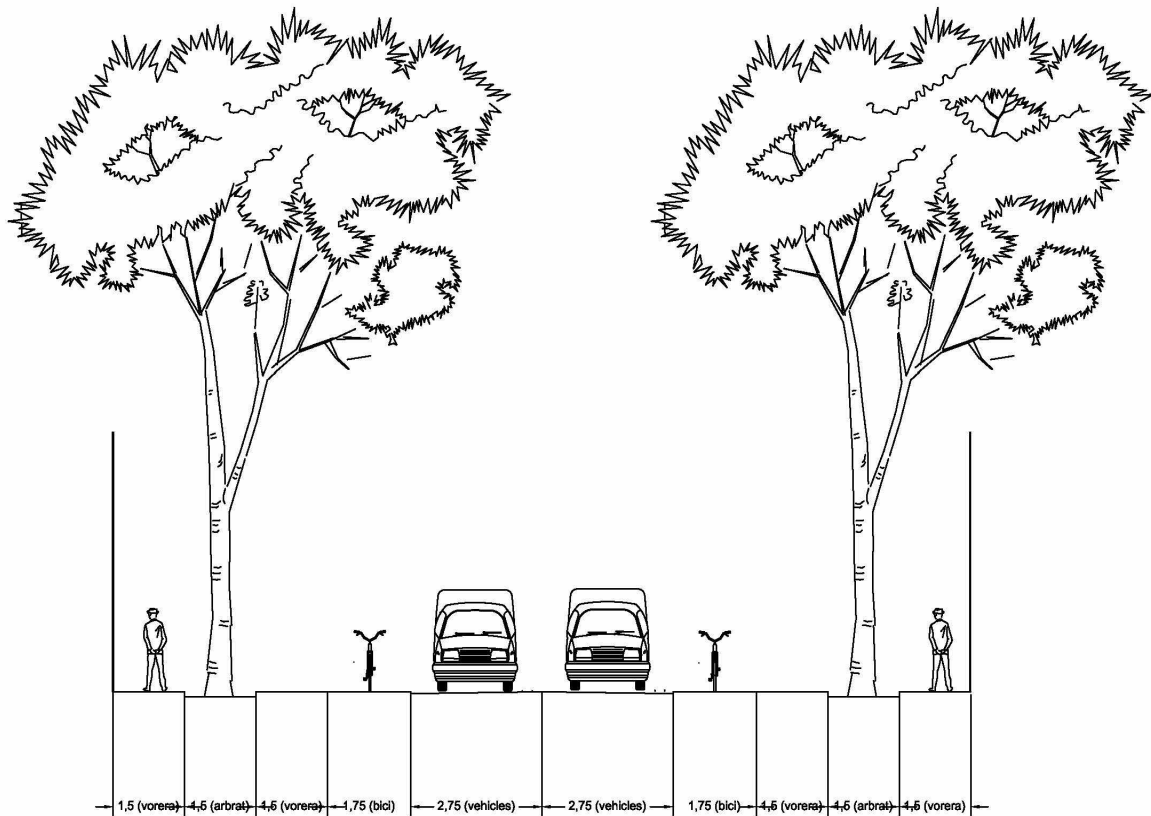


Problemes detectats:

- L'ample dels carrils de cotxes és excessiu, suposant problemes de seguretat per als ciclistes o vianants que es troben tot just a tocar els carrils de cotxes. Amb un ample de 2,5-2,75m és suficient.
- El carril bici és d'anada i tornada, suposant problemes de seguretat, ja que la seva secció és la mínima definida per normativa (0,25+1+1+0,25) i problemes de disseny en els encreuaments de carrers.
- Es defineix 0,5m sobrants a costat mar que no tenen cap funció concreta
- La secció es tornarà a remodelar sencera en la segona fase.

Es proposa la següent secció:

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



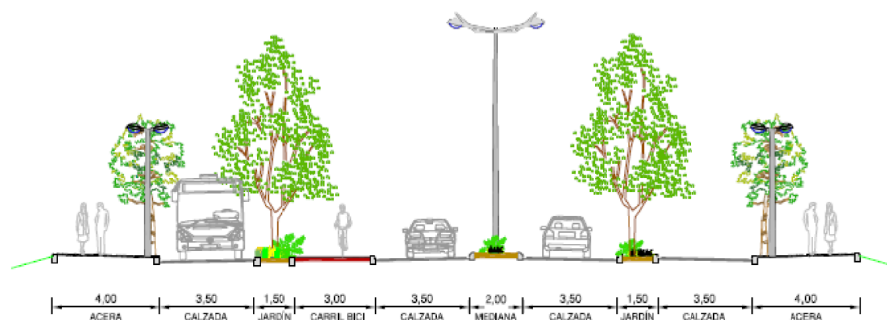
Secció proposta 18 metres- elaboració pròpia

- Aquesta secció es podria reaprofitar en una segona fase.

Secció 30 metres - 2a fase de la remodelació de l'Avinguda Enrique Gimeno:

SECCION BULEVAR DE LA PLANA

SECCION TIPO 5 (Ancho total 30 m)
Sin Escala

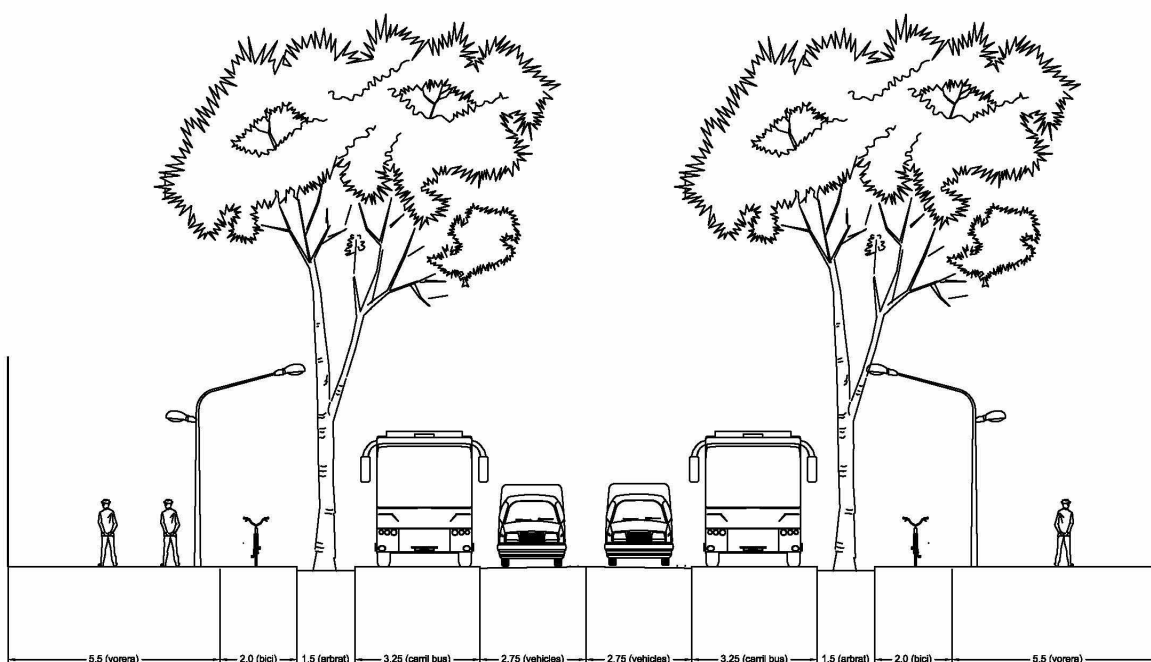


Problemes detectats:

- El carril bus està per l'interior del carril bici, per tant no protegeix als ciclistes dels girs a l'esquerra dels cotxes (aquest problema és principal a la Salera)
- Els carrils de cotxe són massa amples
- La mitjana és innecessària
- El carril bici és d'anada i tornada en una mateixa secció

Es proposa la següent secció:

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

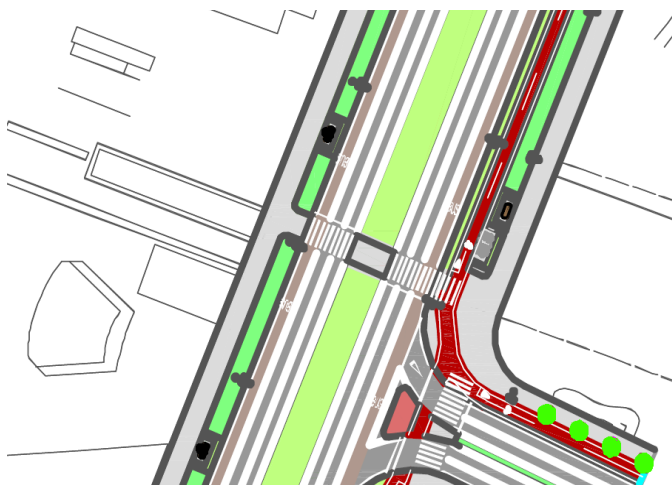


Secció proposada 30 metres- elaboració pròpia

- S'aprofita el carril bici + vorera per tal de disposar en aquesta segona fase el carril bus.
- La secció dels carrils de cotxes tampoc varia i es reaprofit.
- No cal inversió en la mitjana. La il·luminació central és del tot innecessària, amb una bona il·luminació a dos altures en la lluminària de la vorera.
- Es protegeix a la bicicleta per l'interior de l'arbrat existent i es separen els carrils de bici en anada i tornada. Això hauria de tindre continuïtat al llarg de tot el seu recorregut.

S'adjunten aquí alguns trams del recorregut pel terme de Castelló que no presenten un criteri de disseny continu:

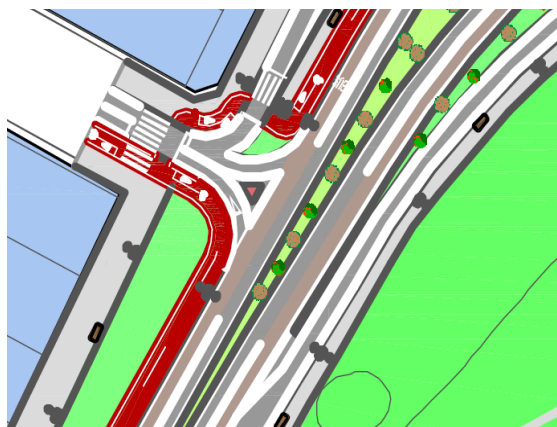
Secció zona CS-22:



Secció zona Estepar:



Secció zona rotonda Estepar - Salera:



Secció zona Ordoñez:



3.3 Transport públic

Del nou Pla de Mobilitat Urbana Sostenible es desprèn la considerable caiguda del transport públic a Castelló. D'una previsió del PMUS de 2015 del 12% dels viatges en aquest tipus de transport, a l'any 2016 solament s'havia aconseguit un 6,84%, molt pel darrere de la seva estimació inicial. A la vista dels resultats obtinguts fins l'actualitat, cal una veritable revolució del bus a la ciutat.

REPARTO MODAL						
	PMUS (2015)		Situación año 2016		Previsión año 2024	
Viajes internos						
Modo		%		%	Total	%
Vehículo privado	87.773	35,00%	93.504	34,80%	94.250	32,50%
Transporte público	30.093	12,00%	18.373	6,84%	31.900	11,00%
Motorizados	117.866	47,00%	111.877	41,64%	126.150	43,50%
A pie	130.405	52,00%	143.377	53,36%	145.000	50,00%
Bicicleta	2.508	1,00%	13.419	4,99%	18.850	6,50%
Modos blandos	132.913	53,00%	156.796	58,36%	163.850	56,50%
Total viajes internos	250.779	100,00%	268.673	100%	290.000	100%
Viajes penetración						
Vehículo privado	87.204	79,00%	188.111	96,81%	196.065	90,00%
Transporte público	21.856	19,80%	6.194	3,19%	21.785	10,00%
Motorizados	109.060	98,80%	194.305	100,00%	217.850	100,00%
A pie	1.214	1,10%	-	-	-	-
Bicicleta	110	0,10%	-	-	-	-
Modos blandos	1.325	1,20%	-	-	-	-
Total viajes penetración	110.385	100,00%	194.305	100%	217.850	100%

El seu ús és molt específic: s'utilitza en la majoria de viatges per a apropar-nos a indrets molt concrets de la ciutat: UJI, Grau, Hospital General, Estació Intermodal i centre ciutat, però no com una veritable alternativa de transport que es tinga en ment per a qualsevol tipus de desplaçament quotidià. Això pot ser degut a que no hi ha una imatge mental clara dels traçats del transport públic urbà.

A partir d'aquests condicionants s'estableixen les següents aportacions al PGOU:

1. Iniciar un grup de treball que estudei la possibilitat d'implantació de la Xarxa Ortogonal d'Autobusos, que tants bons resultats està tenint a Barcelona i principalment a Vitòria, ciutat amb una trama urbana i una quantitat de població molt pareguda a Castelló. Caldria redissenyar el mapa de línies de transport públic:
 - a. Un servei més homogeni a tot el municipi
 - b. Un servei més "llegible" pel conjunt de la població: línies nord-sud, est-oest i de circumval·lació que definisquen una mapa mental fàcil d'entendre.
 - c. Línies ràpides que connecten els principals focus generadors i atractors de viatges: UJI, Hospital General, estació de FFCC, Corte Inglés, Hospital Provincial, centre històric, mercat, Ciutat del Transport i Grau Castelló - platja.

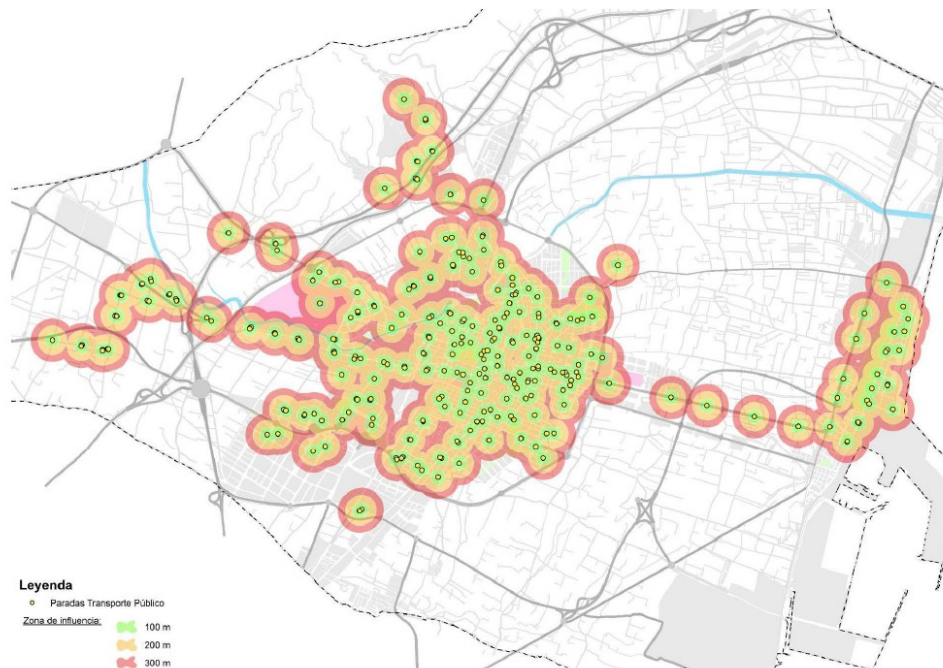
Fem referència aquí a algunes de les fites aconseguides a Vitòria:

Model previ: 18 línies

- Itinerari per vies de trànsit principal i vies locals
- Parades molt pròximes en algunes ocasions
- Interval mig 20 minuts
- Temps de viatge poc competitiu
- Velocitat comercial: 10,77km/h

Model actual: 9 línies - idees generals que es pretenen traslladar a Castelló.

- Oferta tipus xarxa: puges i vas a qualsevol lloc
- Relació directa amb la idea de super-il·les
- Itineraris exclusivament per vials principals
- Millor distribució de les parades
- Parades del bus, intercanviadors de transport.
- Major cobertura de transport públic a la ciutat
- Interval de pas: 10 minuts
- Velocitat comercial: 12,73km/h
- Augment de viatgers en el seus dos primers anys de vida: 43%



Cobertura definida al PMUS

2. La prolongació de l'Avinguda Ferrandis Salvador. El nou PMUS estableix un nou carril reservat per al TRAM, però per la falta d'espai a la secció del vial es produïxen encreuaments del TRAM d'anada i tornada a Benicàssim en les parades: *“La Avenida Ferrandis Salvador se adaptará para el paso del TRAM. Para ello se eliminarán las bandas de aparcamiento a ambos lados que permitirán disponer de tres carriles. Uno reservado para el TRAM que circulará en ambos sentidos y otros dos carriles para los dos sentidos de circulación. Se mantendrá la vía de servicio con la zona de aparcamiento. El cruce entre los vehículos del TRAM se realizará en las paradas que se habilitarán, donde se instalará el sistema de semáforos que se indica en el apartado de transporte público, donde el vehículo que primero llegue a la parada más cercana a este tramo tendrá preferencia de paso teniendo que esperar el otro vehículo en la parada hasta que el primero pase”*. Per tal de solucionar aquest conflicte es planteja combinar el trànsit de Ferrandis Salvador i el Camí del Serradal per a l'anada i tornada dels vehicles rodats. Això permet una secció d'1 carril + 2 carrils TRAM a l'Avinguda Ferrandis Salvador.
3. Definir el Camí Serradal, a partir de l'aeròdrom cap a Benicàssim com a via que incorpore tot el tràfic rodat (TRAM + vehicle privat), per tal que la línia de costa es pugue recuperar plenament per als mitjans tous.
4. Connectar la xarxa d'autobusos provincials amb els aparcaments dissuasius, creant intercanviadors a les portes de la ciutat, en els punts estratègics de les rondes abans esmentats.
5. Establir intercanviadors bus-bicicleta amb el sistema de préstec de bicicletes, en especial en els polígons industrials (Ciutat del Transport, petroquímica, ...)
6. Convertir les parades d'autobusos en punts nodals urbans amb funcions: intercanvi de modus de transport: bus-bicicleta, captació d'energia, selecció de residus, i punts d'informació urbana amb la instal·lació de aplicacions i webs locals que dinamitzen el comerç de proximitat.
7. Incorporar portabicicletes a la part de davant dels autobusos, per facilitar el transport de bicicletes dels usuaris.
8. Maximitzar al màxim la xarxa de carril bus segregat
9. Implementar línies d'autobús d'alta capacitat en les que es definisquen com a vies principals de transport (rondes i algunes vies nord-sud i est-oest).
10. Proposta de mobilitat per a les zones rurals mitjançant un sistema de transport a demanda.
11. Revisió de l'estructura de transport públic metropolità, mitjançant la potenciació de les línies d'autobús que connecten no sols els municipis de l'àrea metropolitana, sinó també els principals nodes atractors de treballadors al clúster ceràmic. Per al desenvolupament d'aquest nou model cal una planificació bidireccional, on l'Ajuntament aposte per definir noves línies al centres de treball, però també els propis polígons industrials cal que desenvolupen Plans de Mobilitat específics per tal de minimitzar l'ús del cotxe.

3.4 Circulació clíco-peatonal

a. Xarxa ciclista

Al contrari del que ha succeït amb el bus, la previsió del PMUS 2015 establia com a objectiu l' 1% bicicleta. La realitat ha superat àmpliament aquesta expectativa. L'any 2016 el seu ús era quasi del 5% dels desplaçaments totals. Amb la implantació del Bicicas i una orografia tant plana, s'ha produït una aposta ciutadania per aquest medi de transport. Tot aquesta millora envers l'ús de

mitjans tous no s'ha reflectit en la previsió del nou PMUS fins a l'any 2024, ja que solament estableix una ampliació de l'1,5% fins arribar a que el 6,5% dels viatges totals es facen en bicicleta. Del tot insuficient.

A partir d'aquests condicionants s'estableixen les següents aportacions al PGOU:

1. Crear una Oficina de la Bicicleta, per tal de gestionar la xarxa (manteniment, infraestructures, senyalització, etc,...), servei de préstec de bicicletes, servei educatiu, comunicació i participació per a la potenciació d'aquest modus de transport.
2. Completar la xarxa principal de carrils bici actual, constituint una xarxa contínua, segura i segregada de voreres i carrils de cotxe, que done servei al conjunt de la ciutat. El PMUS estableix com a carrils de bici existents:
 - a. Ciclocarrer: carrers amb senyalística de coexistència bici-cotxe que es produeix una clara conflictivitat entre els dos modus de transport que tenen velocitats molt diferents
 - b. Vorera bici: voreres amb carrils bici pintats a sobre, la qual cosa també incomoda als vianants, ja que incorpora un vehicle rodat a la mateixa cota, reduint considerablement la sensació de seguretat.

La realitat és que els carrils bici segregats i que defineixen la veritable xarxa ciclable es restringeixen a:

- Xarxa primària urbana: Ronda Circumvallació.
- Xarxa primària districtal: Avinguda del Mar, Avinguda dels Germans Bou, Caminàs (parcialment), Avinguda Barcelona - Vila-Real, Antiga N-340, Passeig de Morella, Carretera de Borriol, Avinguda Ferrandis Salvador, Camí del Serradal, carrer Columbretes, carrer Sant Roc, carrer Riu Xúquer.

Es constata d'aquesta manera que és del tot insuficient la xarxa primària districtal.

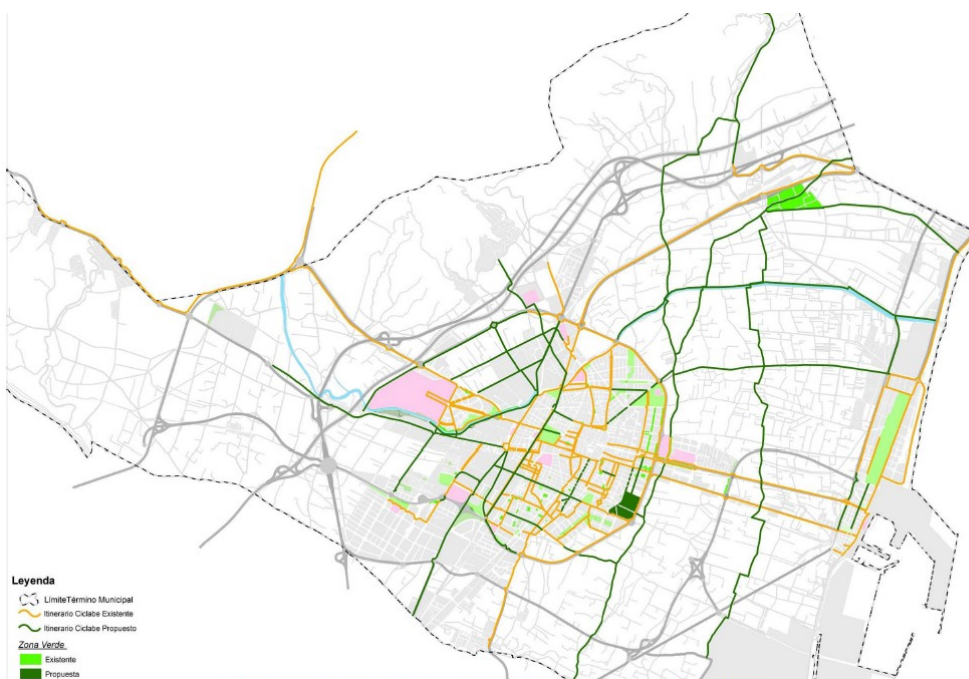
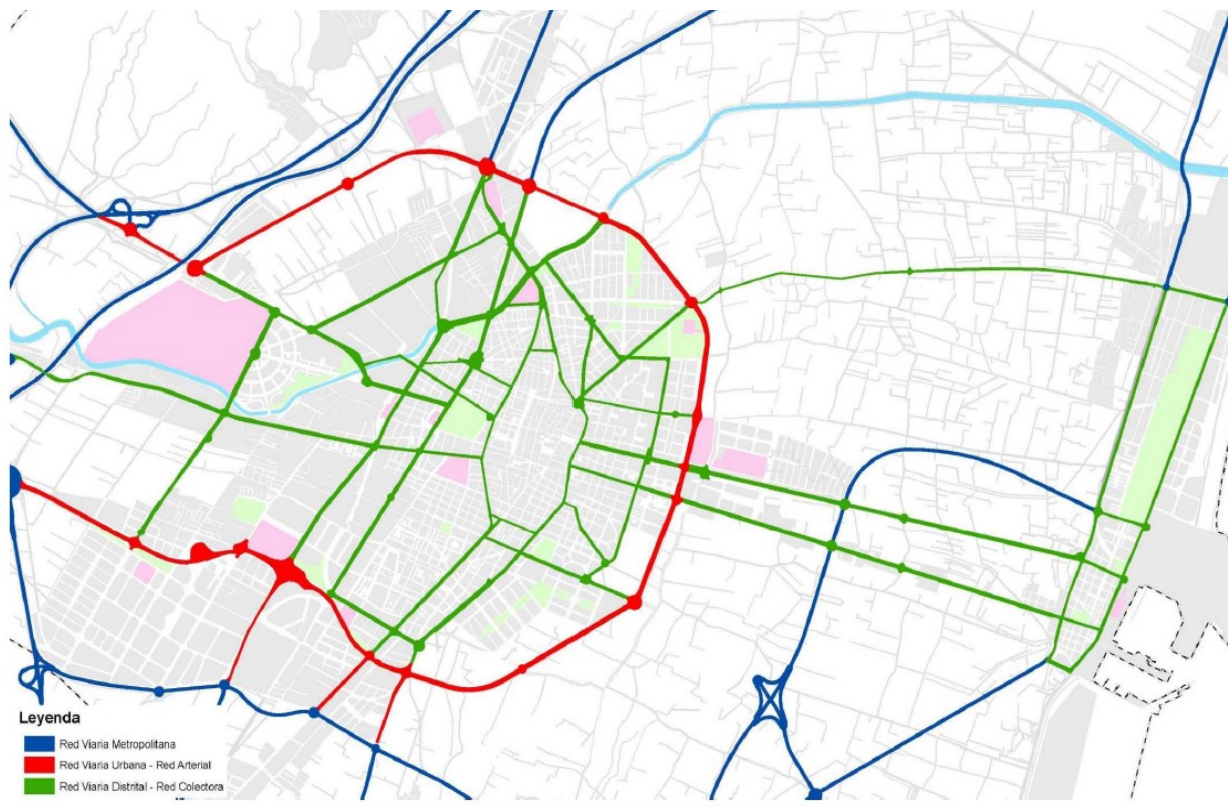


Ilustración 36. Propuesta de itinerarios en modos blaus. Recorridos ciclables. Fuente: Elaboración propia

Completar la xarxa primària, tant la urbana com la districtal amb carrils bicis segregats, ja que aquestes vies connecten les diferents super-illes plantejades a la trama, a l'igual que es desenvolupa per a la resta de transports rodats:

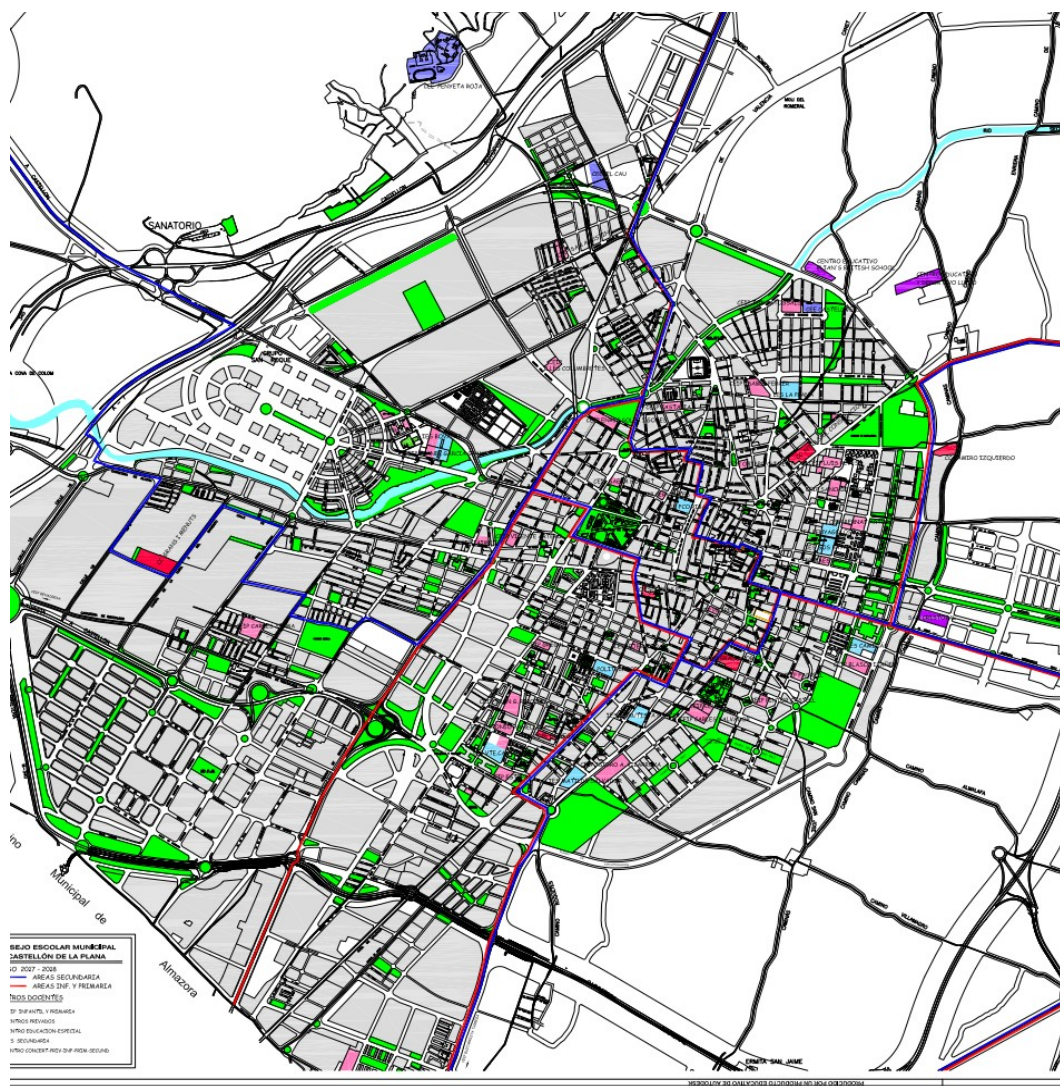


3. Completar els punts de bicicletes de préstec BICICAS, d'una forma més homogènia a tot el municipi, i molt especialment a la zona del Raval Universitari, ja que és un barri que per la seva densitat i sent destinatari de tots els estudiants de la UJI demanda un reforç especial del servei.
4. Anàlisi de la viabilitat de la implantació d'un esquema de bicicleta pública de quarta generació.
5. Incrementar l'oferta d'aparcabicis a la via pública
6. Desenvolupament de l'oferta d'aparcabicis en espais públics i locals en planta baixa.

b. Xarxa per a vianants

1. Augmentar la vegetació urbana, ampliant el volum verd en els carrers que siga factible per la seua secció. Amb la transformació de la secció única dels carrers, en l'interior de les super-illes, és possible ampliar el número d'unitats arbòries.
2. Establir itineraris per a vianants atractius en relació a la vegetació i el color d'aquesta estacionalment, confeccionant mapes de la vegetació actual i el color que manifesta en cada estació, ampliant i proposant modificacions per tal de crear passeigs significatius dependent del moment de l'any.
3. Incrementar el nivell de funcions i usos urbans en un mateix espai públic.

4. Crear una xarxa de sendes urbanes per a vianants, en règim de continuïtat i elevada qualitat, que s'estenga pel conjunt de la ciutat. S'evita en la mesura del que siga possible la seva coincidència amb la xarxa de vies bàsiques, per tal d'augmentar el confort i la seguretat.
5. Creació de recorreguts temàtics per a vianants: educatiu, equipaments, esportius, d'oci de dia i de nit.
6. Establir una xarxa de camins escolars a nivell districte educatiu. Amb les noves modificacions d'assignació dels col·legis i instituts, Castelló s'agrupa en 7 grans districtes. És una oportunitat única per obrir un procés de definició de camins escolars que, més enllà del treball tècnic ha d'haver un consens a partir del treball desenvolupat pels propis àmbits educatius i on també col·laboren comerciants, hostalers i personal de suport.



7. Adherir a Castelló a la “Red de Ciudades de los Niños y las Niñas”.

4. CLASSIFICACIÓ DEL SÒL

4.1 Model de ciutat compacte

Apostem per un model de ciutat compacte front al desenvolupament expansionista promogut al darrer pla general. En aquest sentit, cal reduir en la mesura del que sigui possible el creixement de sòl residencial i industrial, ja que les previsions per a l'any 2030 són d'una pèrdua al voltant del 7% de la població. En aquest sentit, cal ajustar les dimensions i el nombre de les unitats d'execució i sobretot computar les zones en procés d'urbanització de marjaleria com a part del sòl de creixement residencial.

Cal consolidar, dotar i connectar els barris perifèrics, per tal d'acabar de definir un urbanisme compacte. També ampliar l'estudi ja realitzat en alguns districtes de la ciutat, amb l'inventari de solars i habitatges en mal estat o fora d'ordenació, per tal de consolidar els espais restants. Dels estudis realitzats exclusivament en Casc Antic, Eixample sud, est i oest, es desprèn que hi ha un potencial superior a les 3000 habitatges.

4.2 Sòl industrial amb vocació supramunicipal

Cal apostar decididament pels estudis que estableixen quin és el sòl industrial amb més potencial a nivell supramunicipal. Hi ha actualment una alta desocupació dels polígons industrials, degut a l'acumulació d'oferta. Entenem que és necessari racionalitzar esta oferta, focalitzant l'interès municipal en els sòls industrials amb millor connectivitat.

5. XARXA PRIMÀRIA

5.1 Parcs públics

En l'actual càlcul de superfície dels parcs públics s'incorpora el Parc del Pinar, amb 352.769 m², d'on aproximadament 230.000 m² pertanyen al camp de golf, el qual no té un fàcil accés públic. Aquí es planteja incorporar el nou Parc del Molí Casalduch (Molí de l'Arròs) (sobre les 18 ha.) i el nou Parc de la Séquia Major (entre el riu Sec, la ronda, Caminàs i Camí Travessa), amb una superfície similar al Molí Casalduch, per tal de suplir la superfície del pinar que no és efectiva per a l'ús públic.

5.2 Xarxa ferroviària

El Ministeri ha començat els tràmits per estudiar noves alternatives al traçat de l'AVE, ajornant en dos anys el pressupost per a un projecte constructiu que marcarà el corredor mediterrani. Al BOE ja s'ha anunciat la licitació de l'estudi informatiu per a la línia d'alta velocitat entre València i Castelló. Sembla doncs que en aquesta situació, en la que es troben en procés documents territorials estratègics, la decisió de PortCastelló de començar la redacció del projecte constructiu dels accessos al sud del port, considerant com a opció final d'estudi l'accés central a través dels barris del sud de Castelló, no és la decisió més convenient ja que ens trobem en un moment de reconsideració no sols dels actuals traçats ferroviaris, sinó dels criteris de planificació supramunicipal de les nostres comarques. Per tant, l'opció que planteja desenvolupar el PortCastelló podria nàixer obsoleta, hipotecant de manera irreversible no sols la configuració del nostre territori, sinó també la mateixa capacitat competitiva del port. Cal que el PGOU no hipoteque les servituds dels terrenys on suposadament passarà la connexió centre del ferrocarril

6. MARJALERIA: a territoris diferents, respostes diferents

La Marjaleria és avui en dia, tot i el procés d'antropització que s'ha produït les darreres dècades, un espai mediambiental de valor cabdal per a la ciutat de Castelló. L'inicial dessecació i posterior construcció incontrolada de l'àmbit té un recorregut de menys de 50 anys. Per tant, és completament necessària una visió a llarg termini, conjunta del seu territori, per tal que es definisca una planificació hídrica, biològica i d'infraestructura verda que responga a les veritables necessitats de tot el municipi, més enllà del que s'està portant a terme en l'actualitat que és única i exclusivament definir quins són els terrenys ja antropitzats i quins mantenen uns valors ambientals propis de la marjal.

Les condicions actuals del territori de la marjal, després de la dessecació iniciada l'any 1969 i la posterior antropització progressiva de l'àmbit, fan necessari classificar-lo en zones diferenciades i tractar la singularitat de cadascuna d'elles des d'una perspectiva ambiental i territorial diferent, atenent als condicionants que en l'actualitat tenen cadascuna d'elles. Aquí establim tres zones principals:

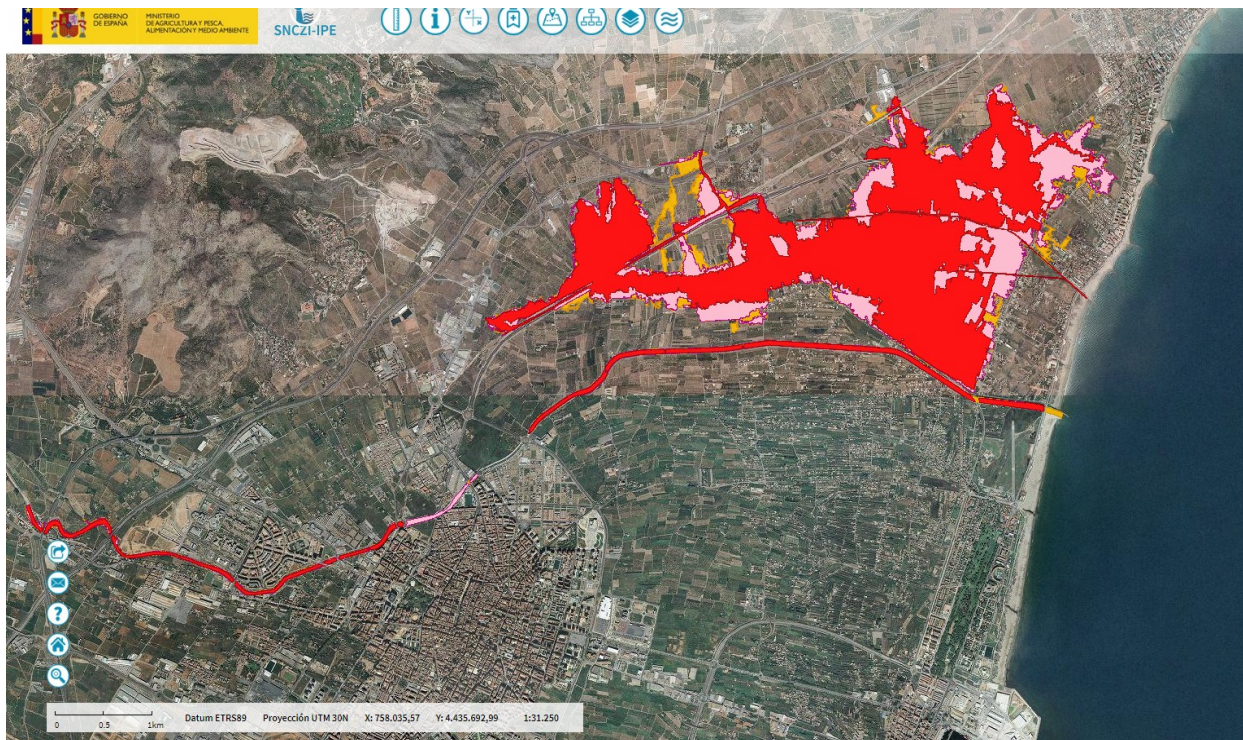
a/ Vedat arrosser: territori comprés al nord del riu Sec / Camí de la Travessera fins al terme municipal de Benicàssim.

b/ Marjal: territori comprés al sud del riu Sec fins Camí Vell de la Mar / partida Almalafa

c/ Horta Castelló - Paisatge de Rellevància Regional 36: territori comprés entre la partida Almalafa - Borrassa i el límit sud del terme municipal de Castelló.

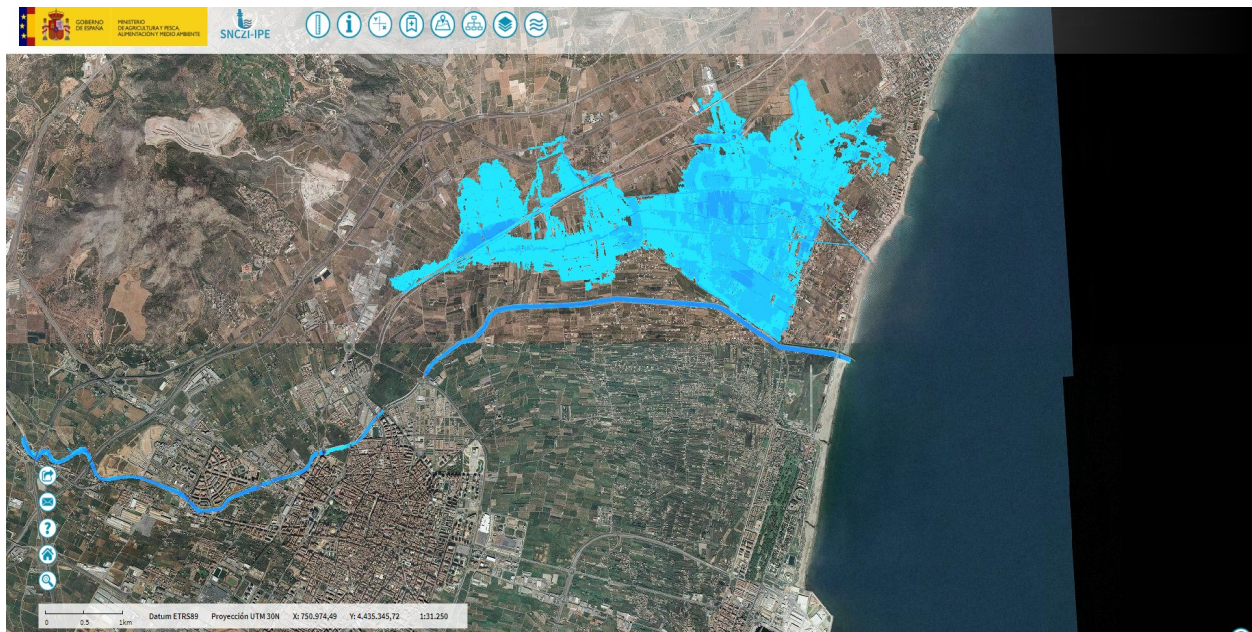
6.1 Vedat arrosser

- L'estudi d'inundabilitat elaborat recentment per Omicron Amepro fa referència a la cartografia desenvolupada pel Ministeri d'Agricultura i Pesca: Sistema Nacional de Cartografia de Zones Inundables (SNCZI). Al seu visor es pot comprovar com la Zona de Flux Preferent inunda pràcticament la totalitat del vedat arrosser. Aquesta zona de flux preferent està constituïda per la unió de la zona on es concentra preferentment el flux durant les avingudes i de la zona on, per a l'avinguda de 100 anys de període de retorn, es poden produir greus danys cap a les persones i els bens.



Superposició de tres capes de zones de inundabilitat:

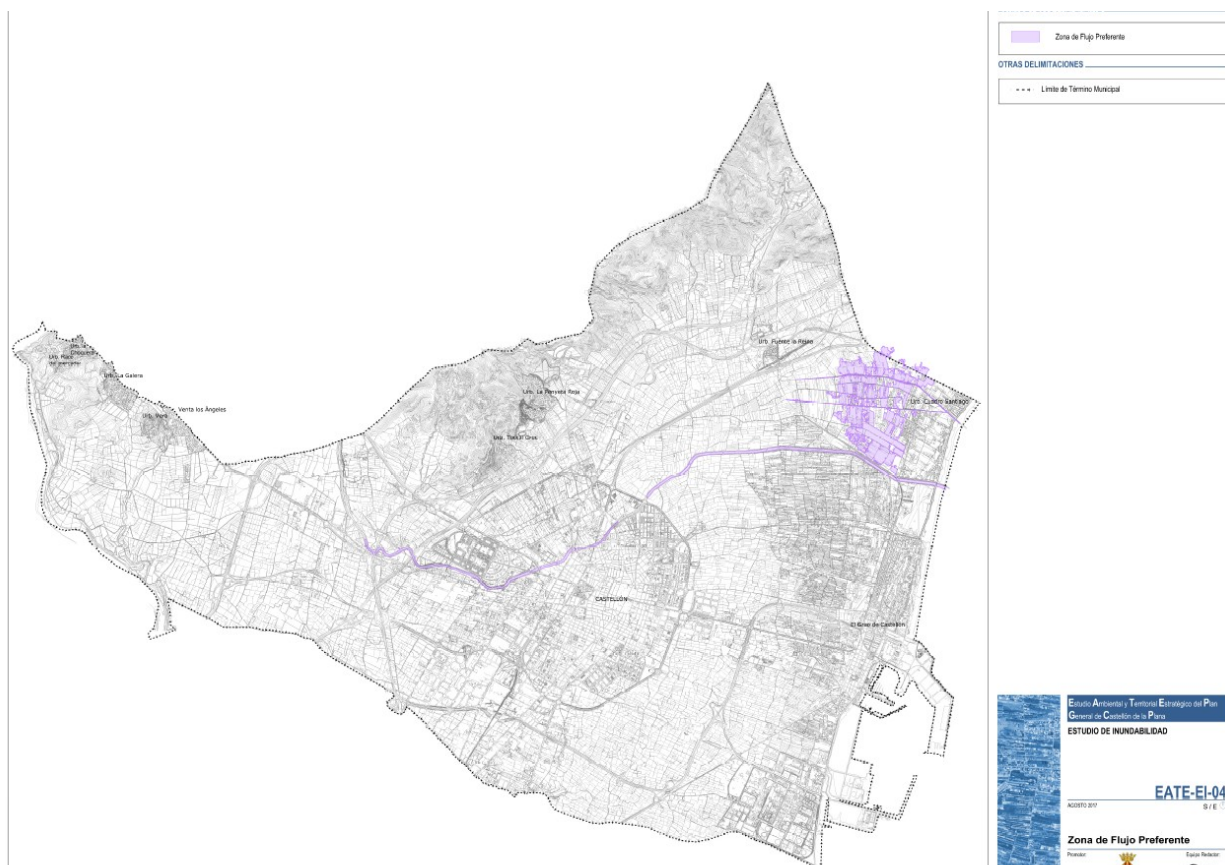
- Zona inundable d'alta probabilitat: 10 anys (roig)
- Zona inundable freqüent: 50 anys (rosa)
- Zona inundable amb probabilitat mitja o ocasional: 100 anys (taronja)



Superposició de les capes de perillositat per inundació fluvial

- T=10 anys
- T=100 anys

Com es pot observar la taca predominant és la que defineix la zona inundable amb una alta probabilitat i incorpora la pràctica totalitat de l'anomenat coto arrosser. El propi estudi ambiental i territorial estratègic ja incorporava el plànol resum de la zona de flux preferent:



Pel que fa a la normativa, el Reial Decret 9/2008 d'11 de gener, pel qual es modifica el Reglament del domini públic hidràulic, aprovat pel Reial decret 849/1986, d'11 d'abril, fa referència a la Zona de Flux Preferent:

*(...) Les zones que compleixen els dos requisits anteriors –protegir el règim de corrents en avingudes i reduir el risc de producció de danys en persones i béns– es denominen zones de flux preferent, i l'Organisme de conca només hi pot autoritzar activitats no vulnerables enfront de les avingudes. D'aquesta manera, es dona compliment a les exigències de la Directiva 2007/60/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007, que determina que **els estats membres han d'incorporar polítiques sobre gestió del risc d'inundacions que garanteixin al màxim la seguretat dels ciutadans, adoptant criteris adequats d'usos del sòl, i que permetin la laminació de cabals i de càrrega sòlida transportada ampliant, en la mesura que sigui possible, l'espai fluvial disponible.***

També, al Reial Decret 638/2016, de 9 de desembre, pel qual es modifica el Reglament del Domini Públic Hidràulic, al seu article 9bis, especifica per a zones rurals:

1. En els sòls que a la data d'entrada en vigor del Reial decret 638/2016, de 9 de desembre, estiguin en la situació bàsica de sòl rural del text refós de la Llei de sòl i rehabilitació urbana, aprovat pel Reial decret legislatiu 7/2015, de 30 d'octubre, no es permet la instal·lació de noves:

(...)

b) Edificacions, obres de reparació o rehabilitació que suposin un increment de l'ocupació en planta o del volum d'edificacions existents, canvis d'ús que incrementin la vulnerabilitat de la seguretat de les persones o béns enfront de les avingudes, garatges subterranis, soterranis i qualsevol edificació sota rasant i instal·lacions permanents d'aparcaments de vehicles en superfície.

I finalment, fent referència al Reial decret legislatiu 7/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de sòl i rehabilitació urbana, al seu article 21 defineix les situacions bàsiques de sòl:

1. Tot el sòl està, als efectes d'aquesta Llei, en una de les situacions bàsiques de sòl rural o de sòl urbanitzat.

2. Està en la situació de sòl rural:

a) En tot cas, el sòl preservat per l'ordenació territorial i urbanística de la seva transformació mitjançant la urbanització, que ha d'incloure, com a mínim, els terrenys exclosos d'aquesta transformació per la legislació de protecció o policia del domini públic, de la naturalesa o del patrimoni cultural, els que hagin de quedar subjectes a aquesta protecció d'acord amb l'ordenació territorial i urbanística pels valors concurrents en aquests, fins i tot els ecològics, agrícoles, ramaders, forestals i paisatgístics, així com aquells amb riscos naturals o tecnològics, inclosos els d'inundació o d'altres accidents greus, i tots els altres que prevegi la legislació d'ordenació territorial o urbanística.

b) El sòl per al qual els instruments d'ordenació territorial i urbanística prevegin o permetin el seu pas a la situació de sòl urbanitzat, fins que acabi la corresponent actuació d'urbanització, i qualsevol altre que no reuneixi els requisits a què es refereix l'apartat següent.

A partir d'aquests condicionants s'estableixen les següents aportacions al PGOU:

1. Re-delimitar l'àmbit del pla especial, eliminant el vedat arrosser del perímetre establert, ja que pràcticament tot ell es troba dintre de la zona de flux preferent establerta pel Ministeri.
2. Redefinir les actuacions integrades en sòl urbà afectades per la zona de flux preferent en nuclis de minimització d'impactes en sòl no urbanitzable. D'aquesta manera es poden establir igualment plans especials que mantinguen la possibilitat de regularitzar els habitatges dels actuals veïns, sense definir sòl urbà en zones inundables.
3. Sol·licitar per part de l'Ajuntament a la Confederació Hidrogràfica del Xúquer l'ampliació de la Zona de Policia fins a la Zona de Flux Preferent, tal i com ho permeten els art. 6 TRLA i art. 9 RDPH, per tal que, més enllà de que l'administració local estigues obligada, qualsevol projecte a la zona necessite autorització per part de l'organisme de conca, que és finalment l'especialista en temes d'inundabilitat i per tant qui ha de pronunciar-se en aquests casos més conflictius.
4. Necessitat d'un estudi hidràulic específic per a la zona de la marjaleria que determine, per una banda les zones inundables amb més precisió i més concretament de flux preferent, sinó també i com apunta la normativa del Patricova en el seu article 17.3, valorar si hi ha un augment significatiu del risc d'inundació amb les modificacions normatives del pla general per a la zona de la marjaleria. L'estudi desenvolupat fins ara és a nivell municipal i no incorpora plànols propis de les zones de flux preferent. El propi estudi fa una referència explícita a la necessitat de desenvolupar estudis específics per aquelles zones que puguin desenvolupar-se a partir del nou pla general: (Memòria estudi inundabilitat Omicron Amepro, p.301): *El presente estudio analiza el riesgo de inundación en el ámbito territorial del municipio de Castellón de la Plana. Conviene reseñar que el objetivo final del*

estudio realizado es aportar una visión global de todo el municipio en cuanto al riesgo de inundación, siendo susceptible de ser detallado, concretado y/o modificado mediante la elaboración de estudios basados en cartografías más precisas y ámbitos menos extensos, en especial, de forma previa a la definición de la ordenación pormenorizada en los nuevos desarrollos afectados por peligrosidad de inundación.

6.2 Marjal

El territori marjal aquí establert, es desenvolupa a la marge dreta del riu sec, des del mateix riu fins aproximadament la partida Almalafa.



En aquesta zona trobem el major procés d'antropització del territori de la marjal. Un procés de generació molt ràpid que, en un període d'aproximadament 40 anys, ha acabat ocupant de forma discontinua una superfície similar a la del casc urbà de la ciutat.

Cal recordar que l'objectiu inicial de la dessecació de la zona de la marjal va ser l'obtenció de terrenys per a la implantació de cultius d'horta a la zona. És a partir dels anys 70 que determinats veïns van començar a ampliar els inicials aperos per llaurar en habitatges on estiuar més a prop de la mar. Aquest ús temporal dels habitatges continua sent la tònica principal avui en dia, encara que en els últims anys, i principalment a partir de la crisi habitacional iniciada en la primera dècada del segle XXI, moltes famílies han optat per assentar la seua primera residència a la marjal, en habitatges que moltes vegades no compleixen els mínims estàndards d'habitabilitat.

També cal recordar que les últimes normatives estableixen com a principi general, que les noves edificacions que es construeixen sobre sòl que estiga actualment en situació bàsica de sòl rural es situaran fora de les zones inundables. En aquest sentit, el Patricova estableix per a tota la zona de la marjal una perillositat d'inundació de nivell 3 (freqüència alta - 25 anys i calat <0,8m)

A partir d'aquests condicionants s'estableixen les següents aportacions al PGOU:

1. Estudi d'habitatge que segueix extensiu a tota la zona de la marjaleria, per tal de conèixer amb exactitud quin és el parc immobiliari d'un àmbit tan extens com la marjaleria. Caldria estudiar entre altres coses: el tipus de població resident a la zona, percentatge de primera i segon habitatge, compliment de l'habitabilitat del parc immobiliari, percentatge d'infrahabitatges,... entre d'altres indicadors urbans, edificatoris i socials.
2. Creació d'una Oficina d'Habitatge de la Marjaleria que pugue, per una banda, donar suport a les demandes habitacionals, sobretot d'aquelles famílies que puguin trobar-se en situacions d'ocupació d'infrahabitatges (principalment a zones declarades com inundables o al perímetre de seguretat dels Serrallo) i per una altra banda, que pugui establir un control real del parc immobiliari i el desenvolupament dels plans especials a tota la Marjaleria.
3. Incorporar a la normativa de la Marjaleria els preceptes de:
 - a. Annex I del Patricova
 - b. Articles 9bis, 9ter i 9quater del Reial decret 638/2016, de 9 de desembre, pel qual es modifiquen el Reglament del domini públic hidràulic.
 - c. "Guía para la reducción de la vulnerabilidad de los edificios frente a las inundaciones" editada pel "Consorcio de compensación de seguros"
 - d. Les recomanacions sobre criteris constructius d'edificacions en zones inundables de la "Guía técnica de apoyo a la aplicación del Reglamento del Dominio Público Hidráulico en las limitaciones a los usos del suelo en las zonas inundables de origen fluvial" elaborada pel Ministeri d'Agricultura i Pesca, Alimentació i Medi Ambient.
4. Incorporar a la normativa de la Marjaleria una disposició addicional adreçada als àmbits amb programa d'actuació que finalment s'aproven:

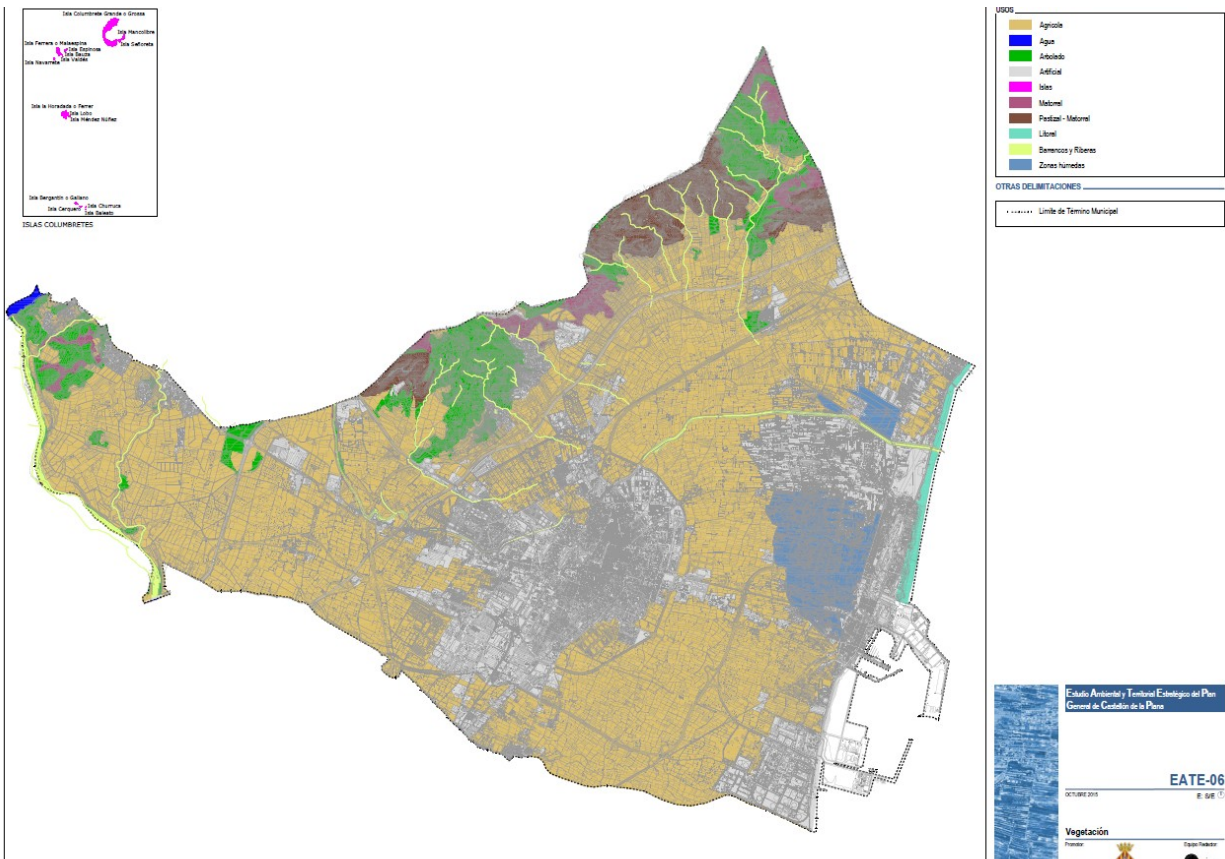
"1. Als sòls amb programa d'actuació inclosos en l'àmbit del present pla, se'ls hi concedeix un plaç de cinc anys des de l'aprovació d'aquest pla per a iniciar les obres d'urbanització, havent d'executar totes les dotacions públiques que estiguen adscrites, així com les obres d'urbanització, en un plaç addicional de cinc anys. En el cas que s'hagen iniciat les obres d'urbanització, aquestes hauran d'estar finalitzades en un plaç màxim de cinc anys des de l'aprovació d'aquest pla.

2. Transcorreguts els terminis indicats sense haver-se complert les obligacions indicades, el sòl quedarà subjecte al règim establert en aquest pla".

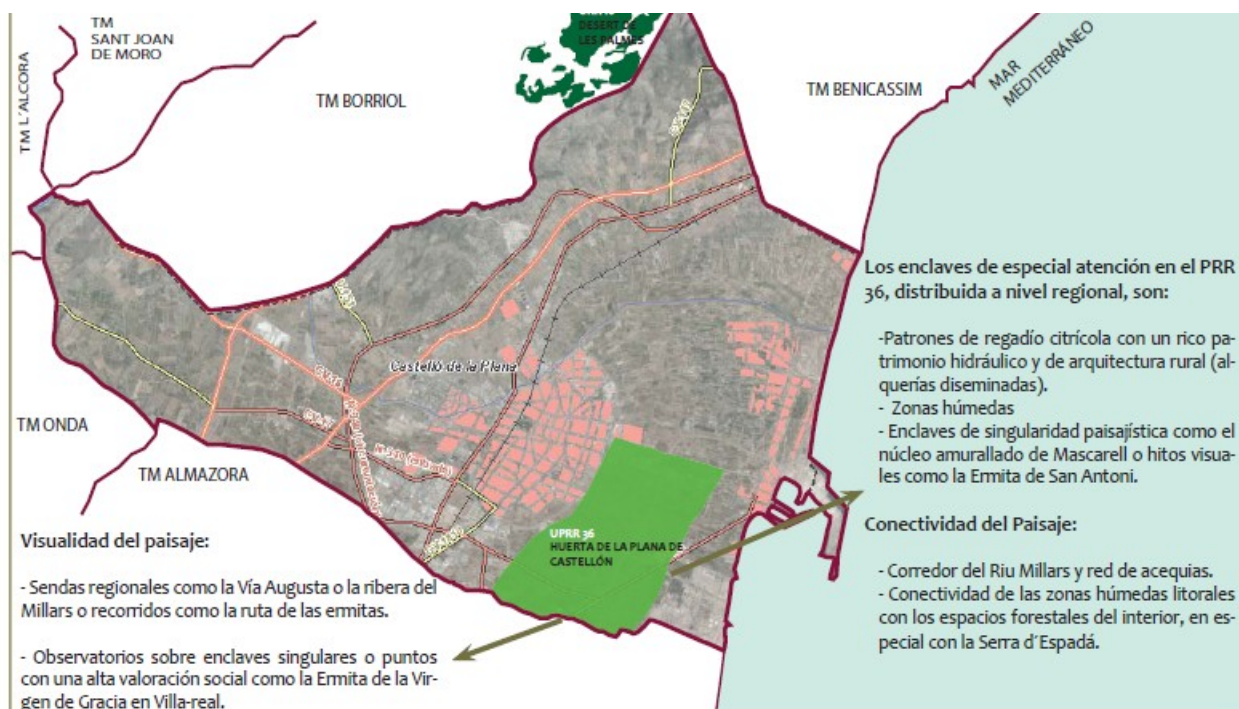
El redactat està extret de la disposició transitòria primera del PATIVEL, per tant, aquest tipus de disposicions estan sent utilitzades i acceptades en altres instruments normatius per tal d'assegurar que els preceptes de la normativa es porten a terme.

6.3 Horta de Castelló

L'àmbit definit com a Horta de Castelló engloba tota la zona sud de la Marjaleria i compon la zona pròpiament agrícola de la marjal.



Defineix un àmbit més o menys homogeni amb el PRR-36 (Paisatge de Rellevància Regional), incorporant les partides de Borrassa, Almalafa 2 i Vinatxell, amb les partides pròpiament agrícoles del PRR: Almalafa 1, Vinamargo, Fadrell i Censal.



L'àmbit envolta la indústria petroquímica, separant aquesta del casc urbà de Castelló i el Grau. És per tant una zona que s'ha de regir per les disposicions que pugué establir el Pla d'Emergències Exterior del Polígon del Serrallo. Com que fins aquest moment no s'ha tingut accés al document, les recomanacions prenen com a referència altres plans d'emergència com ara el de la indústria química a Tarragona.

A partir d'aquests condicionants s'estableixen les següents aportacions al PGOU:

1. El Pla d'Emergència Exterior del Serrallo definisca els radis de seguretat i franges de protecció, per tal de vincular-lo a les decisions del PGOU. Prenent l'exemple de Tarragona existeix un radi de seguretat al voltant de la indústria química de 2,5 km, el qual restringeix les activitats que no siguin industrials o logístiques.
2. El sòl establert dintre del radi de seguretat passe a ser considerat com a sòl no urbanitzable protegit. Això permetria la zonificació a futur d'una manera clara tot aquest àmbit, però a més a més posar en valor el PRR-36 i els enclavaments de patrimoni hidràulic i d'arquitectura rural.

