

Metas + Propuestas
ESTRATEGIA TERRITORIAL
COMUNITAT VALENCIANA

Castellón

Objetivo

04

**Maximizar el potencial
metropolitano
del área urbana
de Castellón**



Maximizar el potencial metropolitano
del área urbana de Castellón

Análisis y potencialidades

Objetivo

Objetivo 04 Introducción

El área urbana de Castellón, formada por 14 municipios, cuenta con cerca de 400.000 habitantes y un elevado potencial de crecimiento, tanto demográfico como económico. De hecho, tanto la población como el PIB han aumentado por encima de la media regional y nacional durante los últimos años.

Desde un punto de vista de estructuración territorial, el entorno urbano de Castellón juega un papel muy relevante en la resolución de la denominada fractura del Ebro del Arco Mediterráneo Español, ya que no existe entre Castellón y Tarragona ningún conjunto urbano capaz de articular de forma eficiente este territorio intersticial. Por ello, actuaciones como el aeropuerto, el futuro parque temático o el nodo de actividades económicas Cabanes – Vilafamés - Vall d'Alba son congruentes con esta expansión hacia el norte provincial facilitada por un corredor interior de transportes de alta capacidad.

Castellón es un área metropolitana en formación que requiere un esquema claro de transporte público de altas prestaciones que articule eficientemente su territorio, cuya viabilidad pasa por la consolidación de tejidos urbanos compactos y policéntricos que racionalicen el crecimiento disperso que se ha incrementado de forma significativa en estos últimos años. Asimismo, son prioritarias las relaciones transversales que compensen el excesivo protagonismo de los ejes de comunicación en sentido norte-sur.

La estrecha conexión de su sistema industrial con el mundo de la investigación y la innovación es un activo muy importante, que debe servir de punto de apoyo para desarrollar actividades de futuro que redunden en una mayor cualificación de su sistema productivo.

El patrimonio ambiental y cultural es otro de los grandes activos del área, cuya preservación y puesta en valor, debe traducirse en una mejora de la calidad de vida de los ciudadanos del área de Castellón. Sus tradicionales paisajes culturales de regadío forman la base de una matriz territorial cuyo mantenimiento es clave para garantizar la sostenibilidad del conjunto urbano en el largo plazo.

Objetivo 04 Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón

Análisis y potencialidades

El área urbana integrada de mayor crecimiento de población

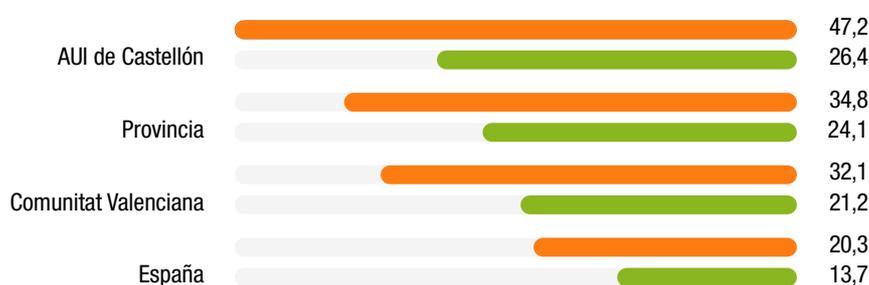
Considerando criterios urbanísticos de continuidad del suelo residencial y de actividades económicas, el área urbana integrada de Castellón abarca los municipios de Castellón de la Plana, Almassora, Vila-real, Borriana, Alquerías del Niño Perdido, Benicàssim, Borriol, Onda, Betxí, Sant Joan de Moró, Orpesa, L'Alcora, Nules y La Vilavella. Se trata de 14 municipios con una población total, en el 2009, de más de 390.000 habitantes, lo que constituye el 65,1% del total de la población provincial, con una densidad muy elevada de 567 habitantes por kilómetro cuadrado. Desde el punto de vista demográfico, el área ha experimentado un crecimiento muy importante, tanto a medio como a corto plazo, dinamizado fuertemente por la inmigración exterior. En concreto, en el periodo 1991-2009 el crecimiento ha sido del 47,2%, 15 puntos por encima de a la media regional, mientras que el incremento de población a corto plazo, 2001-2009, ha sido del 26,4%, cinco puntos por encima de la media de la Comunitat Valenciana. Respecto al conjunto nacional, las diferencias han sido de 27 y de 12 puntos respectivamente.

Crecimiento de la población del área urbana integrada de Castellón (%)

Fuente: INE.

% crecimiento de población entre 1991-2009 

% crecimiento de población entre 2001-2009 



Extraordinario crecimiento del suelo industrial en el área de Castellón

En este mismo periodo, el crecimiento urbanístico ha sido también muy elevado. En concreto, entre 1987 y 2006 el suelo urbanizado ha aumentado un 93%, pasando de unas 5.900 hectáreas a 11.300. No obstante, el incremento 2000-2006 muestra una cierta desaceleración que se confirmará en los próximos años como consecuencia de la crisis económica e inmobiliaria. Dentro de este periodo considerado, destaca el crecimiento del suelo para actividades económicas que ha visto incrementar su superficie en nada menos que un 120%, como consecuencia de la consolidación del mayor cluster de la industria cerámica en la Unión Europea. En estos momentos, este uso ocupa 3.150 hectáreas, el 5% de la superficie total del área urbana integrada de Castellón.

El crecimiento urbanístico en detrimento del cultivo de cítricos

Este aumento de suelo urbanizado se ha realizado a costa del suelo agrícola que ha perdido unas 4.500 hectáreas en este periodo y de ellas, 3.600 eran de cítricos. En cambio, la superficie forestal del área, que totaliza unas 16.000 hectáreas, se ha mantenido prácticamente igual que en el año 1987, con un retroceso del matorral esclerófilo y un aumento de los bosques de coníferas. No obstante, en estos momentos el problema más acuciante en el área urbana de Castellón, desde el punto de vista de los usos de suelo es el abandono del cultivo de cítricos por una serie de motivos económicos y sociales que puede generar efectos externos muy negativos desde el punto de vista ambiental y paisajístico. Actualmente, hay municipios del área que estiman en más del 20% la superficie de cítricos abandonada en su propio término.

Objetivo 04 Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón
Análisis y potencialidades

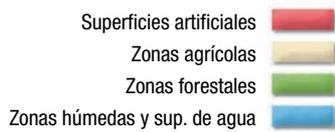
Principales usos del suelo del área urbana integrada de Castellón

Fuente: Corine Land Cover.

1987



2006

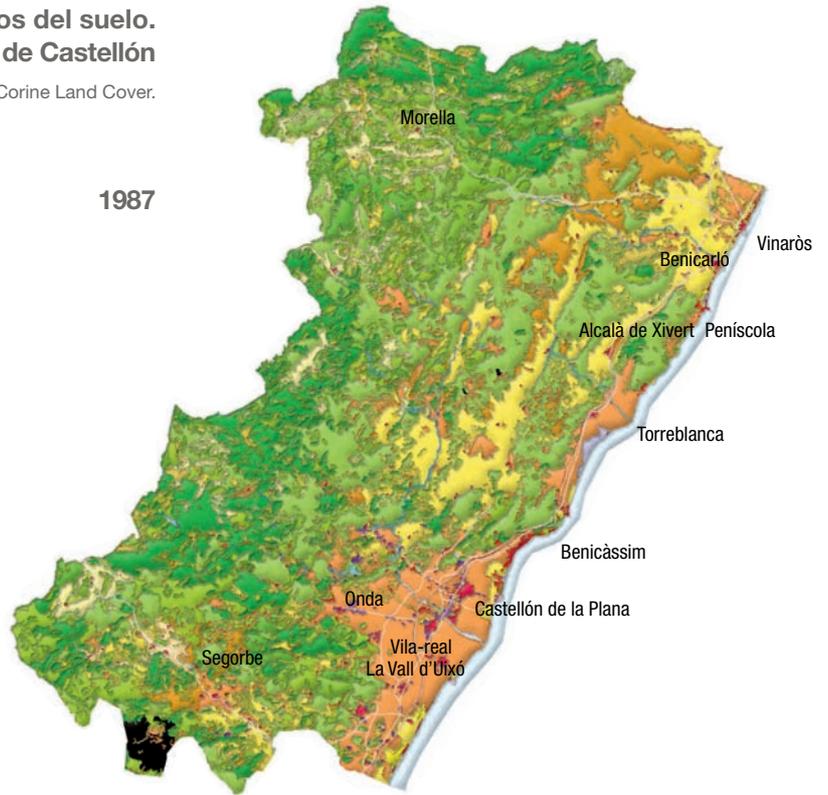


Objetivo 04 Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón
 Análisis y potencialidades

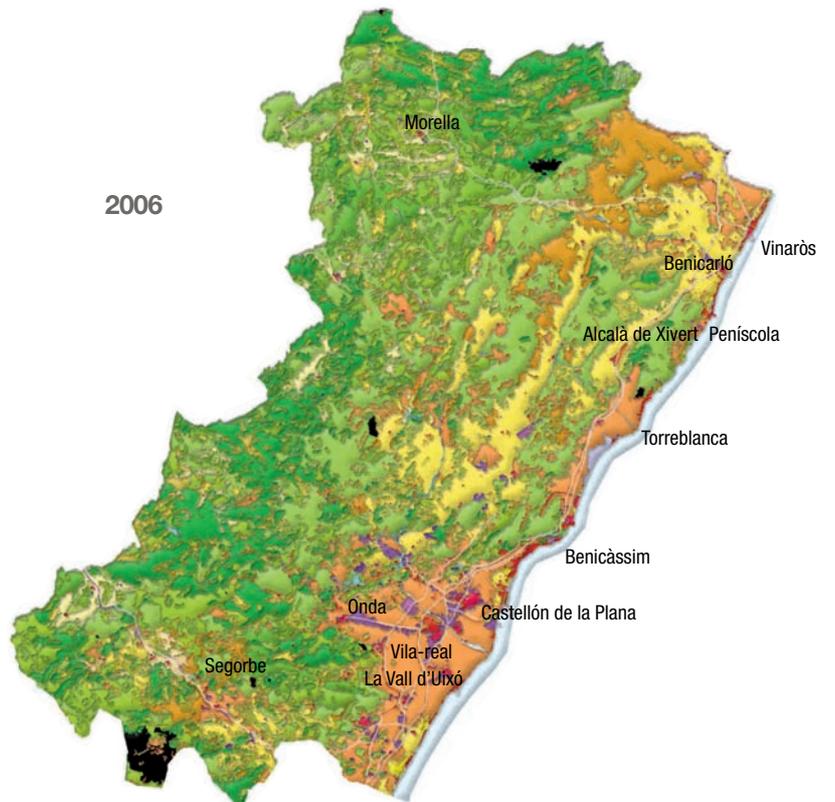
Usos del suelo. Provincia de Castellón

Fuente: Corine Land Cover.

1987



2006



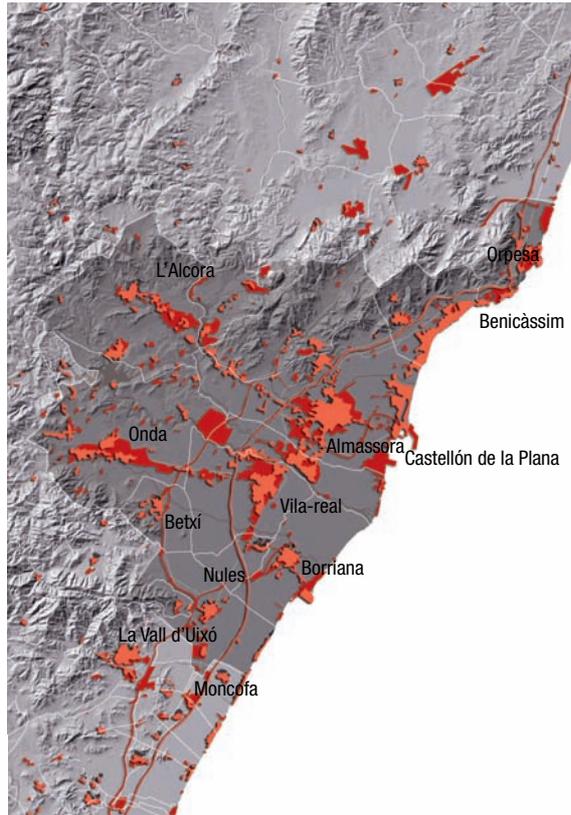
- Tejido urbano continuo
- Tejido urbano discontinuo
- Zonas industriales o comerciales
- Redes viarias, ferroviarias y terrenos asociados
- Zonas portuarias
- Aeropuertos
- Zonas de extracción minera
- Escombreras y vertederos
- Zonas en construcción
- Zonas verdes urbanas
- Instalaciones deportivas y recreativas
- Tierras de labor en secano
- Terrenos regados permanentemente
- Arrozales
- Viñedos
- Frutales
- Olivares
- Prados y praderas
- Cultivos anuales asoci. con cultivos permanentes
- Mosaico de cultivos
- Terrenos principalmente agrícolas
- Sistemas agroforestales
- Bosques de frondosas
- Bosques de coníferas
- Bosque mixto
- Pastizales naturales
- Landas y matorrales mesófilos
- Matorrales esclerófilos
- Matorral boscoso de transición
- Playas, dunas y arenales
- Roquedo
- Espacios con vegetación escasa
- Zonas quemadas
- Glaciares y nieves permanentes
- Humedales y zonas pantanosas
- Turberas y prados turbosos
- Marismas
- Salinas
- Zonas llanas intermareales
- Cursos de agua
- Láminas de agua
- Lagunas costeras
- Estuarios

Objetivo 04 Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón

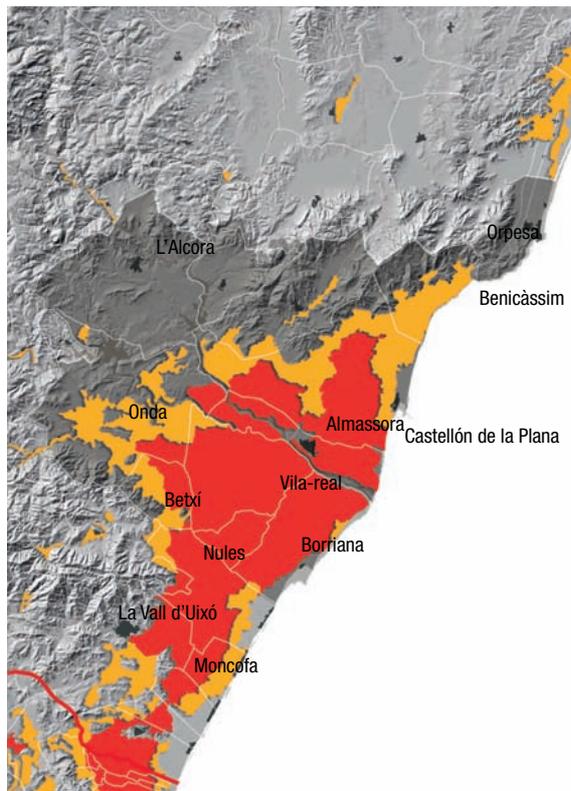
Análisis y potencialidades

Evolución del suelo artificial del área urbana integrada de Castellón, 1987-2006

Fuente: Corine Land Cover.



Suelo de alta capacidad agrícola



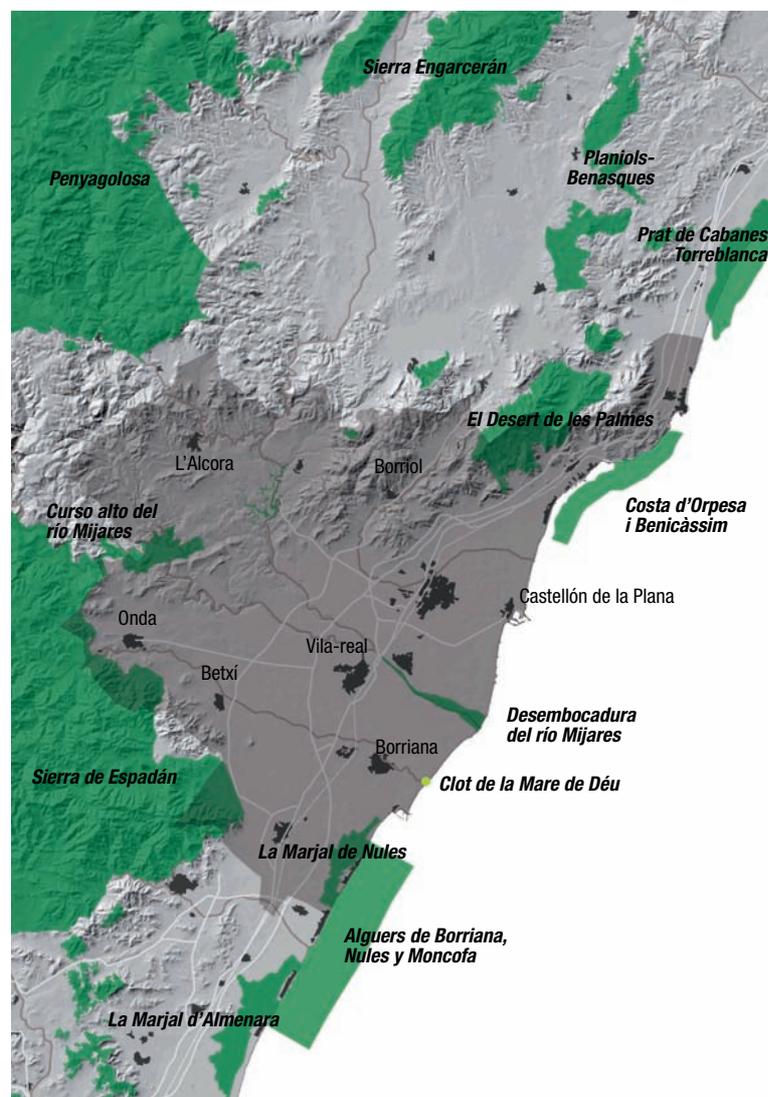
Objetivo 04 Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón

Análisis y potencialidades

Una trama verde para ordenar los nuevos desarrollos

Para encauzar estos crecimientos urbanísticos, es necesario el diseño de una trama verde continua en el área urbana de Castellón, que actúe como un sustrato territorial previo a la planificación de los nuevos desarrollos urbanos. En principio, esta trama se debería apoyar en un arco verde exterior formado por los Parques Naturales del Desert de les Palmes y la Sierra de Espadán. A su vez, en la costa se sitúan ecosistemas de gran valor como el marjal de Nules - Borriana, y el Clot de la Mare de Déu, actuando como conectores "interior- litoral" de estos ecosistemas los corredores fluviales del Millars, y su afluente la Rambla de la Viuda, así como los ríos secos de Borriana y Castellón. También se debe aprovechar el gran valor del paisaje agrícola para la conexión de los espacios naturales protegidos, e incluso los campos de golf que deberán estar perfectamente integrados en el medio y evitar fragmentaciones excesivas del territorio.

Espacios verdes metropolitanos



Espacios naturales

Objetivo 04 Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón

Análisis y potencialidades

Calidad de vida y sistema productivo conectado con la innovación y el desarrollo

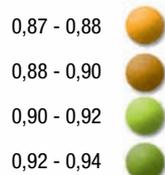
Desde el punto de vista espacial y considerando la escala nacional - internacional, el área urbana de Castellón presenta una posición estratégica ciertamente compleja puesto que su localización en el eje mediterráneo es excesivamente meridional para "soldar" una de las fracturas de este eje como es la del Ebro, con una distancia excesiva entre las áreas urbanas de Castellón y Tarragona. En este sentido, Castellón, como capital provincial, debe favorecer la consolidación de un nodo urbano potente en el entorno de Vinaròs – Benicarló - Peníscola, cuya influencia iría más allá de la Comunitat Valenciana. Por otra parte, por el sur, la proximidad al área metropolitana de Valencia, más que como una amenaza, debe analizarse como una oportunidad que Castellón debe aprovechar para posicionarse como un territorio atractivo, por su calidad de vida, y competitivo por la gran imbricación entre su estructura productiva y el mundo de la ciencia y la innovación.

Altos índices de bienestar con una huella ecológica elevada

Analizando los procesos de sostenibilidad, Castellón presenta valores muy positivos en indicadores tales como el Índice de Desarrollo Humano (IDH=0,915) y el Índice Sintético de Capital Humano (ISCH=0,877), que son los que utiliza Naciones Unidas para medir la calidad de vida del planeta, estando ambos muy por encima de los umbrales teóricos del bienestar. No obstante, los indicadores de consumo ecológico son manifiestamente mejorables, puesto que Castellón presenta una Huella Ecológica de 8,76 ha/habitante, por encima del umbral mínimo del 1,8 ha/habitante. Este indicador mide la superficie necesaria para producir los recursos que consume un habitante, así como para absorber los deshechos que genera. Además, la provincia de Castellón, en su conjunto, requiere de recursos equivalentes a 6,84 veces su superficie. Este último indicador, denominado Déficit Ecológico Global, indica si una región dispone de excedentes ecológicos, o bien consume más recursos de los que dispone.

Índice de Desarrollo Humano

Fuente: Observatorio de la Sostenibilidad en España.



Objetivo 04 Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón

Análisis y potencialidades

Recuperar el tradicional modelo de ciudad mediterránea

Estos indicadores ambientales, a pesar de ser teóricos, y no reflejar bien aspectos como el comercio o la práctica imposibilidad de que un territorio desarrollado obtenga un buen resultado, son un toque de atención que sirve de referencia para frenar procesos de insostenibilidad, y orientar las políticas territoriales hacia unas pautas de uso más racional de los recursos naturales. Respecto al suelo, Castellón ha sido tradicionalmente un ejemplo paradigmático de modelo urbano mediterráneo caracterizado por la mezcla de usos y densidades eficientes. De hecho, todavía, en 2005 presentaba un índice de compacidad urbana (suelo edificado respecto del suelo urbano) del 75%, uno de los más elevados de España y 12 puntos por encima de la media nacional. No obstante, en el conjunto del área urbana, este modelo de ciudad compacta ha experimentado en los últimos años un cierto retroceso que se refleja en un crecimiento del tejido urbano discontinuo (48% entre 1987-2006) frente al 34% del tejido compacto. Aunque el proceso de dispersión urbana ha sido inferior a otros territorios, es necesario encauzar los futuros desarrollos hacia unos usos del suelo más intensivos y eficientes.

Problemas de capacidad y de conexiones transversales

Desde el punto de vista de las infraestructuras, el área de Castellón presenta un acusado predominio de los corredores que discurren paralelos al litoral, la N-340, la autovía de la Plana (CV-10) y la autopista AP-7. No obstante, la presencia de estos corredores no resuelve todavía los problemas de capacidad en un viario con mucha presión de tráfico por la intensa actividad económica de este territorio, donde el tráfico comarcal coincide en muchos tramos con el uso de la CV-10 como alternativa a la autopista AP-7. Precisamente, la culminación de aquella autovía permitirá recoger tráfico de largo recorrido, potenciando nuevas áreas de centralidad como el triángulo Vilafamés, Vall d'Alba y Cabanes o el nuevo aeropuerto de Castellón. Por otra parte, existen carencias en cuanto a las conexiones transversales que hay que resolver para mejorar la vertebración del conjunto del área metropolitana. En estas relaciones, sistemas de transporte público de media capacidad, como la plataforma reservada de transporte para un autobús guiado son adecuadas para el tamaño de Castellón.

El corredor ferroviario mediterráneo crucial para el puerto y el aeropuerto

En cuanto al ferrocarril, el área urbana de Castellón está inmersa en la problemática del corredor mediterráneo, por lo que las decisiones que se adopten, tanto para el tráfico de mercancías como de pasajeros, tendrán repercusiones muy importantes en la configuración futura de este territorio y en la mejora de su estructura económica. El acceso al puerto planificado en ferrocarril por el sur, y su conexión con el futuro parque logístico y la plataforma intermodal ferroviaria, permitirán la creación de un área estratégica que dará servicio a las empresas de la provincia y estará en conexión con otros nodos logísticos del interior. Además, las funciones del nuevo aeropuerto de Castellón pueden verse muy reforzadas si se concreta su conexión con el tren de alta velocidad, lo cual conduciría a la consolidación de un corredor ferroviario por el interior y otro litoral; en principio, con tráficos especializados.



Maximizar el potencial metropolitano
del área urbana de Castellón

Tendencias y metas

Objetivo

Objetivo 04 Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón

Tendencias y retos de futuro

Tiempo de oportunidades

- El área urbana de Castellón, a pesar de su gran dinamismo, todavía no tiene tamaño suficiente para considerarse un área metropolitana madura. No obstante, su estado actual es óptimo para abordar un modelo de futuro que evite los errores que se han cometido en otras áreas semejantes, en cuanto a una excesiva dispersión de los usos en el territorio y una falta de lectura conjunta de sus tejidos urbanos.
- Por la imbricación de sus sistemas empresariales, administrativos y universitarios, Castellón es el ejemplo más próximo, en el contexto territorial de la Comunitat Valenciana, de lo que se podría denominar una comunidad de innovación. Potenciar esta conexión, y desarrollar nuevos clusters de innovación es uno de sus principales retos de futuro.
- A pesar de que la crisis económica está teniendo una fuerte influencia en el *cluster* de la cerámica, éste tiene que reinventarse incrementando sus exportaciones y desarrollando nuevos segmentos donde la presencia de las nuevas tecnologías es, si cabe, más intensiva.

Atracción de talentos

- Este entorno metropolitano tiene espacios residenciales y pueblos con gran atractivo, y personalidad, para que profesionales creativos decidan fijar allí su residencia. Fomentar la calidad de estos espacios y su adecuación a las demandas del mercado global es tarea necesaria para dinamizar el desarrollo sostenible de Castellón.
- Es altamente prioritario que Castellón mantenga su personalidad territorial, y el dinamismo económico necesario, para que su relación con los procesos metropolitanos del área de Valencia sean de complementariedad y de mejora conjunta para las dos áreas urbanas.
- En general, las perspectivas de desarrollo de Castellón, tal y como se han estimado en esta Estrategia, son muy positivas y tanto su población como el PIB aumentarán por encima de la media regional si se aprovechan adecuadamente las potencialidades de este territorio.

El turismo, actividad estratégica

- Una de estas potencialidades más importantes es el turismo, para lo que es necesario un mayor peso de la oferta hotelera, el aeropuerto y el desarrollo de nuevos elementos de cualificación de la oferta.
- Tal vez el gran recurso turístico de Castellón sea la proximidad del litoral a uno de los interiores de mayor calidad del Mediterráneo. Esta explotación conjunta y complementaria es necesaria para generar productos atractivos para las nuevas demandas turísticas relacionadas con las rutas culturales o el turismo ambiental.
- Desde el punto de vista geoestratégico, Castellón tiene que disponer de dos grandes corredores de conexión con Aragón y el norte peninsular, con el potencial que esto supone para el fomento del turismo y de los servicios logísticos.
- Por proximidad, y semejanzas del sistema productivo, también deben ser importantes sus relaciones con Cataluña, para lo que es importante que Castellón contribuya a consolidar un nodo urbano potente en Vinaròs – Benicarló - Peníscola que ejerza su influencia sobre un territorio vital dentro del Arco Mediterráneo.

Objetivo 04 Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón

Tendencias y retos de futuro

La Infraestructura Verde

- Uno de los grandes retos del área urbana de Castellón es resolver el problema del abandono del cultivo de cítricos, que forman parte de la gran Infraestructura Verde, donde existe una fuerte presencia de regadíos históricos con elementos del patrimonio cultural hidráulico y con una gran proporción de suelos de alta capacidad agrícola.
- Se debe aprovechar la proximidad de los Parques Naturales de la Sierra de Espadán y el Desert de les Palmes para configurar un gran anillo verde metropolitano, conectado con los humedales litorales por corredores biológicos fluviales de alto valor ambiental.
- El desarrollo industrial, de fuerte presencia en el área adopta la forma de corredores lineales, racional para la actividad pero poco permeable para la infraestructura verde del territorio. Siempre que sea posible, hay que dejar espacios de conexión territorial y ambiental perpendiculares a estos corredores.

Ciudad Mediterránea compacta y compleja

- Los espacios de industrialización más antiguos como las cercanías de Onda, L'Alcora o la conurbación Castellón – Almassora - Vila-real y, en general, el eje de la antigua N-340 son espacios con elevado potencial para su regeneración impulsando la complejidad de usos en el territorio.
- Castellón todavía mantiene una predominancia del modelo urbanístico compacto de ciudad mediterránea, que es necesario mantener potenciándolo con las conexiones interurbanas en sistemas de transporte público sostenible.
- A corto y medio plazo se desarrollarán nuevas áreas de centralidad metropolitana, como por ejemplo, en las conexiones de Castellón y Borriana con sus graos. Es prioritario que estén vertebradas mediante transporte público y se planifiquen tejidos urbanos de calidad y mezcla de usos.
- El puerto de Borriana tiene que convertirse en un espacio de excelencia urbana en el conjunto del área, requiriendo de una actuación emblemática y demostrativa, que permita cualificar la imagen de una ciudad con una elevada personalidad y con un tejido urbano muy interesante.

El valor añadido del deporte

- Es necesario aprovechar la promoción deportiva de la ciudad de Vila-real, en España y en Europa, así como su know-how en la formación de deportistas de élite, para desarrollar actividades de valor añadido en torno al deporte y a la salud.
- El golf, separado de la actividad residencial, puede coadyuvar a la cualificación de la actividad turística y, además, si está bien integrado en el medio también puede mejorar la funcionalidad de la trama verde metropolitana.

Movilidad y grandes equipamientos

- Es necesario entender el conjunto metropolitano como un todo a la hora de localizar equipamientos supramunicipales, sin perjuicio de que su ubicación responda a criterios de eficiencia territorial.
- El transporte público en plataforma reservada o el servicio exprés son fórmulas muy eficientes para vertebrar el área metropolitana de Castellón y también para conectar sus espacios costeros sobre los que hay grandes expectativas de crecimiento, tanto al sur como al norte del área de Castellón.

Objetivo 04 Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón

Tendencias y retos de futuro

Un aeropuerto de gran amplitud territorial

- La potenciación de los servicios logísticos es primordial para el desarrollo provincial y el aprovechamiento de las potencialidades del Puerto de Castellón muy imbricado en el tejido productivo provincial y con rutas hacia Latinoamérica, norte de África, Oriente Medio y China. Esto conduce a la necesidad de mejorar sus accesos por carretera (acceso norte al puerto desde la AP-7 y N-340, acceso sur y prolongación de la CS-22 hasta la CV-10).
- El aeropuerto de Castellón, aunque tiene una posición excéntrica en el conjunto de la Comunitat Valenciana, presenta, en cambio, una localización muy central en el Eje Mediterráneo y es el aeropuerto con más amplitud territorial de este eje, apto para desarrollar actividades logísticas de mercancías, para lo que, según “lobbies” como FERRMED, es esencial su conexión con la alta velocidad.

Objetivo 04 Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón

Diagnóstico (análisis DAFO)

Debilidades

- 01 Insuficiente complejidad de la estructura productiva.**
- 02 Problemas de capacidad en corredores como la N-340.**
- 03 Ciertos desequilibrios población - puestos de trabajo en algunos municipios.**
- 04 Escasa presencia del transporte público en las relaciones interurbanas.
- 05 Excesivo peso en los últimos años del sector de la construcción.
- 06 Turismo excesivamente estacional y con escasa oferta hotelera.
- 07 Problemas ambientales como la calidad del aire, la intrusión salina y la calidad de las aguas.
- 08 Insuficientes conexiones interior - litoral en toda la provincia.
- 09 Falta de cualificación del turismo.
- 10 Playas en regresión al sur del área.
- 11 Corredores industriales poco permeables.
- 12 Excesivo peso de las comunicaciones Norte - Sur.
- 13 Presencia de algunas áreas degradadas.
- 14 Un cierto desequilibrio territorial y poblacional Norte - Sur del área urbana.
- 15 Abandono de los cultivos de regadío por baja rentabilidad.
- 16 Elevado impacto de la crisis económica sobre el sector cerámico.



Amenazas

- 01 Incremento del tejido urbano disperso.**
- 02 Competencia de terceros países respecto a sus sectores industriales.**
- 03 Repercusiones ambientales y paisajísticas por el abandono de los cítricos.**
- 04 No realización del corredor mediterráneo ferroviario.
- 05 Persistencia de la crisis del sector citrícola.
- 06 Persistencia de la crisis inmobiliaria.
- 07 Insistencia en tareas industriales de menor valor añadido
- 08 Efectos del cambio climático en la regresión del frente litoral.
- 09 Incremento de la degradación paisajística.
- 10 Pérdida de dinamismo que podría convertir al área en "ciudad dormitorio" del área metropolitana de Valencia.



Fortalezas **01 Sistema industrial en vanguardia de la adaptación de nuevas tecnologías y eficiencia energética.**

02 Internacionalización de sus empresas punteras.

03 Riqueza ambiental, paisajística y de patrimonio cultural.

04 Conexión sistema productivo con el sistema investigador.

05 Mantenimiento de las ciudades compactas.

06 Tamaños urbanos óptimos para los desplazamientos a pie o no motorizados.

07 Corredores biológicos transversales con gran capacidad de articular el sistema de espacios libres.

08 Un cluster industrial con capacidad de adaptación a las coyunturas internacionales.

09 Empresariado emprendedor y con cultura de la calidad.

10 Cercanía a un interior provincial de alta calidad ambiental, paisajística y cultural.

11 El nivel de renta per cápita más elevado de las tres provincias.

12 Amplitud de espacio para ejercer su influencia hacia el norte, dentro del Arco Mediterráneo.

13 Una mejora de su percepción como ciudad moderna resultado de la construcción de nuevos contenedores culturales.

14 Instalaciones hospitalarias TOP-10 nacionales.

Oportunidades **01 Tejidos urbanos con capacidad de generar hábitats con elevada calidad de vida y actividades de la nueva economía.**

02 El transporte público en plataforma reservada para la articulación del área.

03 La maduración del cluster de la cerámica reteniendo las actividades más intensivas en I+D, tanto de proceso como de producto.

04 Nuevos clusters relacionados con la construcción sostenible, el deporte y la salud, las tecnologías del agua o las energías renovables.

05 El corredor mediterráneo ferroviario.

06 Amplitud de suelo para actividades industriales y logísticas en el corredor de la CV-10 en el triángulo Vilafamés - Vall d'Alba - Cabanes.

07 La alta velocidad ferroviaria.

08 El nuevo aeropuerto de Castellón.

09 Desarrollo de parques agrarios, fórmulas cooperativas, explotación indirecta, cambios de cultivo, nuevas variedades, etc., que permitan mantener la explotación agraria por razones económicas, ambientales, paisajísticas, etc.

10 Las posibilidades del puerto de Castellón una vez se construyan sus necesarias infraestructuras, y su conexión con los servicios logísticos.

11 La implantación de nuevos elementos de cualificación turística y formación de ejes litoral-interior.

12 La proximidad al área metropolitana de Valencia.

13 Nuevos sectores de demanda de productos del cluster cerámico.

Objetivo 04 Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón

Definición de metas e indicadores

Meta 04.1 **Descripción:** Reducir la huella ecológica del área urbana de Castellón.

Indicador: Consumo de hectáreas productivas por habitante.

Fuente: Observatorio de la Sostenibilidad en España.

Valor actual	2015	2030
8,76 ha/habitante	7,45 ha/habitante	6,32 ha/habitante

Meta 04.2 **Descripción:** Aumentar la proporción de tejido urbano compacto en los desarrollos futuros.

Indicador: Cociente entre la tasa del crecimiento del tejido urbano discontinuo respecto del compacto.

Fuente: CORINE LAND COVER.

Valor actual	2015	2030
1,4	< 1 (crecimientos 2009 – 2015)	< 0,5 (crecimientos 2015 – 2030)

Meta 04.3 **Descripción:** Mejorar la cuota de participación del transporte público en la movilidad provincial.

Indicador: Porcentaje de participación del transporte público en el total de desplazamientos.

Fuente: Encuestas de Movilidad. Ministerio de Fomento.

Valor actual	2015	2030
3%	6%	10%

Meta 04.4 **Descripción:** Mejorar las relaciones de complementariedad entre las áreas urbanas de Castellón y Valencia.

Indicador: Número mínimo de circulaciones por sentido en líneas de cercanías, incluyendo el AVE Regional.

Fuente: Ministerio de Fomento. FGV.

Valor actual	2015	2030
41 circulaciones	70 circulaciones	100 circulaciones



Maximizar el potencial metropolitano
del área urbana de Castellón

Propuestas estratégicas

04

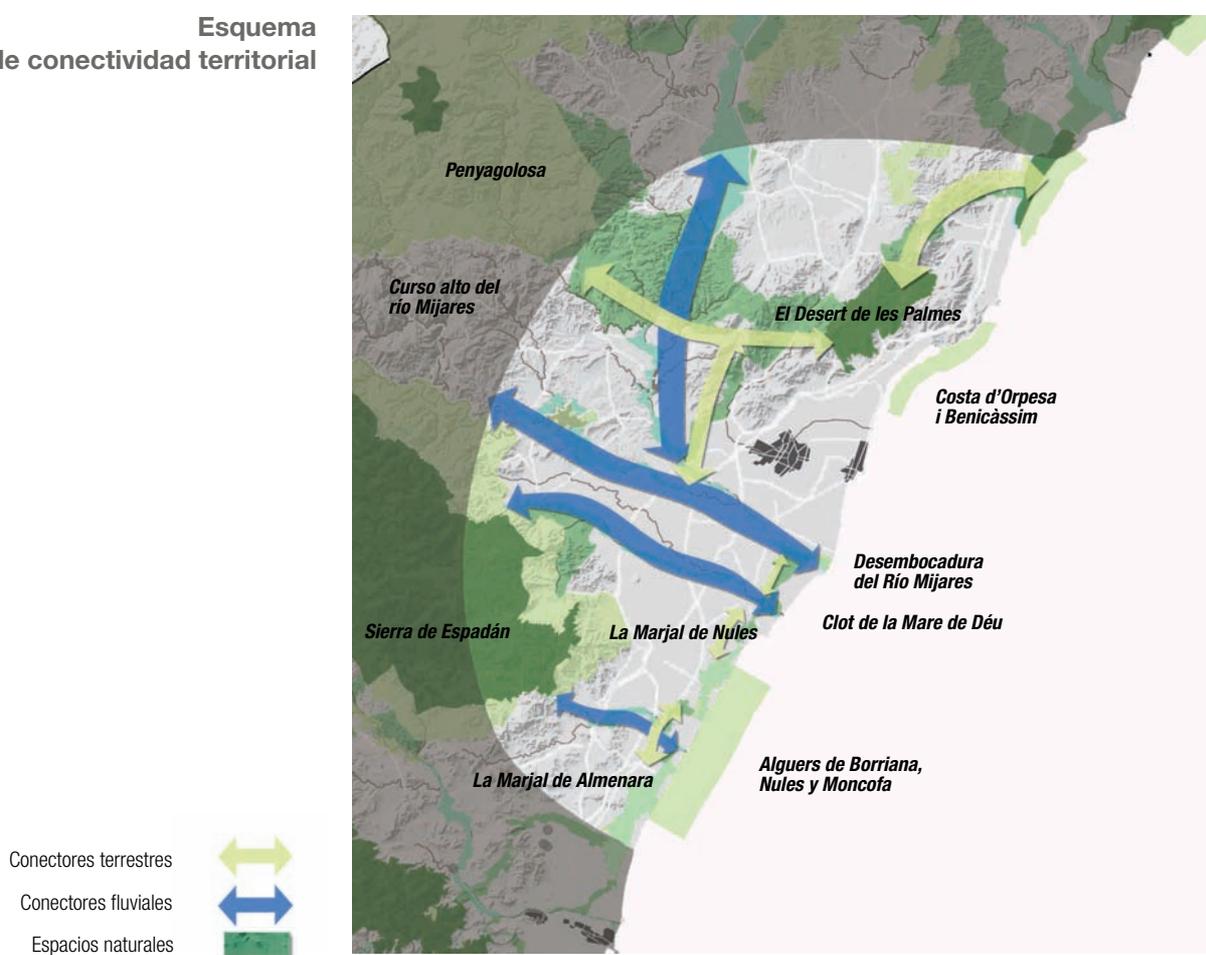
Objetivo 04 Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón

Propuestas estratégicas

04.1 Los espacios verdes metropolitanos y sus elementos de conexión

Se propone un sistema de conexión territorial que tenga como grandes nodos a los Parques Naturales de Espadán, Desert de les Palmes y a las zonas húmedas del marjal de Almenara y de Nules - Borriana. Para ello, se utilizan como elementos de conexión los ríos Secos de Castellón y Borriana; Millars, y su afluente la Rambla de la Viuda y el Belcaire. Además toda esta estructura se apoyará en los paisajes citrícolas de la zona y en aquellos campos de golf que se encuentren bien integrados en el medio. De esta forma se conseguiría un continuo verde desde la Sierra d'Irta hasta el río Palancia que mejorará la calidad de un espacio muy urbanizado en la franja litoral.

Esquema de conectividad territorial



04.2 Áreas de nueva centralidad metropolitana

Son espacios que por sus condiciones favorables de accesibilidad, aptitud territorial, excelente ubicación, tejido urbano de calidad o proximidad a equipamientos o infraestructuras estratégicas se convertirán en espacios de atracción de población, actividades y desplazamientos en el futuro, por lo que es conveniente planificar de forma racional sus usos, y los de las zonas colindantes, para evitar actividades o usos incompatibles que pudieran menoscabar la eficiencia global del territorio.

Son zonas que, por sus características urbanas, tienen que dotarse necesariamente de conexiones en transporte público y los tejidos urbanos que generen en su entorno deben permitir las mezclas de usos y actividades. Además, los equipamientos que se ubiquen tienen que ser cualificadores del territorio, de ámbito supramunicipal y constituir activos diferenciales de competitividad territorial.

Objetivo 04 Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón

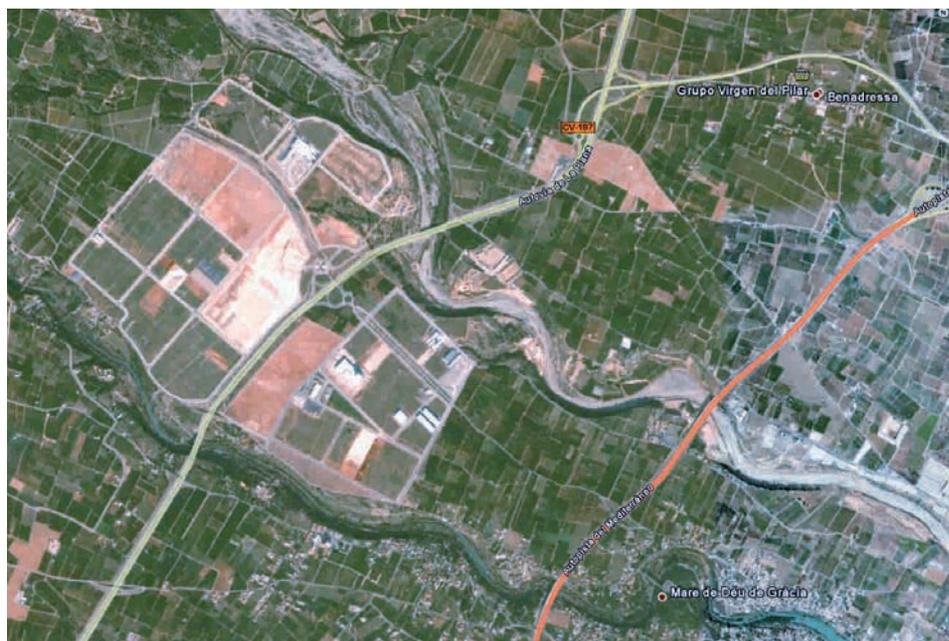
Propuestas estratégicas

En el área urbana integrada de Castellón, se adaptan a esta tipología, entre otros, el aeropuerto de Castellón, el proyecto de un parque temático cualificador de la oferta turística al norte del área metropolitana, el polígono de la CV-10 de Onda a Almassora, el Centro de movilidad de la Plana Baixa, los ejes urbanos Castellón – Grao – Ciudad de las Lenguas y Borriana - Grao, el eje de unión Onda – L'Alcora y el futuro Parque Logístico de Castellón.

04.3 Áreas de oportunidad

Son espacios ocupados por usos e infraestructuras obsoletos, o con algún grado de degradación pero que, por su posición central en el área metropolitana, tienen una elevada renta de situación que las convierte en áreas de alto interés estratégico para nuevas actividades residenciales o de actividades económicas.

En Castellón, de forma orientativa se proponen como áreas de oportunidad los entornos de los municipios industriales tradicionales como Onda y L'Alcora, la zona industrial próxima a Borriana, entorno de La Vall d'Uixó y Nules, el centro de la conurbación Castellón de la Plana - Almassora - Vila-real y la Marjalería - antiguo aeródromo de Castellón, cuyas condiciones son idóneas para desarrollar proyectos emblemáticos y nuevas formas de residencia en el territorio.



Polígono de la CV-10

04.4 Áreas de regeneración urbana y litoral

Se trata de zonas de tejido urbano que presentan un conjunto de problemas de índole urbanística y, en algunos casos, social (falta de equipamientos, espacios degradados, ausencia de espacios verdes, etc.), las cuales requieren de intervenciones urbanas integrales que permitan cualificar estos espacios, mejorar la calidad de vida de sus habitantes y prevenir posibles conflictos sociales. También se incluyen áreas del litoral cuya regeneración mejoraría ostensiblemente la competitividad de este territorio.

En el área de Castellón, de forma orientativa, se han identificado las siguientes zonas:

- Almassora. Barrio del Barranquet: Intervención conjunta con el municipio de Castellón para solucionar los problemas de conurbación espontánea de la zona.

Objetivo 04 Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón

Propuestas estratégicas

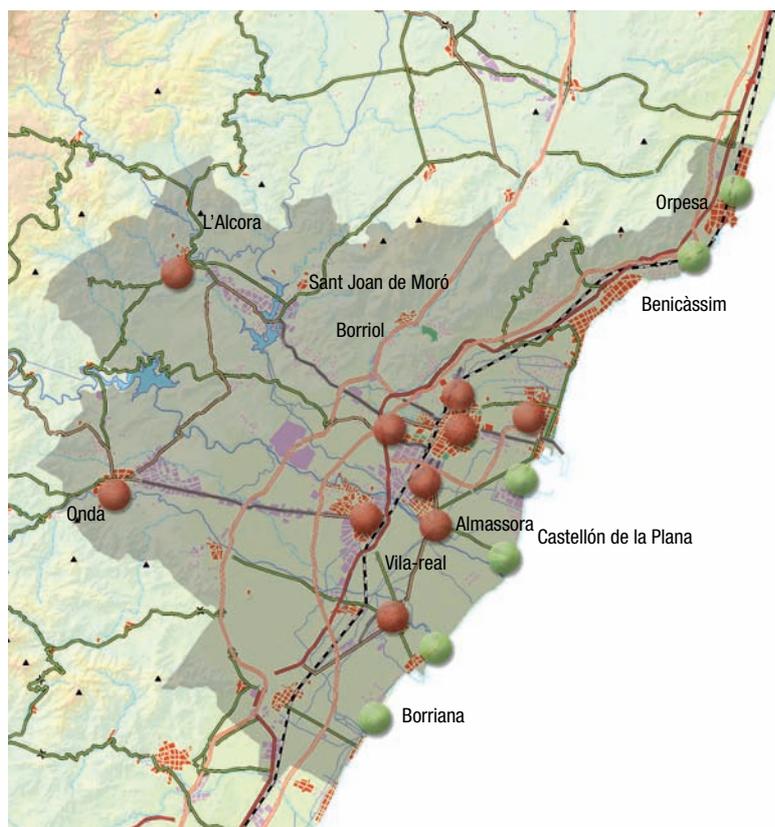
- Castellón. Barrio "Cuadra del Borriolenc": Intervención urbana integral para resolver la conurbación espontánea de la zona.
- Castellón. Barrio de la "Carretera de L'Alcora: Intervención urbana integral para resolver la conurbación espontánea de la zona.
- Castellón. La Marjalería: Actuación-intervención urbana integral para resolver la problemática urbanística y ambiental de la zona.
- Onda. Barrio "La Vila" o "el Castillo": Intervención urbana integral provocado por el envejecimiento de la población y la degradación del tejido urbano.
- L'Alcora. Barrios del Gurugú y Zafer: Intervención sobre la conurbación espontánea que se ha consolidado en la zona.
- Cascos históricos de Vila-real, Almassora, Borriana y Castellón: Intervenciones de rehabilitación y mejora del tejido urbano.
- Frente marítimo norte de Almassora: Mejora de la calidad paisajística y zona de amortiguación del polígono del Serrallo.
- Frente marítimo sur de Almassora: Mejora de la calidad paisajística y zona de amortiguación del LIC Desembocadura del Millars.
- Frente marítimo de Orpesa. Playas de Morro de Gos y les Amplaries: Mejora de la calidad urbana y paisajística del frente litoral.
- Frente marítimo de Orpesa. "La Renegà": Mejora de la calidad paisajística.
- Frente marítimo de Borriana: Regeneración paisajística de todo el frente litoral, zonas de amortiguación del "Clot de la Mare de Déu" y "desembocadura del Millars".
- Frente marítimo de Nules. Regeneración ambiental y paisajística.

Áreas de regeneración urbana y litoral

Actuaciones en

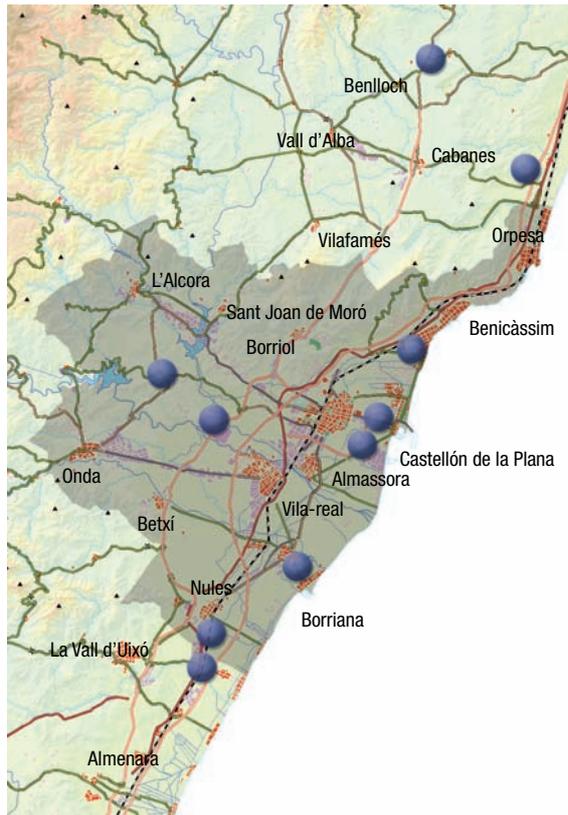
Tejidos urbanos

Litoral

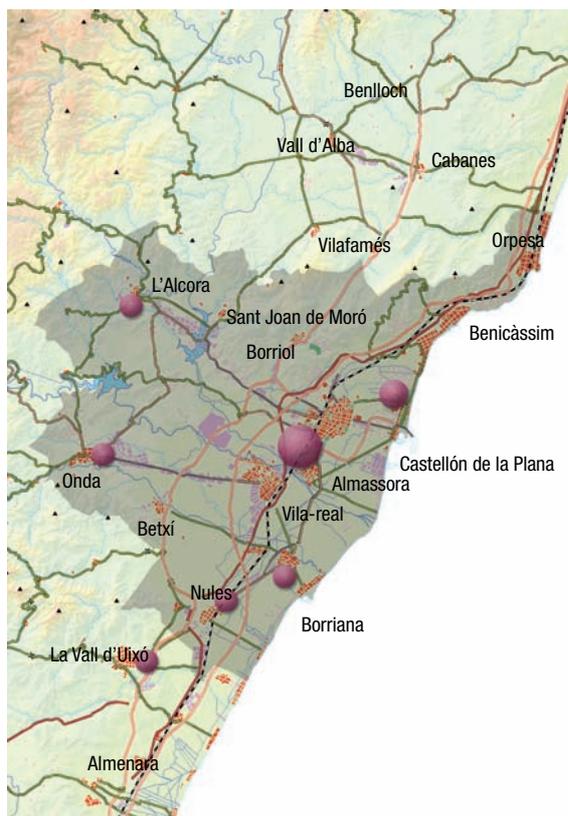


Objetivo 04 Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón
Propuestas estratégicas

Áreas de nueva centralidad metropolitana



Áreas de oportunidad



Objetivo 04 Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón

Propuestas estratégicas

04.5 Propuesta de bulevares urbanos metropolitanos

Constituyen elementos vertebradores de las tramas desorganizadas características de las conurbaciones urbanas y son, a su vez, elementos de excelencia territorial por su localización central y aptitud para soportar infraestructuras de transporte público metropolitano sostenible. Por esta elevada conectividad, sus entornos admiten densidades urbanas más elevadas, convirtiéndose estos ejes en elementos articuladores de los tejidos urbanos y claves en la organización urbana de las nuevas áreas de centralidad en el territorio. Hay que tener en cuenta que los corredores viarios que han perdido su funcionalidad de conexión exterior, y han sido absorbidos por los sucesivos desarrollos urbanos, son ejes ideales para desarrollar estos proyectos.

Debido a sus condicionantes urbanísticos, las secciones de dichos bulevares serán diferentes y adaptadas a su realidad territorial. En principio, se proponen los siguientes:

- Bulevar Castellón – Benicàssim.
- Bulevar ronda oeste de Castellón.
- Bulevar Vila-real – Borriana - Playa de Borriana.
- Bulevar Castellón – Grao de Castellón – Benicàssim .
- Bulevar Castellón – Benicàssim por el litoral.
- A largo plazo Borriana – Nules – La Vall d’Uixó y Almassora – Playa.

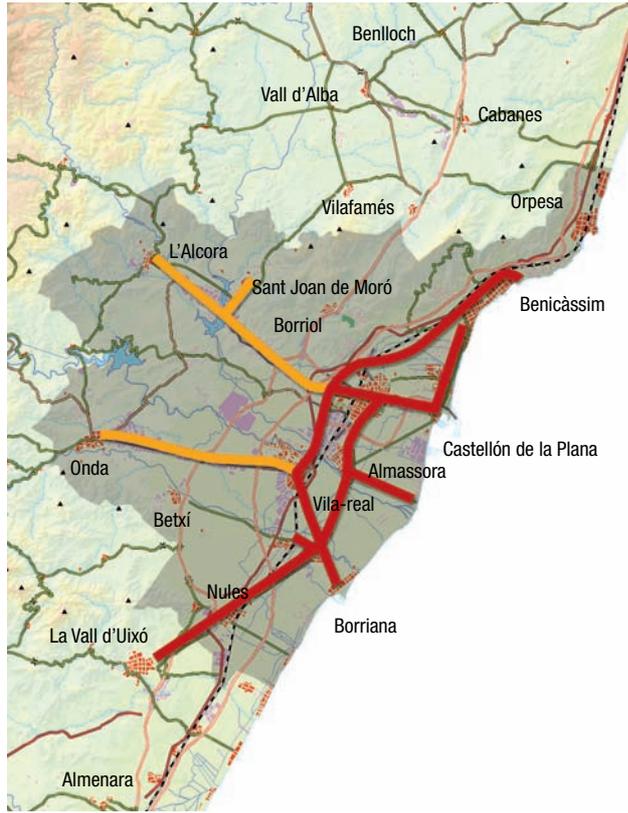
Un caso especial son los ejes Castellón – L’Alcora y Vila-real – Onda, ejes industriales con gran potencial para convertirse en elementos urbanos de calidad, albergando empresas, o sedes de empresas, demostrativas en cuanto a calidad de diseño de fachada e integración paisajística. Conseguir este espacio de calidad a largo plazo supondría modificar la funcionalidad de las actuales CV-20 y CV-16 mediante trazados alternativos para vehículos pesados y una transformación progresiva de los ejes en bulevares.

04.6 Red de vías ciclistas

Con esta propuesta se mejorarían los 88 kilómetros actualmente en servicio o en ejecución avanzada que permitirían unir entre sí aquellas poblaciones que, aún teniendo vías ciclistas, permanecen inconexas en la actualidad. Todas ellas se adecuarán a las características del entorno por el que transcurran denominándose cada una de ellas en función de su especificidad como vía-ciclista, carril-bici, carril bici-protegido, senda ciclable, etc.

Objetivo 04 Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón
 Propuestas estratégicas

Propuesta de bulevares urbanos metropolitanos



- Ejes industriales de calidad 
- Bulevares metropolitanos 

Red de vías ciclistas



- Ciclo ruta propuesta 
- Ciclo ruta en proyecto/programada 
- Ciclo ruta en servicio/ejecución 

Objetivo 04 Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón

Propuestas estratégicas

04.7 Esquema de transporte público para el área urbana de Castellón

Tiene como gran objetivo la conexión de los nodos urbanos del área mediante un sistema de transporte de alta calidad y prestaciones, siguiendo de alguna forma la herencia del antiguo ferrocarril de vía estrecha. La propuesta recoge un sistema de plataforma reservada por la que circulen vehículos híbridos autobús-tranvía. Este esquema se completa con las relaciones de Castellón con municipios de su entorno metropolitano mediante el denominado Servicio Exprés, desarrollado por autobuses de nueva generación que circulan por plataforma reservada de transporte en zonas de mayor congestión de tráfico.

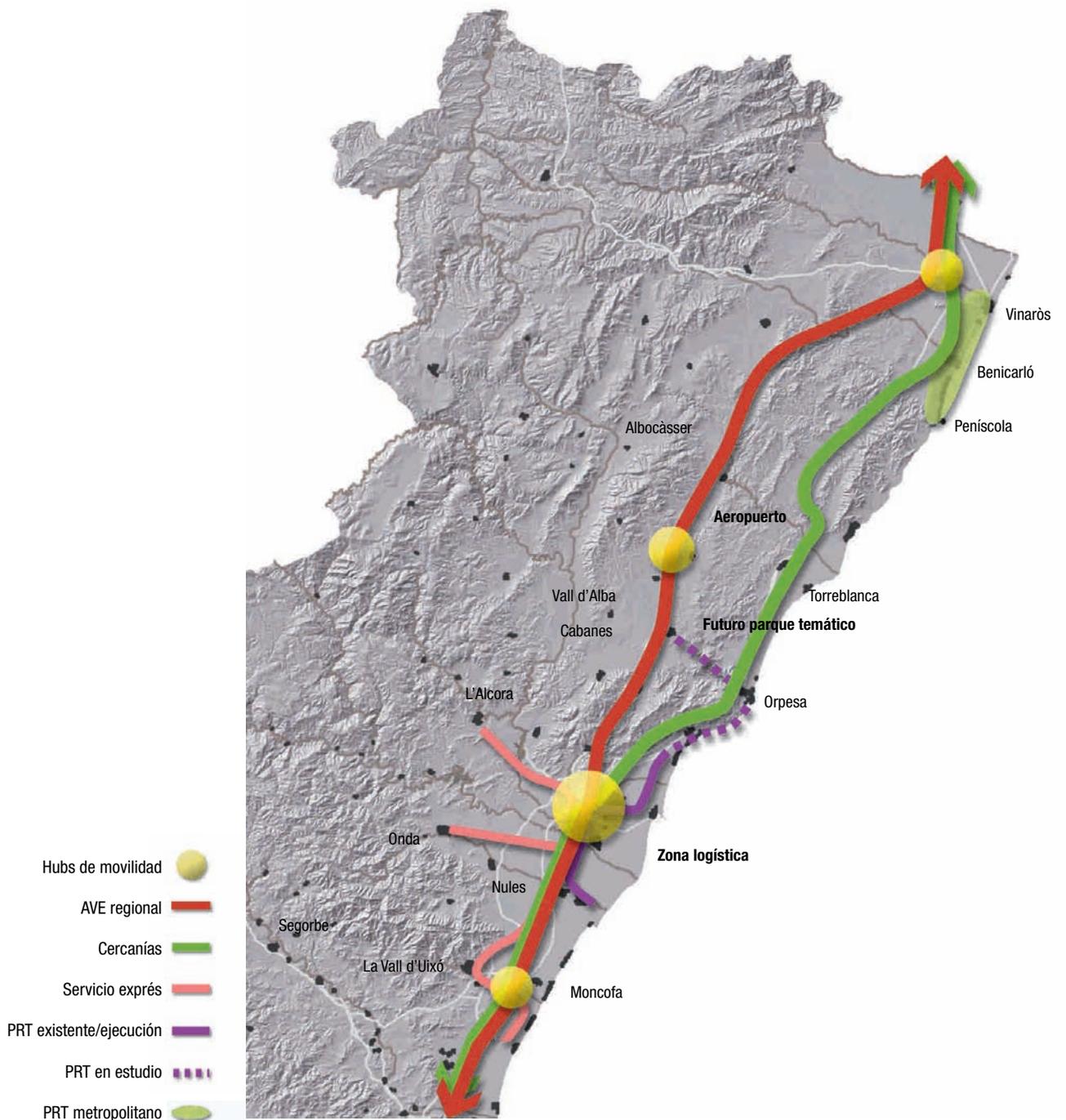
Las actuaciones propuestas serían:

- Plataforma reservada de transporte para las conexiones Castellón – Grao – Benicàssim y su extensión a Orpesa y el futuro Parque Temático de Castellón. También se utilizaría este sistema en las conexiones Castellón – Vila-real – Almassora – Borriana – Grao de Borriana.
- Servicio exprés para las relaciones Castellón – L’Alcora, Castellón – Onda, Castellón – La Vall d’Uixó – Moncofa – Xilxes.
- Hubs de movilidad comarcal en aeropuerto, Castellón y la Plana Baixa.

El esquema incluye además las cercanías ferroviarias y la alta velocidad que permitirá la conexión con el aeropuerto, siempre que el corredor de pasajeros discurra por el interior como parece lógico y deseable. Estas cercanías deberán considerar la posibilidad de algún servicio directo Segorbe – Castellón, mejorando la conexión Sagunt – Segorbe. Esta red se completaría con el AVE Regional, conectando con el aeropuerto, y las cercanías/regional con Valencia y el área de Vinaròs - Benicarló.

Objetivo 04 Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón
Propuestas estratégicas

Esquema Transporte Público
Provincia Castellón
(Escenario 2030)



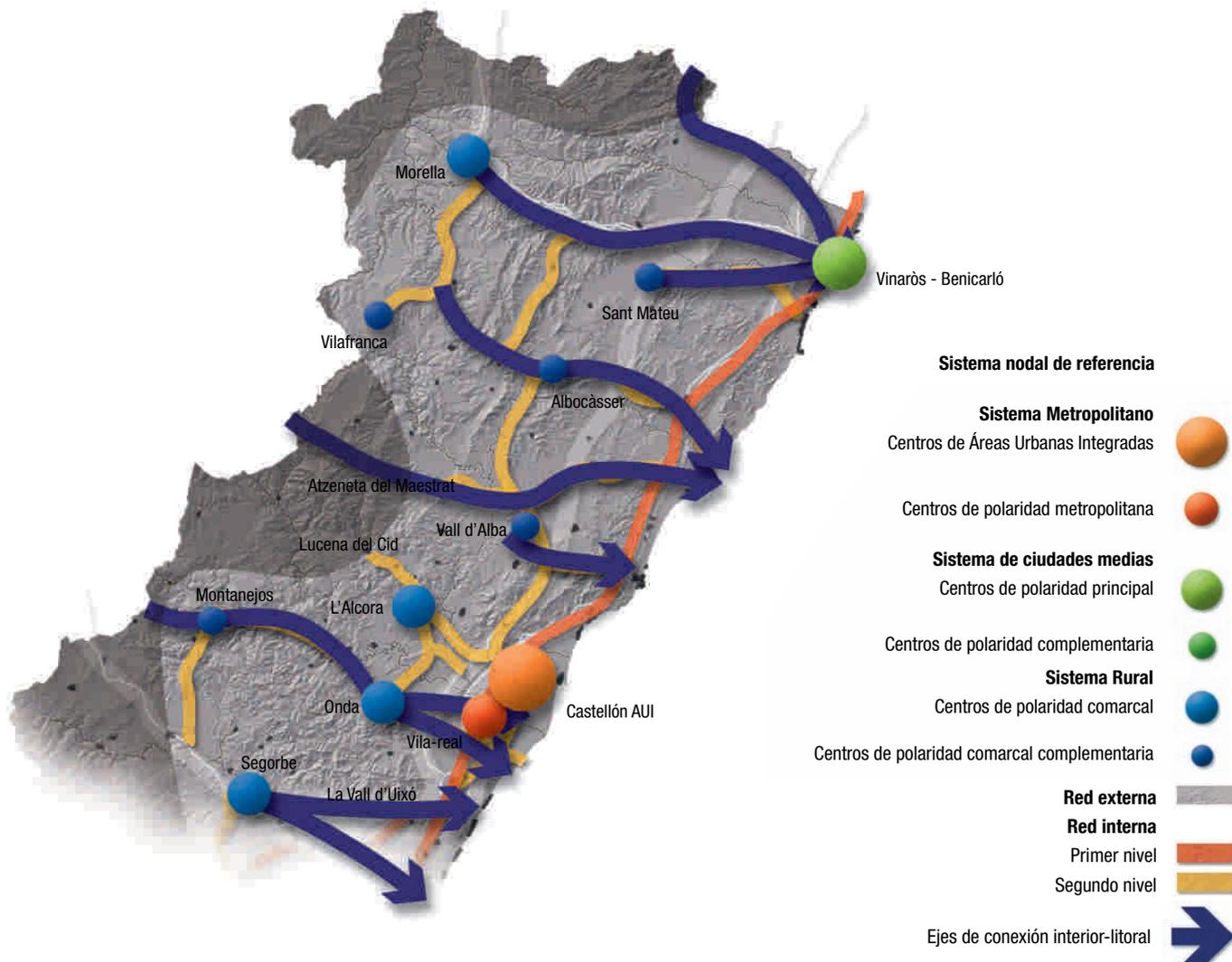
Objetivo 04 Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón

Propuestas estratégicas

04.8 Una red de carreteras de vertebración provincial que facilite los accesos al litoral

La provincia de Castellón por condicionantes orográficos ha tenido grandes dificultades de acceso al litoral. La disposición de los relieves en sentido Norte-Sur en los que se intercalan valles tectónicos en la misma dirección han condicionado históricamente las comunicaciones provinciales limitando los ejes Oeste-Este. De hecho el único eje transversal nítido es el del Palancia, que no se puede calificar de eje provincial en su totalidad. La Estrategia Territorial propone la potenciación de estos ejes interior-litoral mediante actuaciones que, con el máximo respeto a los valores del territorio, permitan esta comunicación muy favorable para la vertebración provincial y el desarrollo económico de la provincia de Castellón. En concreto se trata de actuar sobre los ejes: la futura A-68, Vinaròs – Casas de Río, Benicarló - CV-10, Albocàsser – Alcalà de Xivert, Torreblanca – Vilanova d' Alcolea, Orpesa – Cabanes, Onda – Vila-real – Borriana, Betxí – Alquerías del Niño Perdido – Borriana, Segorbe – La Vall d'Uixó – Xilxes – Moncofa y la A-23.

Ejes de acceso al litoral



Objetivo 04 Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón

Propuestas estratégicas

04.9 Consolidar un área de actividades logísticas intermodal puerto-ferrocarril-carretera

Es una propuesta incluida en la Xarxa Logística de la Comunitat Valenciana al sur del puerto de Castellón, con conexión ferroviaria y por carretera. Es una plataforma logística vinculada estrechamente con la estructura productiva de la provincia de Castellón y, en un futuro, también se podría poner en relación con otros nodos logísticos interiores del eje de la CV-10 - Aeropuerto.

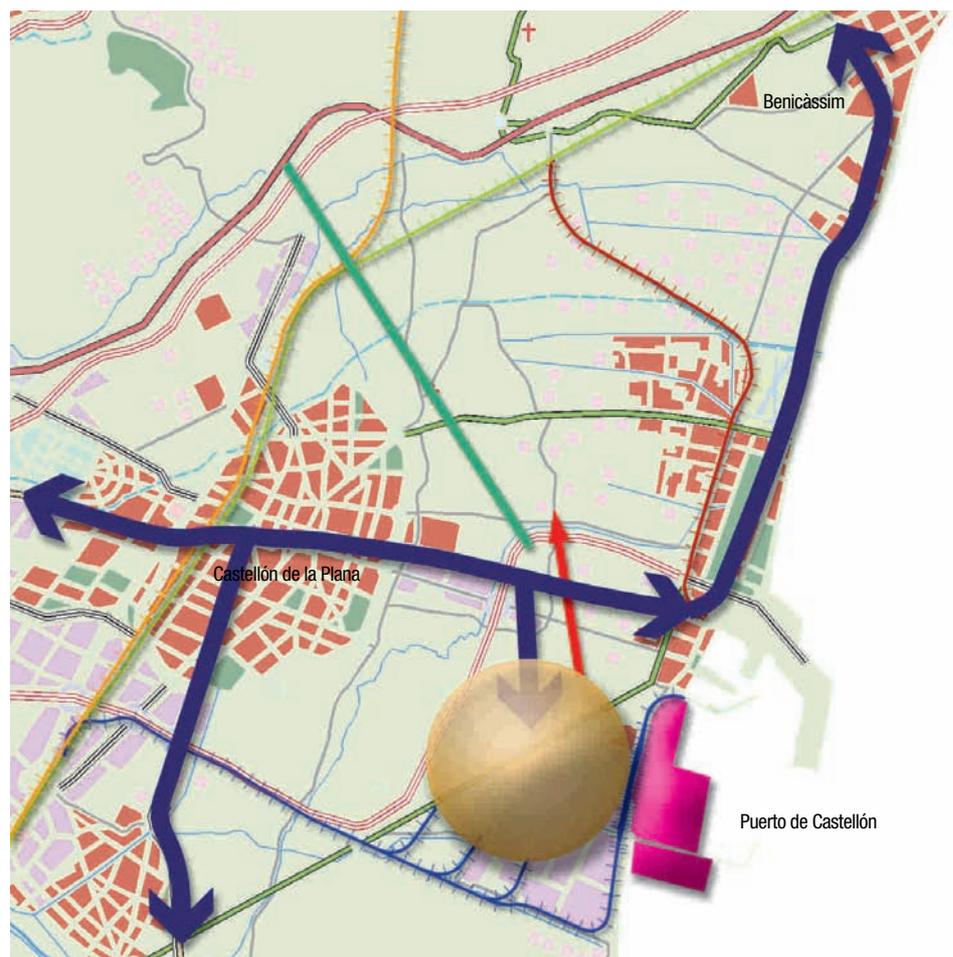
Desde el punto de vista de los accesos por carretera son prioritarios el acceso norte al puerto desde la AP-7, N-340, el acceso sur y la prolongación de la CS-22 hasta la CV-10 (futura A-7).

Es una actuación que no ha sido incluida dentro de las plataformas ferroviarias preferentes del Ministerio de Fomento por lo que es necesario desarrollar los esfuerzos que requieran este reconocimiento, ya que este nodo es fundamental para la consolidación del corredor mediterráneo de mercancías.

Además, esta zona de desarrollo económico podría requerir de un medio de transporte urbano adecuado para una elevada generación de viajes por lo que se propone la futura extensión del TRAM.

Consolidar un área de actividades logística intermodal puerto-ferrocarril-carretera

- Alta velocidad proyecto/construcción 
- RENFE actual 
- Nuevos accesos ferroviarios 
- RENFE actual remodelación 
- Zonas de Actividades Logísticas y Plataforma Intermodal 
- Ampliación portuaria 
- Estudio salida ferroviaria Norte 
- Acceso norte carretera 
- Plataforma reservada de transporte 



Objetivo 04 Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón

Propuestas estratégicas

04. 10 Cluster del deporte y de la salud en la Plana Baixa

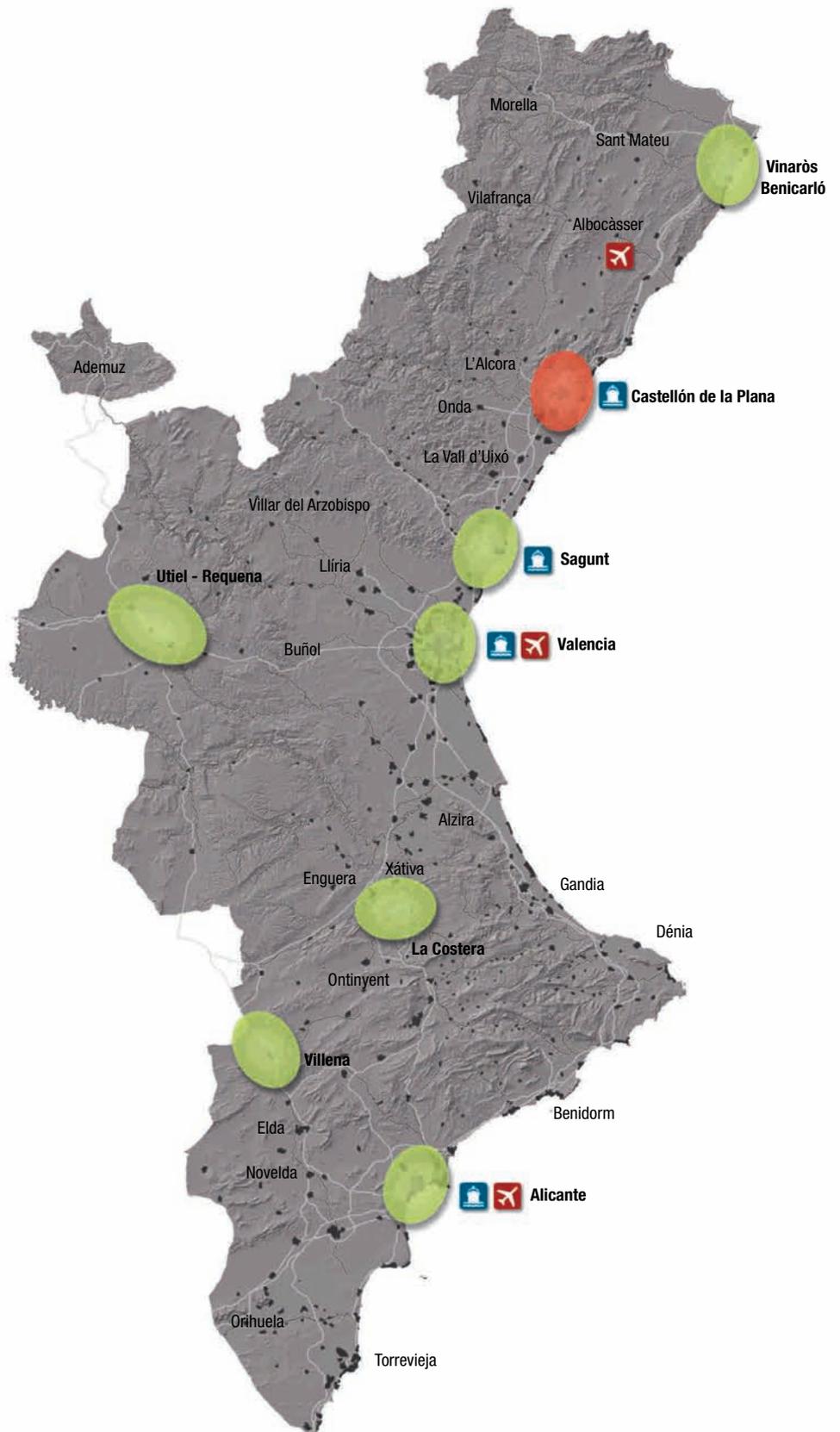
El entorno de Vila-real – Borriana - Almassora es un espacio de oportunidad único para desarrollar una operación singular de gran calado e impacto sobre la actividad económica y el empleo en esta comarca. Activos como la Ciudad Deportiva del Vila-real, la proximidad al frente litoral libre de edificación, el Centro de Alto Rendimiento Deportivo, la implantación de estudios relacionados con las ciencias de la salud, las actuaciones de ampliación y remodelación del puerto de Borriana o la proximidad a campos de golf permitirían desarrollar un proyecto territorial estratégico de alta cualificación con instalaciones deportivas y hoteleras de calidad para atraer concentraciones de deportistas y equipos de elite para entrenamientos, recuperación de lesiones, etc., pero también pueden ser utilizadas por segmentos turísticos relacionados con la salud y la estética. Este cluster puede ampliarse a otros espacios de la Plana Baixa como el entorno de La Vall d'Uixó – Nules – Moncofa - Xilxes.

Cluster del deporte y de la salud en la Plana Baixa



Objetivo 04 Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón
Propuestas estratégicas

Xarxa Logística de la Comunitat Valenciana



Plataformas logísticas 

Objetivo 04 Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón

Propuestas estratégicas

04. 11 Nuevos productos turísticos de Castellón

El entorno metropolitano de Castellón, y la provincia en su conjunto, cuentan con un elevado potencial de acogida para un producto turístico de elevada demanda en los mercados internacionales como es la asociación golf-náutica-balneario, relacionando actividad turística con el turismo de salud y belleza.

Castellón cuenta con una extraordinaria red de balnearios de interior: Montanejos, Navajas, Lucena del Cid, La Vilavella, Catí y Benasal, así como centros spa litorales en Benicàssim y Orpesa. El desarrollo de este producto turístico comportaría la cooperación de municipios e instituciones con el objetivo de ofrecer una gran red de instalaciones donde la marca y la imagen de Castellón se convierta en elemento diferenciador en cuanto a calidad territorial.

Nuevos productos turísticos para Castellón

