
ANEXO 1.- BORRADOR DEL PLAN ESPECIAL DEL SECTOR LOGISTICS CASTELLÓN DE LA PLANA

UTE LOGISTICS

julio 2025



PLANIFICA INGENIEROS Y ARQUITECTOS, COOP. V.

[@](http://planifica.org) | info@planifica.org

GUILLAMÓN RUBERT ASOCIADOS, S.L.P.

gryasociados.com | arquitectura@gryasociados.com

GRUPO INTERCONTROL

intercontrol.es/ | correo@intercontrol.es

22551935K
PASCUAL
ABAD (R:
U75834051)

Firmado
digitalmente por
22551935K
PASCUAL ABAD (R:
U75834051)
Fecha: 2025.07.29
15:15:03 +02'00'

Índice

ANTECEDENTES Y OBJETO	2
ÁMBITO Y OBJETIVOS DEL PLAN	3
JUSTIFICACIÓN DE LA FIGURA DE PLAN ESPECIAL	4
TRAMITACIÓN.....	7
ESTADO ACTUAL Y OBRAS PROGRAMADAS Y POLÍTICA DE INVERSIONES PÚBLICAS QUE INFLUYEN EN EL DESARROLLO DEL SECTOR.	9
PLANEAMIENTO VIGENTE	12
Planeamiento urbanístico	12
Infraestructura verde y del paisaje	18
Patrimonio cultural	20
Movilidad.....	23
AFECCIONES PRESENTES EN EL TERRITORIO	24
Ferrovias	24
Carreteras.....	24
Emergencias.....	25
Cauces	26
Costas	27
Líneas Aéreas de Alta Tensión	32
Instalaciones de gas	37
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA.....	41
Cumplimiento de estándares.....	58
Justificación de la minoración de plazas de parking	63
Perspectiva de género.....	64
Impacto en la infancia y la adolescencia	66
Ley de gestión, modernización y promoción de las áreas industriales.....	68
Resumen de parámetros	70

ANTECEDENTES Y OBJETO

La UTE LogístiCS ha resultado adjudicataria del contrato de servicios con el **Ayuntamiento de Castellón de la Plana** de “Elaboración y redacción de la documentación y estudios necesarios para el desarrollo urbanístico de la actuación “Logístics” que comprende los sectores SI - Ctra. Grao-Almassora y SI – Plataforma Logística de suelo urbanizable de uso industrial-logístico definidos por el Plan General Estructural del municipio de Castelló de la Plana.”, de 26 de febrero de 2025.

Este borrador de Plan forma parte de la solicitud de inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica (art. 52.1 y 52.2 del Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje,(TRLOTUP), que se presentará ante el órgano sustantivo como primera fase de la tramitación ambiental del plan especial necesario para iniciar el desarrollo urbanístico del ámbito objeto del contrato y que definirá su ordenación.

ÁMBITO Y OBJETIVOS DEL PLAN

El Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, ETCV, considera la zona del polígono industrial de El Serrallo y del Puerto de Castellón como nodo de actividad económica y logística a nivel regional en la Comunitat Valenciana. La estación intermodal que se está desarrollando aporta la conexión ferroviaria con el puerto y el PGE de Castelló de la Plana, incluyó una zona de nuevo desarrollo industrial de carácter logístico.

El ámbito inicial del Plan es el resultado de la unión de los sectores definidos en el PGE de Castellón, SI-Ctra.Grao-Almazora y SI-Plataforma Logística, de 786.647 m² y 915.172 m² de superficie respectivamente. La inclusión de un Proyecto de Interés Autonómico (PIA-BP) en el ámbito del sector SI-Plataforma Logística, ha provocado una modificación en su ámbito, disminuyendo su superficie en 750.627 m².

El objetivo de este documento es elaborar la ordenación de ese ámbito, en un solo sector, a partir de la ordenación estructural definida en el PGE de Castellón de la Plana y de la presencia del PIA-BP, asumiendo los objetivos de su promoción:

- Posicionar el AAE como referencia en el eje mediterráneo de la CV.
- Desarrollar el potencial de su localización estratégica.
- Favorecer los valores medioambientales, patrimoniales y paisajísticos
- Completar las conexiones del AAE con las principales infraestructuras de transporte
- Facilitar los desplazamientos incorporando las diferentes alternativas de movilidad
- Dotar al AAE de las instalaciones, equipamientos y servicios óptimos.

Para conseguir estos propósitos se hace indispensable modificar la ordenación estructural, en cuestiones como la redelimitación de sectores además de la consiguiente ordenación pormenorizada. La figura de planeamiento que se ajusta a la consecución de estos objetivos es la del Plan Especial (art. 43.1 TRLOTUP).

Se trata de un ámbito irregular, con la estación intermodal localizada entre su delimitación y que tiene, además, los siguientes límites:

- Norte, carretera CS-22, red primaria viaria y suelo no urbanizable (común y protegido)
- Sur, polígono industrial El Serrallo, Barranco de Fraga, red primaria viaria, suelo urbano y suelo no urbanizable (protegido)
- Este, polígono industrial El Serrallo, Barranco de Fraga, equipamientos de la red primaria de dotaciones, suelo no urbanizable (protegido) y el Puerto de Castellón.
- Oeste, carretera CS-22, Barranco de Fraga y red primaria viaria.

JUSTIFICACIÓN DE LA FIGURA DE PLAN ESPECIAL

En el presente documento se propone la elaboración y tramitación de un Plan Especial como instrumento idóneo para llevar a cabo toda la ordenación del Sector LogistiCS. Ello supone una variación respecto del planteamiento inicial del Ayuntamiento de Castellón, que entendemos justificado por los siguientes motivos:

- a) El análisis del territorio que se ha realizado y de las directrices de ordenación establecidas en las Fichas de Planeamiento y Gestión del Plan General Estructural de Castellón, lleva a proponer una serie de modificaciones y cambios en la ordenación estructural que tendrían un difícil encaje en la figura del Plan Parcial.

- b) Señala el art. 67.2 TRLOTUP que,

*“Los planes parciales, los planes especiales previstos en el planeamiento general y los planes de reforma interior, con carácter general, **no podrán modificar determinaciones del plan general estructural**. De forma excepcional y debidamente justificada, se podrán establecer modificaciones puntuales que tengan por objeto ajustar estas determinaciones al análisis más detallado del territorio propio de su escala, sujetándose a las siguientes condiciones:*

a) Si el órgano ambiental entiende que la modificación tiene o puede tener efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio y emite el documento de alcance, se seguirá el procedimiento ordinario previsto en el capítulo II de este título.

b) Si el órgano ambiental entiende que la modificación no tiene o puede tener efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio y emite el informe ambiental y territorial estratégico, se seguirá el procedimiento simplificado previsto en el capítulo III de este título. Deberán cumplirse las condiciones vinculantes que, en su caso, hayan impuesto el informe ambiental y territorial.”

- c) Por lo tanto, existiendo esa limitación legal para la incorporación en el Plan General Estructural de las modificaciones estructurales que se pretenden es necesario acudir a otro instrumento de planeamiento.

- d) El único instrumento adecuado para ello conforme a lo dispuesto en el art. 43 del TRLOTUP según el cual,

*“Los planes especiales complementan a los demás planes **y, en su caso, los modifican**. Pueden **formularse con la finalidad de establecer la ordenación territorial y urbanística de actuaciones incluidas en otros instrumentos de ordenación**, la ordenación de proyectos de obras, servicios o actividades que sean de interés general, actuaciones de rehabilitación, regeneración o renovación sobre el medio urbano a que se refiere este texto refundido y la legislación del Estado en esta materia, o en los supuestos regulados en la legislación sectorial que resulte de aplicación.”*

- e) El Plan Especial puede, en consecuencia, modificar en los aspectos que se pretenden, al Plan General Estructural, en concreto es un instrumento adecuado para establecer una ordenación urbanística de actuaciones que se han incluido en otros instrumentos de ordenación (el Plan General Estructural) pero de una forma que el estudio más detallado

y en profundidad del territorio a ordenar aconseja a modificar en alguno de sus aspectos.

- f) Por esta razón se ha optado por esta figura de planeamiento que permite incorporar todas las modificaciones de carácter estructural que se pretenden y que, sin perjuicio de que se irán indicando más adelante y se recojen en el Borrador de Plan Especial, se enuncian ahora a efectos meramente ilustrativos:
- a. **La definición del uso Logístico como uso dominante del Sector** (art. 21.1.d TRLOTUP), sin perjuicio de su compatibilidad con el uso industrial o productivo, estableciendo además esas reglas de compatibilidad.
 - b. **La redelimitación del Sector** (art. 21.1.h TRLOTUP) que pasa a considerarse un único sector en lugar de los dos previstos en el Plan General Estructural con una superficie de 1.696.788 m², lindante internamente con la Estación Intermodal de Adif en Castellón y además con los siguientes límites:
 - i. Norte, carretera CS-22, red primaria viaria y suelo no urbanizable (común y protegido)
 - ii. Sur, polígono industrial El Serrallo, Barranco de Fraga, red primaria viaria, suelo urbano y suelo no urbanizable (protegido)
 - iii. Este, polígono industrial El Serrallo, Barranco de Fraga, equipamientos de la red primaria de dotaciones, suelo no urbanizable (protegido) y el Puerto de Castellón.
 - iv. Oeste, carretera CS-22, Barranco de Fraga y red primaria viaria.



Figura 1 Situación física actual del ámbito

Además, se excluye de la superficie a ordenar la que se incluye en el PIA-BP, en tanto que es el único que a fecha de redacción de este documento se ha admitido a trámite y se encuentra en un avanzado estado de tramitación. En el caso del que el PIA-IGNIS sea admitido a trámite, durante la tramitación de este instrumento se adoptaran las modificaciones y cambios que resulten necesarios.

En este sentido se ha considerado también que la figura de Plan Especial permitirá tomar determinaciones de coordinación con los Proyectos PIA que se han mencionado (tanto el Proyecto PIA-BP como el Proyecto PIA-IGNIS) definiendo en su contenido las infraestructuras compartidas y estableciendo reglas de colaboración y coordinación de estos proyectos con la ordenación más general y de mayor calado urbanístico que supone la ordenación del Sector LogístiCS.

c. La modificación de la red primaria de dotaciones (art. 21.1.c TRLOTUP) puesto que,

- i. **Se plantea una nueva localización de la EDAR y se integra ésta en el Sector.**
En el PGE de Castellón la EDAR se localiza en un ámbito exento de afecciones y con una cota elevada que hace necesario el bombeo. Además, forma parte de la red primaria adscrita al sector por lo que es innecesaria su urbanización. Ante la gran cantidad de superficie con afecciones de carácter sectorial presentes en el sector, que imposibilita la materialización de la edificabilidad, se hace conveniente reservar las zonas exentas para incluir parcelas privadas y situar la depuradora, compatible con las afecciones, además, en una localización más baja. Así la parcela de la depuradora forma parte del sector aunque sigue sin estar en su superficie computable. La diferencia con la situación que establece el PGE es que ahora la parcela estará urbanizada, puesto que ocupa una situación interna al mismo.
- ii. **Se modifica la Red Primaria Viaria de dotaciones,** puesto que, la presencia del PIA-BP ha establecido un vial rodado en una posición relativamente distinta al vial de red primaria que establece el PGE de Castellón de conexión entre la CS-22 y la zona central del ámbito de actuación. En la ordenación del Sector LogístiCS se continua este vial que será el que cumpla con los objetivos de esta red primaria viaria.

Las necesidades de conexión del sector con las principales redes de comunicaciones viarias y de interconexión entre las bolsas de suelo que lo conforman, exigen la previsión de las siguientes dotaciones:

- Se propone un doble sistema de conexión entre la CS-22 y el acceso viario a la dársena sur del puerto de Castellón de la Plana: un acceso prioritario al que se accedería desde la salida 7 de la CS-22 y un acceso alternativo desde la salida 5 de la CS-22. De la primera, se reserva el suelo necesario para su ejecución. De la segunda, prácticamente toda queda interna al sector o al PIA-BP, por lo que se ejecutará, excepto la conexión con la red prioritaria y la conexión con el enlace de la salida 5 de la CS-22. No obstante, sí se prevé realizar la conexión con la CV-183, que a su vez conecta con la CS-22 y con la N-225, lo que asegura la

conectividad entre el norte y el sur de LogistiCS (junto con el tablero previsto por la infraestructura ferroviaria junto al barranco de Fraga), y que contará con una rotonda sobre la CV-183 y una plataforma viaria hasta la rotonda de acceso del PCV-03.

- Con la finalidad de asegurar la conexión alternativa con la dársena sur del puerto, la movilidad interna del sector y la conexión con la zona residencial de playa de Almassora, se prevé la construcción de dos rotondas en el límite sur y suroeste del sector LogistiCS que ocupan parcialmente suelo no urbanizable.
 - En el límite sur del sector, y como continuación de las previsiones del planeamiento de Almassora, se propone una zona verde que acompañe a la vía litoral junto al camí de la Donació.
 - Previendo la continuidad de la movilidad no motorizada del sector LogistiCS, se proponen dos pasos elevados para movilidad no motorizada entre el norte y el sur: uno ocupa suelo no urbanizable, y une la zona verde SVJ-04 con la rotonda de acceso junto al PCV-04, y formará parte de la vía litoral; el segundo unirá el SVJ-03 con el PCV-02, y formará parte de la red interna del Sector.
 - Se prevé el espacio para una conexión entre la nueva plataforma viaria de acceso a la dársena sur (acceso prioritario) y el vial interno PCV-02.
- iii. Con respecto a la red primaria adscrita al sector, se contempla todo el bloque E que establece el PGE de Castellón de la Plana, con excepción de la EDAR que se constituirá como parcela integrada en el sector, puesto que, como se ha descrito, este bloque comprende los dos sectores que, ahora, componen el Sector LogístiCS. El bloque E está compuesto por el equipamiento múltiple Serrallo sur, el equipamiento múltiple Serrallo norte, la ampliación del Parque Molí la Font y la Estación Depuradora.

TRAMITACIÓN

El Plan Especial, instrumento de ordenación que constituye el inicio del desarrollo urbanístico del ámbito, está sometido a evaluación ambiental estratégica, EAE, según establece el art. 46 del Texto Refundido de la Ley de Ordenación Territorial, Urbanismo y Paisaje, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, TRLOTUP.

En base a los criterios establecidos en el Anexo VIII del TRLOTUP, se prevé que la tramitación de la EAE será de carácter **simplificado**, aunque será el órgano ambiental el que determine tal circunstancia.

Por tanto, este documento formará parte de la solicitud de inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica (art. 52.1 y 52.2 del TRLOTUP) que se presentará ante el órgano sustantivo como primera fase de la tramitación ambiental del plan.

El **órgano sustantivo** del Plan será la Conselleria competente en urbanismo, puesto que el Plan Especial va a modificar algunas determinaciones de la ordenación estructural establecidas en el PGE del municipio y a desarrollar la ordenación pormenorizada de los sectores que conforman

el Sector LogístiCS. De la misma manera, será competente para informar su instrumento de paisaje correspondiente. (art. 44.3.c y d TRLOTUP)

A pesar de que el Plan General Estructural (PGE) y el Plan de Ordenación Pormenorizada (POP) de Castellón de la Plana son instrumentos evaluados ambientalmente, este Plan Especial afecta a la ordenación estructural establecida por ellos, por lo que el **órgano ambiental**, en virtud de lo establecido en el art. 49 del TRLOTUP, será el órgano autonómico dependiente de la Conselleria competente en medio ambiente.

El órgano sustantivo, una vez compruebe que la documentación está completa y es correcta, remitirá al órgano ambiental la solicitud que ahora se elabora, para someter la documentación a consultas a las administraciones públicas afectadas, de acuerdo con el art. 50.1.b del TRLOTUP y personas interesadas durante un plazo de 30 días hábiles.

El órgano ambiental emitirá un Informe Ambiental y Territorial Estratégico una vez recibidos los pronunciamientos. Con estas observaciones se elaborará la denominada Versión Final del Plan y un documento de consultas que se someterá a información pública por un periodo de 45 días, que podrá extenderse 20 días más si se producen cambios sustanciales, y se derivará hasta su aprobación definitiva.

ESTADO ACTUAL Y OBRAS PROGRAMADAS Y POLÍTICA DE INVERSIONES PÚBLICAS QUE INFLUYEN EN EL DESARROLLO DEL SECTOR.

Nuevo Acceso Ferroviario Sur, al Puerto de Castelló: El Puerto de Castelló cuenta con un acceso ferroviario (a dársena norte) conectado con la Red Ferroviaria de Interés General, de una sola vía sin electrificar y en ancho ibérico, infraestructura a todas luces insuficiente para la envergadura del Puerto de Castelló. El nuevo acceso se plantea en doble vía, electrificado y ancho mixto, con una plataforma intermodal que está integrada (aunque externa) con el ámbito de los sectores SI-Plataforma Logística y SI-Carretera Gro-Almazora, que van a funcionar a modo de zona de actividades logísticas del puerto. El tramo I de las obras (desde la conexión con la RFIG hasta la estación intermodal se encuentra en ejecución, mientras que el tramo II (desde la estación intermodal hasta los terrenos del puerto) se encuentra adjudicado. La fase I del tramo interior al puerto de Castelló se encuentra en ejecución.



Figura 2 Esquema conjunto del acceso sur planteado. Fuente: Autoridad Portuaria del Puerto de Castelló

Ferrocarril. Estación intermodal

El proyecto constructivo de la estación está redactado y contempla las actuaciones necesarias para la ejecución de las obras, a nivel de plataforma, necesario para materializar la conexión ferroviaria de la línea del Corredor Mediterráneo de Valencia-Barcelona entre las estaciones de Almassora y Castelló, con el Puerto de Castelló en su tramo II.

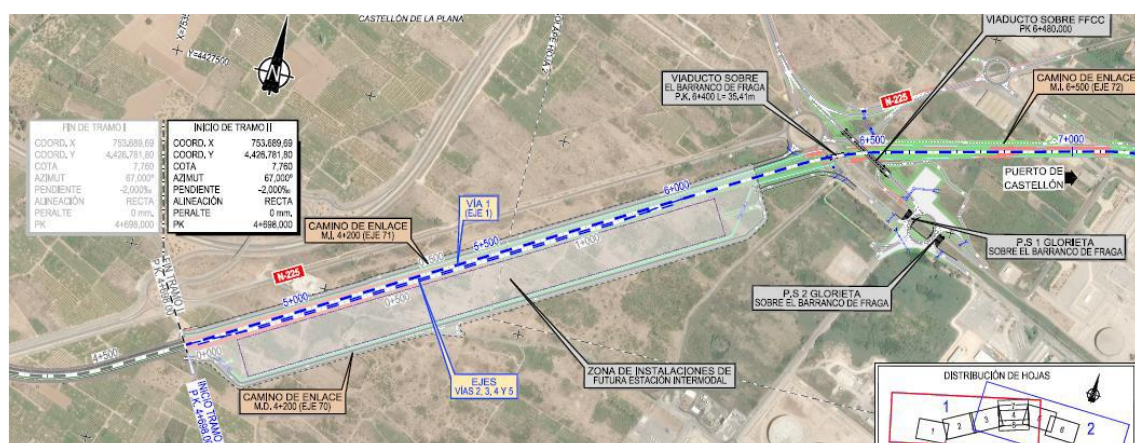


Figura 3 Detalle plano de conjunto del pr. constructivo de plataforma del nuevo acceso ferroviario sur al puerto de Castelló. Tramo II (INECO)

Segundo enlace eléctrico entre la Península y las Illes Balears

Se trata de un proyecto estratégico incluido en la planificación de la red de transporte eléctrico 2021-2026. Consiste en la construcción de un enlace submarino que unirá la subestación

conversora de Fadrell localizada al sur del ámbito, del que parte un a conducción enterrada, parte de la cual discurre por el vial sur hasta alcanzar el mar y alcanzar la futura estación conversora de San Martín de Baleares.

PIA “Proyecto de Descarbonización de los productos y procesos productivos que se llevan a cabo en la Refinería de Castellón” (PIA-BP)

La presencia de este Proyecto de Interés Autonómico, que ya ha iniciado su tramitación, ha provocado la reducción del Sector SI-Plataforma Logística.

El Plan consiste en ampliar las instalaciones de la actual Refinería BP en el Polígono Industrial de El Serrallo para permitir la ubicación de las nuevas instalaciones necesarias para desarrollar el proyecto de descarbonización. En total 164.545 m2 de superficie localizados en el Sector SI-Plataforma Logística en el linde oeste de El Serrallo.

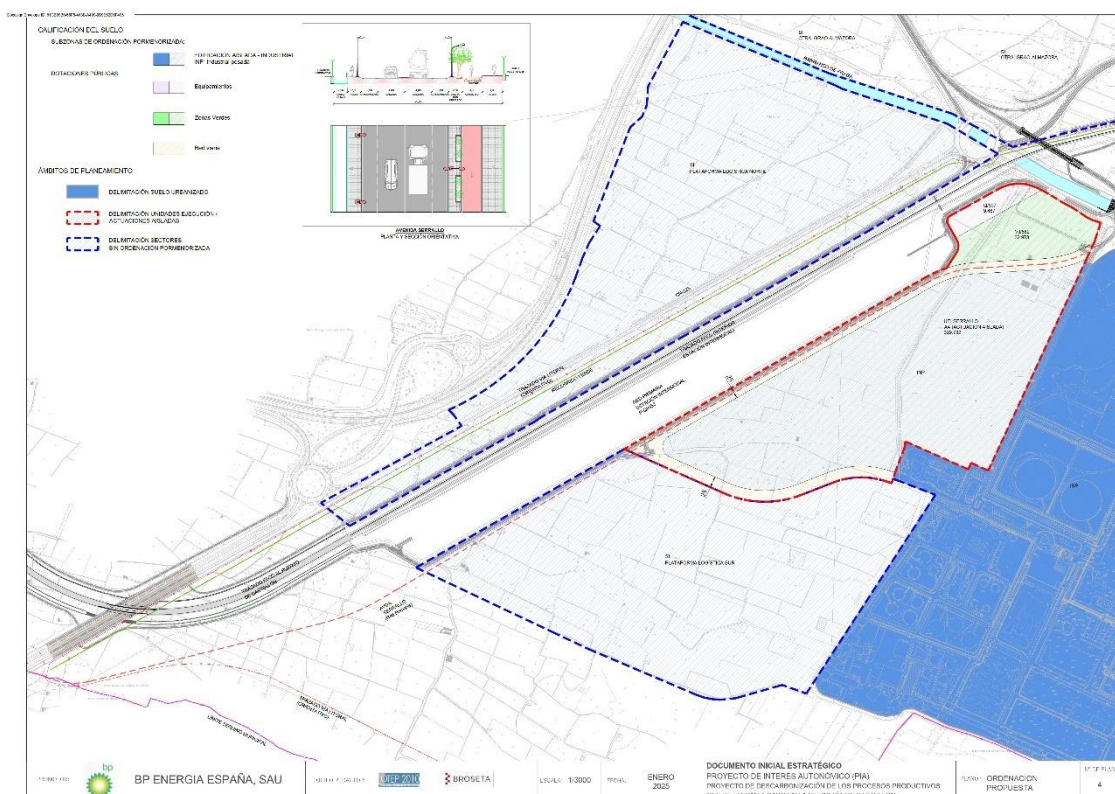


Figura 4 Ordenación pormenorizada en el ámbito del PIA-BP definida en la Modificación Puntual del PGE de Castellón del PIA del Proyecto de Descarbonización de los productos y procesos productivos que se llevan a cabo en la Refinería de Castellón.

Proyecto del paso superior del vial de conexión de la CS-22 sobre el nuevo acceso ferroviario sur al Puerto de Castellón en el entorno del p.k. 7+110

El proyecto, realizado desde el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, consiste en un paso superior sobre el acceso ferroviario a la altura de la intersección del trazado ferroviario con el vial de acceso al puerto desde la CS-22

Proyecto de Acceso Norte al Puerto de Castellón

Elaborado por la Oficina del Plan de la Conselleria d'Infraestructures i Transport se propuso una conexión desde la ronda de Castellón de la Plana hacia la CS-22, aunque no ha sido incorporado al PGE de Castelló (aprobación posterior)



Figura 5 Imágenes del proyecto de Acceso Norte al Puerto

PLANEAMIENTO VIGENTE

El planeamiento urbanístico de la Comunitat Valenciana viene definido a escala regional por la **Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana** (ETCV, Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana). Ésta define un modelo territorial de futuro para la Comunitat Valenciana, que, aunque ahora tiene un carácter orientativo, el PGE de Castellón contempló sus determinaciones.

El Decreto 201/2015, de 29 de octubre, del Consell, por el que se aprueba el Plan de Acción Territorial sobre prevención del riesgo de inundación en la Comunitat Valenciana, PATRICOVA, determina una peligrosidad de inundación, que ha sido objeto de varios estudios de inundabilidad específicos, cuyas medidas asumirá el plan que ahora se elabora y que, además, deberá completar y estudiar con mayor detalle con su respectivo estudio en cumplimiento del artículo 19 de la normativa del PATRICOVA.

El planeamiento general vigente de Castelló de la Plana comprende el Plan General Estructural de Castelló, aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Castellón en sesión de 17 de diciembre de 2021, siendo publicado en el BOP nº 153 de 23 de diciembre de 2021, y el Plan de Ordenación Pormenorizada, aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Castellón de la Plana en sesión extraordinaria de 11 de noviembre de 2022, siendo publicado en el BOP en fecha de 17 de noviembre de 2022, junto con todas las modificaciones y planes de desarrollo que se han aprobado de forma definitiva desde entonces.

Planeamiento urbanístico

Dado que, el Proyecto de Interés Autonómico del Proyecto de Descarbonización de los productos y procesos productivos que se llevan a cabo en la Refinería de Castellón, ha sido admitido a trámite e iniciada la EAE de la pertinente Modificación Puntual del PGE de Castellón, se adopta su contenido, sin perjuicio de que deban adaptarse en el momento de su aprobación definitiva. Esta Modificación del PGE de Castellón de la Plana relacionada con el Proyecto de Descarbonización de los productos y procesos productivos que se llevan a cabo en la Refinería de Castellón, establece una nueva ficha de planeamiento y gestión para el sector del PGE SI-Plataforma Logística (uno de los dos sectores que ahora se desarrollan), dado que parte de su ámbito original ha sido incluido en el PIA-BP, en concreto unos 164.545 m² de superficie.

De esta manera el ámbito del contrato quedaría redefinido en un sector de planeamiento resultado de la modificación del ámbito del Sector SI-Plataforma Logística por la Modificación Puntual y por el Sector SI-Ctra. Grao-Almassora del PGE de Castellón de la Plana:



Figura 6 Esquema del sector LogístiCS, los sectores del PGE y del ámbito del PIA-BP

Figura 7 Ficha de planeamiento y gestión del Sector Ctra-Grao Almassora del PGE de Castellón

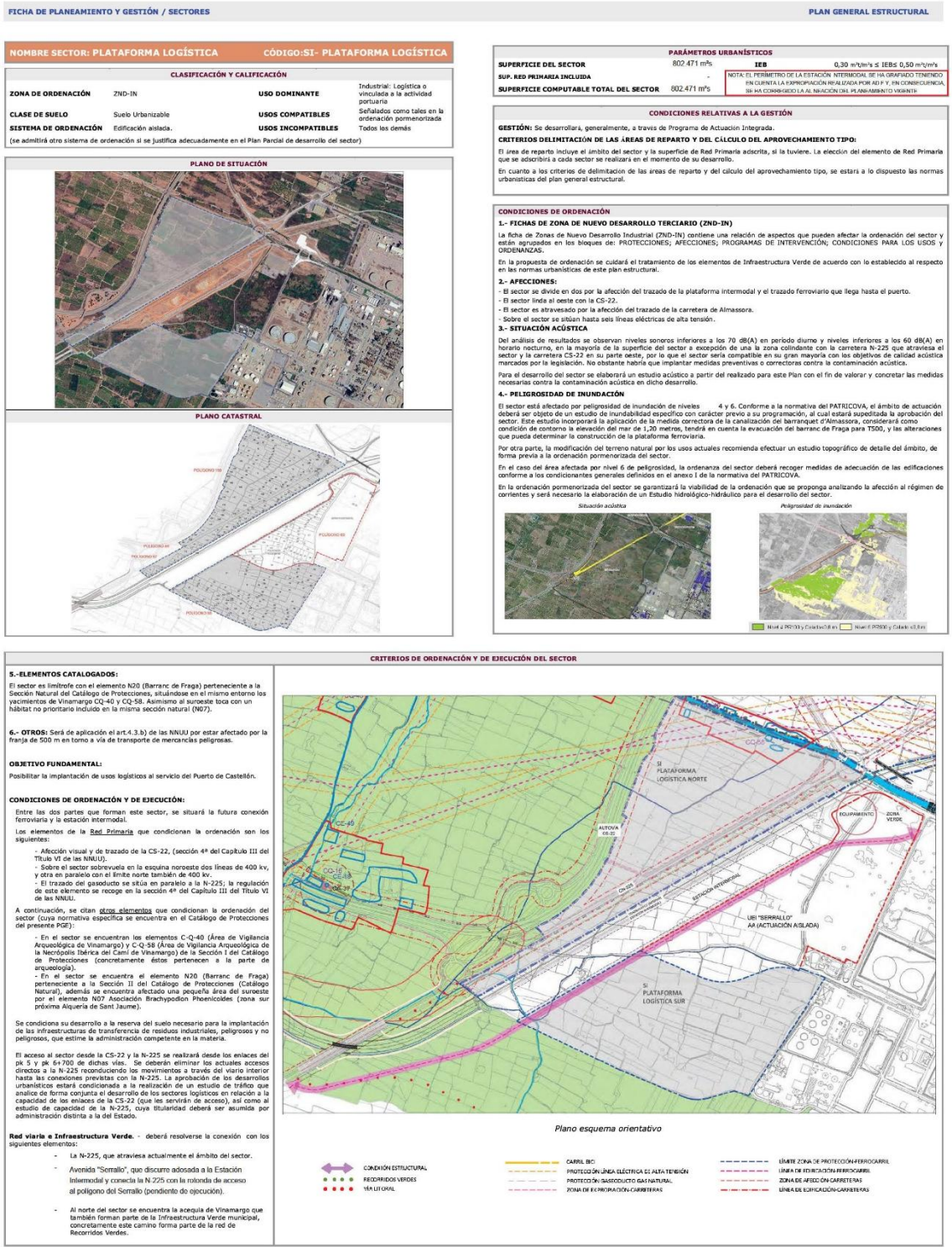


Figura 8 Ficha de planeamiento y gestión del Sector Plataforma Logística de la Modificación Puntual del PGE de Castellón del PIA del Proyecto de Descarbonización de los productos y procesos productivos que se llevan a cabo en la Refinería de Castellón (PIA-BP).

El PGE de Castelló ha establecido las condiciones de desarrollo de los sectores SI-Plataforma Logística y SI-Carretera Grao-Almazora. El IEB se establece como una horquilla entre 0,3 y 0,5 m²/m²s. Para ambos sectores, el Plan establece un conjunto de suelos de red primaria a adscribir para conformar su área de reparto (art.11.3.1 de la NNUU del PGE de Castelló de la

Plana). El llamado Bloque E está conformado por ambos sectores y la red primaria adscrita que le corresponde:

Bloque E	sup (m2)
Estación depuradora	56.805
Equipamiento múltiple Serrallo nor	6.921
Equipamiento múltiple Serrallo sur	26.126
Ampliación Parque Molí la Font	59.591

Figura 9 Bloque E de suelos a adscribir a los sectores que conforman el Sector LogístiCS (PGE de Castelló)

A modo de resumen el propio PGE establece la casuística que se produce:

SECTORES	SUP. COMPUT. (m2s)	HORQUILLA EDIFICABILIDAD (m2t/m2s)			COEF. POND.	APROVECHAMIENTO (m2tuc/m2s)			REPARTO RED PRIMARIA ADSCRITA con APROV. MEDIO (m2s)		
		IEB MAXIMO	IEB MEDIO	IEB MINIMO		MAXIMO	MEDIO	MINIMO	Con IEB MAXIMO	Con IEB MEDIO	Con IEB MINIMO
SI-Plataforma Logística	915.172	0,50	0,40	0,30	1,0000	0,5789	0,3677	0,4453	378.434	80.365	-205.258
SI-Ctra. Grao-Almassora	786.647				1,0000				274.708	69.078	-148.998

Figura 10 Bloque E de suelos a adscribir a los sectores que conforman el Sector LogístiCS (PGE de Castelló)

Las fichas exigen la elaboración de un Estudio Acústico y de un Estudio de Inundabilidad. Además de las condiciones de la ordenación, que pasa por las NNUU del PGE y por las ordenanzas aplicadas por el POP, los sectores están muy condicionados por diversas afecciones sectoriales, descritas en el Documento Inicial Estratégico que acompaña a este borrador de Plan.

Además de esta red primaria adscrita, el PGE de Castellón establece también una red primaria inscrita o contigua en los sectores, a tener en cuenta, en concreto:

- La N-225 que atraviesa ambos sectores y que llega al Puerto.
- La conexión estructural necesaria para acceder al ámbito desde la CS-22 (sur), que a pesar de que no tiene un trazado concreto en el PGE, se configura como un eje vertebrador. La ordenación del PIA-BP sí que ha establecido un trazado de esta conexión, por lo que la ordenación que ahora se propone continua ese trazado.
- Aunque no es red primaria inscrita ni adscrita al sector, la plataforma ferroviaria y el trazado del ferrocarril conforma parte del núcleo central de la actuación.
- El acceso al puerto y al sector desde la CS-22 (norte)
- Las líneas aéreas de alta tensión que atraviesan el ámbito en sentido noroeste-sureste.

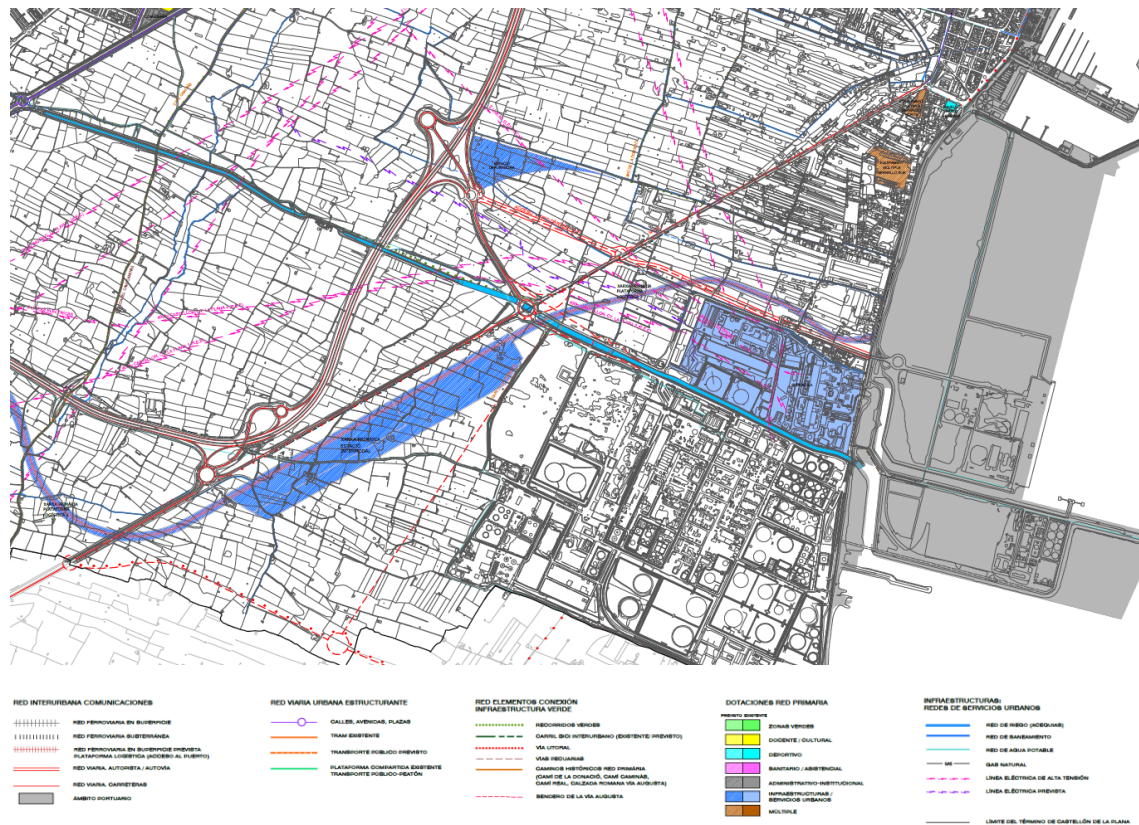


Figura 11 Extracto del plano de la red primaria en el ámbito y su entorno (PGE de Castelló)

Infraestructura verde y del paisaje

Respecto a la **infraestructura verde y el paisaje**, el ámbito de actuación se encuentra parcialmente afectado por el Decreto 58/2018, de 4 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral de la Comunitat Valenciana, PATIVEL.

Aunque en el ámbito que nos ocupa (ver figura inferior), el PATIVEL no establece suelos de protección litoral ni de refuerzo del litoral, ni corredores de carácter ecológico y/o funcional, la ordenación pormenorizada del Plan estará a lo dispuesto en sus determinaciones generales para los ámbitos estricto, ampliado y de conexión y en lo relativo a la Vía Litoral. En materia de paisaje, el PGE y el POP de Castellón redactaron los correspondientes Estudios relativos al paisaje.

El Estudio de Paisaje del PGE incluye el ámbito en la unidad de paisaje supramunicipal de paisaje de cultivos de la plana (en coherencia con el Paisaje de Relevancia Regional PRR 36 Huerta de la Plana de Castellón) y en las unidades dentro de ésta de 3B huerta del marjal y 4F transición cultivo-marjal.

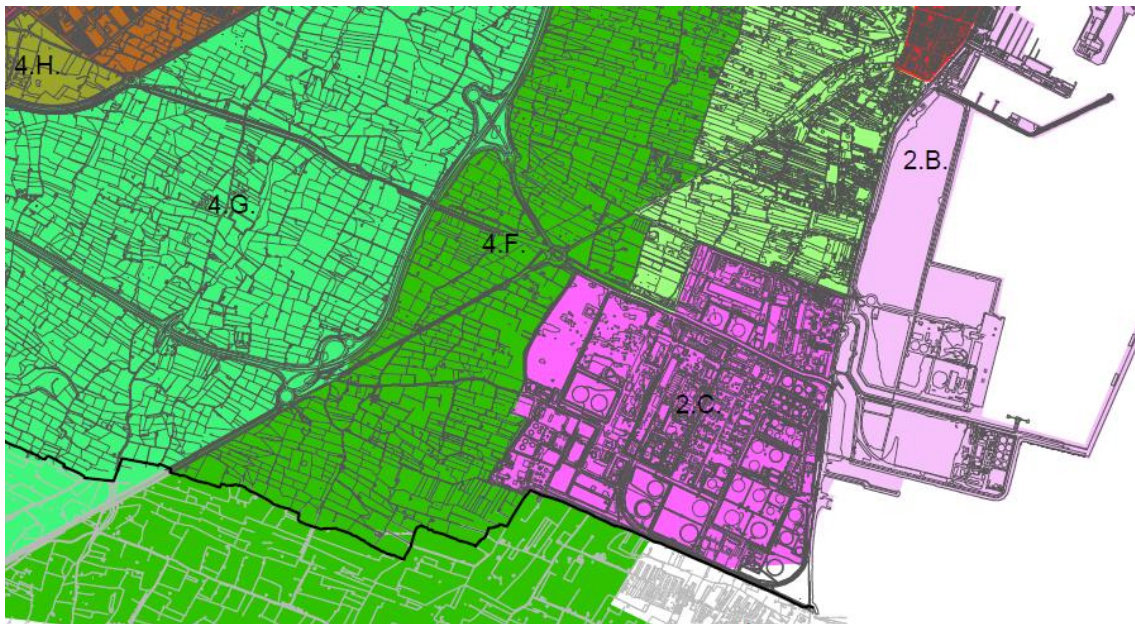


Figura 12 Extracto del plano del Estudio de Paisaje del PGE donde se muestran las unidades de paisaje 4F y 3B

Esta unidad de paisaje, considerada de alta calidad paisajística se ha incluido en el Catálogo de Protecciones del PGE. Se trata, en nuestro caso, de un paisaje de borde entre un suelo de carácter industrial relacionado con el desarrollo del Puerto de Castellón y otro de características agrícolas, para el que se establece una transición en la ordenación pormenorizada y se prioriza la conexión entre ambos. El Plan contemplará entre su documentación un estudio de integración paisajística, que desarrollará pormenorizadamente la integración en el medio del desarrollo del sector.

El EP del POP consecuentemente, incluye el ámbito en las subunidades 2C (paisaje industrial del Grao), 3B (huertas de la marjal), 4F (marjalería) para las que establece unas normas de carácter general y particular (fichas de paisaje pormenorizado)

SI PLATAFORMA LOGÍSTICA	UP Nº4 F: CULTIVOS DE LA PLANA. TRANSICIÓN CULTIVOS MARJAL	SUBUNIDAD 2C: PAISAJE INDUSTRIAL DEL GRAO SUBUNIDAD 7.B: INDUSTRIAL/TERCIARIO EN BORDES DE CONEXIÓN
SI CTRA GRAO- ALMAZORA	UP Nº3 B: HUERTA DE LA MARJAL Y 4F: CULTIVOS DE LA PLANA. TRANSICIÓN CULTIVOS MARJAL	SUBUNIDAD 2C: PAISAJE INDUSTRIAL DEL GRAO SUBUNIDAD 7.B: INDUSTRIAL/TERCIARIO EN BORDES DE CONEXIÓN

Figura 13 Correspondencia entre unidades de paisaje del EP PGE y las subunidades del EP POP

La infraestructura verde a escala local queda configurada en el POP de Castelló, y en el entorno del ámbito LogístiCS, y su representación gráfica se muestra en la siguiente imagen:

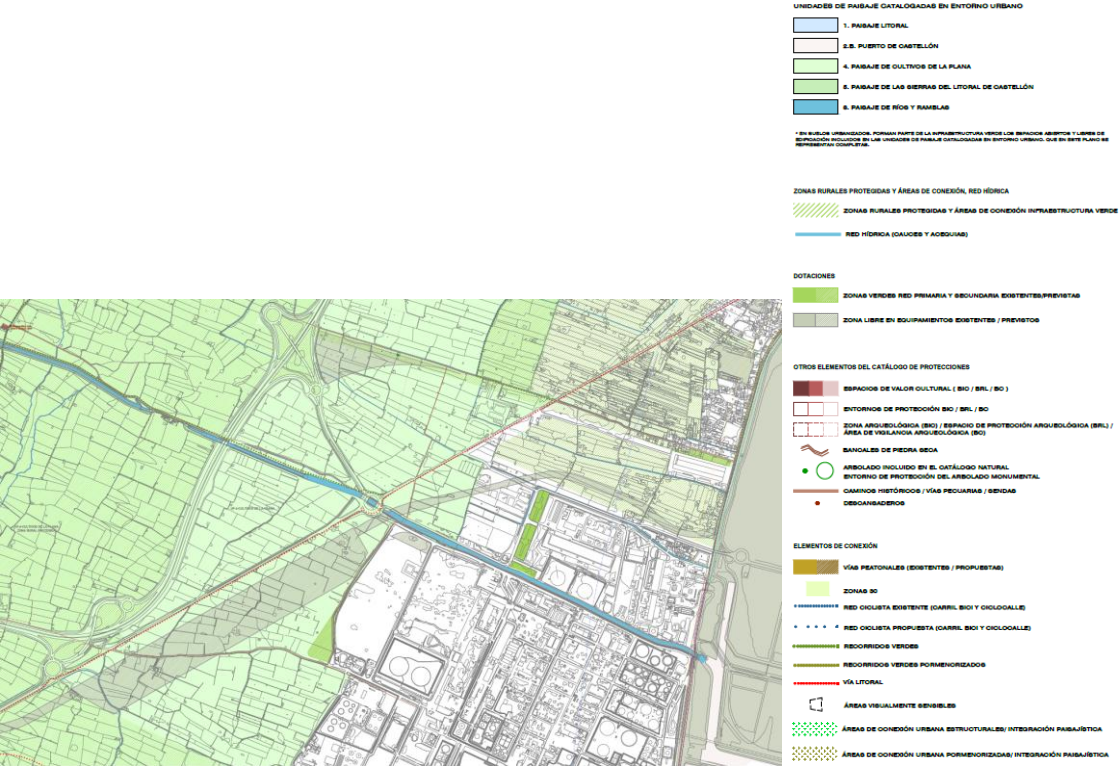


Figura 14 Extracto del plano de infraestructura verde del POP de Castelló

Se puede apreciar que el ámbito de LogístiCS se implanta sobre la unidad de paisaje de cultivos de la plana donde se han establecido varios elementos de conexión como son la Vía Litoral que discurre paralela a la N-225 y el Camí de la Donació, que parcialmente coincide con ella.

La normativa del POP, para la unidad de paisaje de cultivos (art 4.3.7 del POP) de la plana incide en la continuidad de la infraestructura verde con modos blandos de transporte y la transición con los espacios urbanizados.

Patrimonio cultural

En el entorno de la zona de actuación se localizan diferentes elementos de valor patrimonial recogidos en el **Catálogo de Protecciones** de Castelló. Según éste, en el sector LogístiCS no existe patrimonio de carácter arquitectónico a considerar.

Respecto al patrimonio relativo a arqueología, en el ámbito de actuación encontramos una serie de áreas de vigilancia arqueológica: Pujolet de Matamoros (CQ-61), L'Alqueria de les Monges (CQ-46), Camí d'Almalafa/Braçal del Mig (CQ-48), Vinamargo/Orfens (CQ-40) y Necrópolis Ibérica del Camí de Vina margo (CQ-58), que pueden condicionar la ordenación una vez se realice la prospección arqueológica.

Estas AVAs se encuentran todas dentro de los límites de los sectores. Las actuaciones previstas en el Plan General Estructural son mantenimiento de importancia media, no urgente.

La legislación autonómica en materia de patrimonio contempla el patrimonio arqueológico como una de las manifestaciones más relevantes de la historia del ser humano y de nuestra evolución como pueblo. El devenir histórico y la identidad de los pueblos encuentran en el patrimonio arqueológico uno de sus testimonios fundamentales. Por eso, el registro documental del patrimonio de esta naturaleza contribuye a la comprensión e interpretación de nuestra evolución cultural. La legislación establece que formen parte del patrimonio arqueológico valenciano los bienes inmuebles, objetos, vestigios y cualesquiera otras señales de manifestaciones humanas que tengan los valores propios del patrimonio cultural y cuyo conocimiento requiera la aplicación de métodos arqueológicos. Esta circunstancia dota a las intervenciones arqueológicas de una singularidad que exige un tratamiento específico y peculiar, pero integrado, en los diferentes campos que constituyen el patrimonio cultural.

Cualquier movimiento de sedimento que se realice en una zona catalogada como yacimiento arqueológico o en su perímetro de protección establecido, deberá ser objeto de actuación arqueológica. En este caso, puesto que los espacios de protección están delimitados, será necesario realizar una serie de catas arqueológicas previas al inicio de los movimientos de sedimento en todas aquellas zonas que estén dentro del perímetro de protección establecido en cada caso. Finalizadas las catas arqueológicas, se realizará una valoración de los resultados y se pasará a realizar una excavación arqueológica en extensión en los lugares en los que se documenten restos arqueológicos, y una vigilancia arqueológica en el resto de los sectores en los que la ejecución de la obra implique movimiento de sedimentos.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 60 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de Patrimonio Cultural Valencia, modificada por la Ley 5/2007 de 9 de febrero y por el Decreto 107/2017, de 18 de julio, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de regulación de las actuaciones arqueológicas en la Comunitat Valenciana, toda actuación arqueológica o paleontológica deberá ser autorizada expresamente por la Dirección Territorial de Cultura y Patrimonio de la Conselleria de Cultura y Deportes de la Generalitat Valenciana, por lo que se deberá redactar un proyecto de intervención arqueológica y registrarse en la Dirección Territorial de Cultura de Castelló para recibir la pertinente autorización.

Respecto a la Sección Natural del Catálogo, el sector es limítrofe con el elemento N20 (Barranc de Fraga).

El Barranc de Fraga cuenta con protección integral, es un elemento que tiene funciones de conector y corredor ecológico y funcional y ruta verde, al comunicar el mar y el puerto con la

antigua Sequia Major, llegando hasta Benadresa, el tramo del barranco colindante a los sectores se encuentra encauzado, desde la N-225 hacia aguas abajo con cajeros de hormigón.

Desde el punto de vista de la biodiversidad se encuentra afectado una pequeña área del suroeste por el elemento N07 Asociación Brachypodium Phoenicoides (zona sur próxima Alquería de Sant Jaume).

Además, en el ámbito se encuentra un **hábitat de interés** comunitario, 6220 Herbazales altos, subnitrófilos, dominados por Hyparrhenia hirta, Zonas subestépicas de gramíneas y anuales de Thero-Brachypodietea. Y también se encuentran hábitats de la Lista Patrón Española de Hábitat Terrestres (LPEHT) siendo el de mayor valor de estos es el de Carrizales de Phragmites australis con inundación estacional generalmente escasa, aunque todos ellos sin valor ecológico relevante. Este último se encuentra colindante al sector “Plataforma logística” al este del camí de la Donació.

También cabe destacar la presencia de un **árbol monumental**, Almez próximo al camí Almalafa, con categoría de Espacio de Alto Valor Cultural. Este lledoner se encuentra vinculado al sector en la zona de ampliación de la EDAR prevista en el PGE.



Figura 15 Situación de los bienes catalogados N07 y N20

Respecto del patrimonio de carácter paisajístico, el sector se encuentra en un Paisaje considerado por el PGE de Alta Calidad Paisajística, el Paisaje de Cultivos de la Plana (P005), que adquiere un carácter de borde en el sector LogístiCS al desarrollarlo urbanísticamente. El Estudio de Integración Paisajística que acompañará al Plan tomará en especial consideración la imagen que ofrecerá el sector hacia este paisaje, así como la conexión de los caminos históricos y otras infraestructuras presentes.



Catálogo de Paisaje de Castellón de la Plana

PAISAJE

ÁREA INFORMATIVA

DESCRIPCIÓN FORMAL e HISTÓRICA:

El paisaje agrícola es la muestra de la interacción más estrecha que existe entre el hombre y la naturaleza. Este paisaje, en concreto se presenta en Castellón un rico patrimonio agrícola, hidráulico y etnológico, con variedad de elementos considerados como recursos de interés cultural.

La mayor parte del término municipal se encuentra ocupada por esta unidad que ofrece un patrón repetitivo y compacto, que llega hasta las cotas más bajas de las sierras litorales por el norte y, hasta la Rambla de la Viuda por el sur, ofreciendo unos bordes nítidos en la unidad que, no lo son tanto, de forma interior, cuando rodean al casco urbano.

Desde el mirador del Santuario de la Magdalena y desde las principales cumbres de término municipal se tiene acceso a la visión de un paisaje de cultivos continuo, de gran extensión, con dominancia de componente horizontal, implantado sobre un relieve suave y abierto, con pendiente favorable a la escorrentía natural del terreno, hacia los cauces fluviales y el mar, y con una elevada fragilidad visual.

Los elementos que definen esta unidad de paisaje son: el cultivo de cítricos, mayoritariamente de naranjos, la morfología de la red parcelaria, los caminos de acceso a las fincas, las construcciones de tipo agrícola y las instalaciones de riego con elementos que forman parte del patrimonio hidráulico histórico del municipio.

A pie de parcela observamos una alta densidad de arbolado, la forma redondeada de cada árbol, la disposición ordenada de cada pie en hileras, los colores uniformes durante el año, el contraste cromático entre el suelo y el árbol y los elementos de la red hidráulica en muy buen estado de conservación.

Las edificaciones tradicionales que se encuentran, generalmente, de forma aislada, vienen ligadas a la actividad agrícola que se realiza, y son, normalmente, de una o dos plantas, monocarónicas y realizadas con materiales simples y tradicionales de la zona. Muchos de las que están ligadas a las explotaciones más extensas y productivas han sido rehabilitadas para su conservación y para ser dedicadas, generalmente a otros usos de tipo turístico y/o comercial. Esta unidad se engloba dentro del Paisaje de Relevancia Regional PRR 36: "Huerto de la Plana de Castellón" que engloba a varios términos municipales y, que está delimitado como un paisaje sobresaliente o significativo a nivel regional, que se caracteriza por presentar valores y recursos significativos, en general, en buen estado de conservación, y con elevado aprecio social.

El elemento verde (manto verde de las plantaciones que envuelve a la ciudad) es considerado por la población como recurso paisajístico.

RECURSOS

Ambientales: El más importante es la red hidrográfica, Río Seco, Rambla de la Viuda y barrancos.
Culturales: BRLs, yacimientos, cuevas, arbolado monumental, estructura agraria y regadíos históricos, vías pecuarias.
Visuales: Formales del territorio (Ríos, rambas y barrancos), Hitos arri-

INFORMACIÓN DEL BIEN:

UNIDAD DE PAISAJE DE CULTIVOS DE LA PLANA

Ver Ficha U. de Paisaje nº 4

TITULARIDAD Privada.

UBICACIÓN

Límites de la Unidad:
Norte: Falda montañas Castellón y Bortol, Canal cota 100.
Sur: Rambla de la Viuda, a ambos márgenes del Barranco de Fraga hasta Polígono Serrallo.
Este: Terrenos propios de la marjal. Camí del Segón Canal y de la Donació.
Oeste: Monte del Pantano y Sierra de Bortol.
Centro: Casco Urbano.

ENTORNO

Corredor paisajístico y ecológico de primer orden, conecta varios términos municipales y entrelaza diferentes unidades de Paisaje.

DESCRIPCIÓN

Paisaje agrícola de cítricos que domina la mayor parte llana del término municipal. Ambiente antropizado blando, aunque el amplio manto de color verde contribuye a la sensación naturalizada.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

Morfología
Fisiografía plana con plantaciones en hilera y construcciones agrícolas.
Estado: Bueno

Vegetación

Tipo: Cultivo de cítricos.
Arvense-ruderal asociada al cultivo y en ausencia de este, grama, cola de caballo, cañaveral, gramíneas e invasoras. En parcelas abandonadas comunidades de Inula viscosae-Oryzopetium miliaceae.
Estado: Bueno

Fauna

La fauna es la asociada a un ambiente antropizado de cultivo. Destacan las aves, Verderrón, Jilguero, Carbonero común, Mirlo común, Chochín.
Estado: Bueno

Edificaciones

Infraestructura hidráulica histórica, canales y acequias. Construcciones agrícolas.
Estado: Bueno

ELEMENTOS IMPROPIOS

Implantaciones mediante DICs.

REFERENCIAS DOCUMENTALES:

La Plana de Castellón: formación de un paisaje agrario mediterráneo. Domingo Pérez, C.
Las acequias de la Plana de Castellón. Guinot Rodríguez, E.
Evolución agraria de la Plana de Castellón. López Gómez, A.
Patrimonio cultural a les hortas valencianes. Sanchis, C.
Camp i ciutat a les hortas valencianes. Courtat, R.
El patrimonio cultural en el medio rural valenciano. Cruz, J.
Catálogo de los paisajes de relevancia regional. Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge.

CÓDIGO

P - 005

DENOMINACIÓN:

Paisaje de Cultivos de la Plana

SITUACIÓN:

Término municipal de Castellón

REFERENCIA CATASTRAL:

DOCUMENTOS GRÁFICOS:
Planos de situación



Por el Norte la Unidad se extiende hacia Benicassim

Por el Sur la Unidad continúa hacia Almazora

Fotografía



AYUNTAMIENTO DE CASTELLÓN DE LA PLANA



PAISAJE

Catálogo de Paisaje de Castellón de la Plana

ÁREA NORMATIVA



P - 005

CÓDIGO

DENOMINACIÓN:

Paisaje de Cultivos de la Plana

CATALOGACIÓN:

Conjunto

DESCRIPCIÓN FORMAL e HISTÓRICA (sigue):

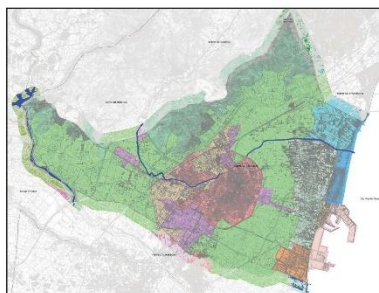
cialas (ermitas del Caminós, Basílica de Uedó) y Parajes (Molí la Font). Rutas escénicas: Caminós, Mota del Riu Sec, Romeria de la Magdalena.

Los elementos lineales que lo cruzan formados por cauces fluviales, acequias, red de vías pecuarias y caminos históricos, permiten, además del acceso a la propia actividad productiva, la conectividad ecológica y el disfrute del paisaje.

Dada la profusión de Recursos Paisajísticos, remitimos a la ficha de la unidad de paisaje y al plano de Recursos Culturales

ENTORNO DE PROTECCIÓN:

Delimitación gráfica



Delimitación escrita

Ver apartado Ubicación y Ficha de Paisaje de la unidad 4.

NORMATIVA SECTORIAL:

- Plan de Acción Territorial de Carácter sectorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana (Acuerdo de 28 de enero de 2003 del Consejo de la Generalitat y Revisión).
- Directiva 92/43/CEE del Consejo de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (Directiva Hábitats).
- Decreto 65/2006 de 12 de mayo, del Conseller, por el que se desarrolla el régimen de protección de las cuevas y se aprueba el Catálogo de Cuevas de la Comunitat Valenciana.
- Normas dictadas por la Comunidad de Regantes del Pantano de María Cristina
- Normas dictadas por la Comunidad de Regantes de Castellón (Sindicato de Riegos de Castellón)
- Ley 4/1998 de 11 de junio de Patrimonio Cultural Valenciano
- Ley 14/2003, de 10 de abril de Patrimonio de la Generalitat Valenciana.
- Ley 4/2006, de 19 de mayo, de la Generalitat, de Patrimonio Arbóreo Monumental de la Comunitat Valenciana.

NORMATIVA PLAN:

Se remite a la normativa urbanística del Plan General Estructural.

PROTECCIÓN PROPUESTA:

CLASE Paisaje.
CATEGORÍA Unidad de Paisaje calidad Alta.
NIVEL Integral.

COMPONENTES PRINCIPALES: NÚMERO E IDENTIFICACIÓN (VALORACIÓN)/ CARÁCTER/ ESTADO DE CONSERVACIÓN:

Dada la extensión que abarca la unidad, son múltiples los recursos que en ella se encuentran, tanto de interés ambiental, cultural como visual. Se detallan en la ficha de la unidad.

Conflictos:

La importancia de la citricultura ha cambiado en los últimos tiempos, siendo actualmente un sector en decadencia, estando sometidos a dinámicas de abandono.
-Especulación de suelos próximos a la ciudad.
-Fractura de la Unidad en el borde con la ciudad por implantaciones mediante DIC.

1. U.P. Cultivos de la Plana/Ambiental/Buen estado

ACTUACIONES PREVISTAS:

Al no existir una protección específica ni políticas de apoyo a la agricultura, la fragilidad de este paisaje es muy alta. Para evitar cambios en la unidad, deberían promoverse actuaciones tendientes a mantener la rentabilidad de los cultivos y evitar el abandono de los mismos. En cuanto a los recursos culturales se prevén medidas de protección y actuaciones de conservación y mejora.

Se estará a la dispuesto en las Normas de Integración Paisajística del E.Paisaje, y específicamente a las correspondientes a la Unidad de Paisaje nº 4-epígrafe 3.4.4.-.

1. U.P. Cultivos de la Plana /Mantenimiento/Media/No-urgente

OBSERVACIONES:

Los Cultivos de la Plana vistos desde la Magdalena



Los cultivos envuelven la ciudad de Castellón



Predominio del cultivo de cítricos



AYUNTAMIENTO DE CASTELLÓN DE LA PLANA

Figura 16 Ficha del Catálogo de Protecciones del Paisaje de Cultivos de la Plana

Movilidad

La **movilidad** en el ámbito va a tener una consideración relevante, tanto en el tráfico de mercancías, en atención a las necesidades que se producen en los sectores de carácter logístico en general, como la destinada al movimiento de personas en su vertiente motorizada y no motorizada. Las propuestas han de estar necesariamente alineadas con el PMUS de Castellón (que figura entre la documentación del PGE)

AFECCIONES PRESENTES EN EL TERRITORIO

Como se puede observar en la documentación gráfica que acompaña a este documento, las afecciones que soporta el ámbito son:

Ferrovias

El sector es atravesado por la futura línea ferroviaria de acceso al Puerto de Castellón, por lo que se encuentra afecto por las servidumbres del sector ferroviario, definidas en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (art. 14, 15 y 16)

Estas afecciones figuran en el PGE de Castelló de la Plana (imagen inferior) y han sido incorporadas a la documentación gráfica y a la normativa:

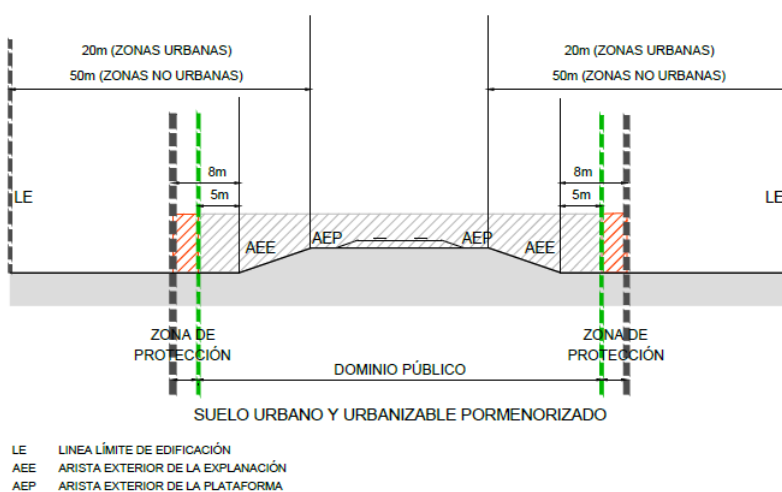


Figura 17 Esquema y distancias consideradas en la afección ferroviaria del PGE

Por ello, en estas áreas, definidas gráficamente en el plano de afecciones, será de aplicación la legislación y normativa vigentes del sector ferroviario.

Carreteras

El sector se encuentra atravesado por la carretera nacional N-225 titularidad del Estado. Con titularidad de carácter autonómico, se encuentra afectado por la CV-183 y CS-22.

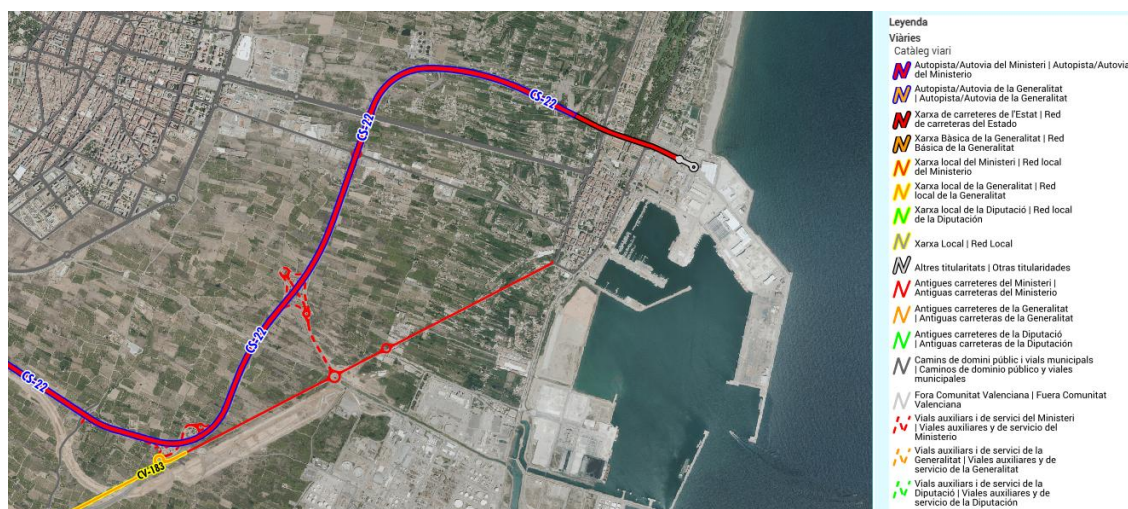


Figura 18 Visor de la GVA. Infraestructuras viarias del Catálogo Viario de la CV

Tanto la CS-22 como la N-225 producen afecciones en el sector, la primera desde la legislación en materia de carreteras autonómica y la segunda estatal.

	Legislación	A ZDP	B ZS	B ZP	C ZA	D LLE
C-22	Estatul, autovía	8 m	25 m		100 m	50 m
N-225	Estatul, convencional	3 m	8 m		50 m	25 m
CV-183	Autonómica, local	3 m		25 m		

Figura 19 Tabla de las dimensiones de las zonas de afección de las carreteras en el ámbito (dominio público, servidumbre, protección, afección y límite edificación)

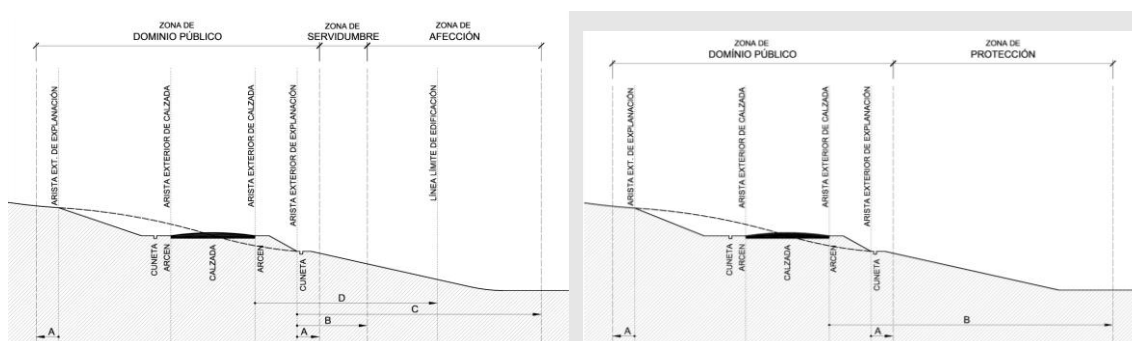


Figura 20 Esquemas de afecciones de carreteras. A la izquierda según Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras y RD 1812/1998, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras; a la derecha según la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Valenciana.

Adicionalmente, existe una previsión en el ámbito para permitir el acceso viario a la dársena sur del puerto de Castellón, que contará con sus propias afecciones. El PGE de Castellón prevé esta infraestructura, que debería permitir al paso de vehículos pesados entre la salida 7 de la CS-22 y el acceso a la dársena sur del puerto de Castellón, evitando los cruces con la infraestructura viaria de LogistiCS, siguiendo aproximadamente la traza de la escorredera de Vinatxell.

Emergencias

Entre otras infraestructuras, la autovía CS-22 (en el futuro, la línea ferroviaria de acceso sur al Puerto de Castelló y la plataforma de acceso viario a la dársena sur probablemente entrarán en esta categoría) está identificada como vía con riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por el DECRETO 49/2011, de 6 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el Plan Especial ante el Riesgo de Accidentes en el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril, por contener usos residenciales en una franja de 500 metros de ancho, convirtiendo a Castelló en un municipio de riesgo alto. A tal efecto, Castelló de la Plana ha elaborado el correspondiente Plan Territorial Municipal frente Emergencias de Castelló, PLATEMCAS, en el que se establecen las diferentes medidas de protección civil ante los distintos tipos de emergencias y catástrofes.

El PLATEMCAS, establece para la zona peligro de:

- Accidentes graves y Riesgo de accidente en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril por fugas, derrames, incendios y explosiones.

El Polígono de El Serrallo junto con el Puerto de Castelló están identificados por el Plan Territorial Municipal frente Emergencias de Castelló (PLATEMCAS) como la zona donde más concentración existe frente a estos riesgos. Para ellos establece una zona de intervención y una zona de alerta que afecta directamente al ámbito "LogístiCS".

En el Anexo II del PLATEMCAS figura el Plan de Actuación Municipal (PAM) frente a accidentes graves de las empresas UBE, BP, CLH, REPSOL e IBERDROLA ubicadas en El Serrallo.

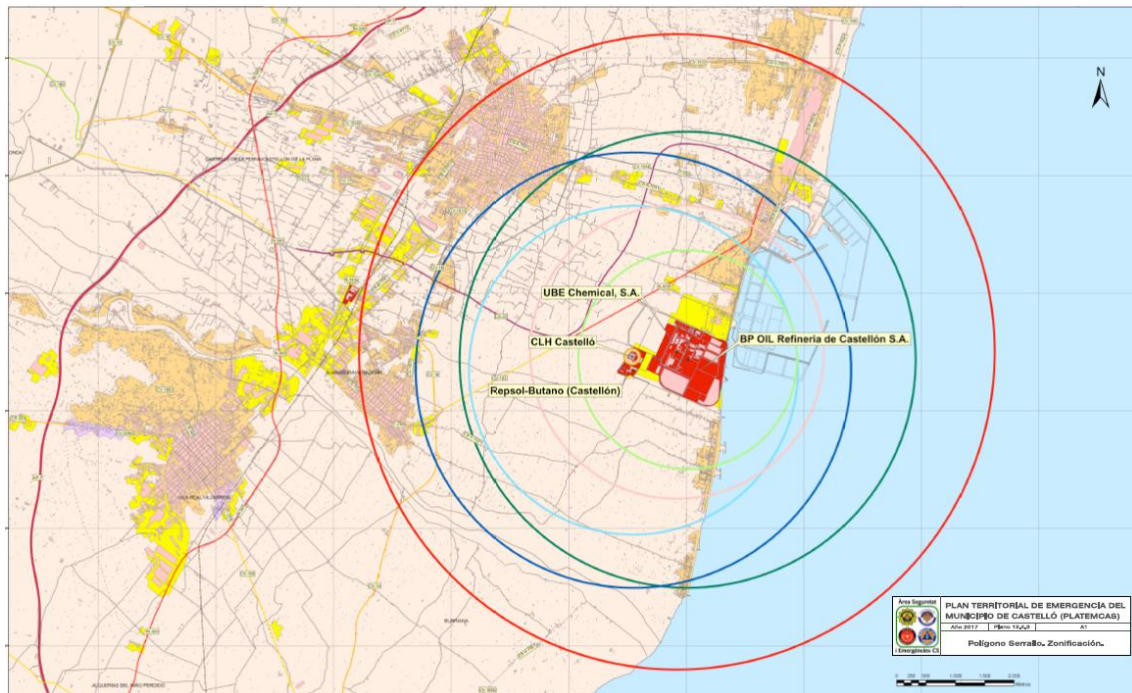


Figura 21 Zona de alerta en el Polígono del Serrallo. Fuente: Plan Territorial Municipal frente Emergencias de Castelló.

- Riesgo de inundaciones

Remite al Plan Especial ante el riesgo de inundaciones de la CV.

-Riesgo sísmico, remite al Plan Especial frente al riesgo sísmico en la CV, que establece una peligrosidad de poca relevancia en la provincia de Castellón.

- Riesgo industrial, frente a accidentes laborales graves, fugas, derrames, incendios y explosiones, donde las empresas que los provocan han de redactar sus propios planes de autoprotección.

- Riesgo radiológico en algunas empresas de El Serrallo.

- Riesgo de contaminación marina en algunas empresas del El Serrallo y se remite al Procedimiento de Actuación frente a la contaminación marina accidental en la CV.

Cauces

La presencia en la zona de los barrancos de Almassora y de Fraga provoca una serie de afecciones contempladas en el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

- Zona de servidumbre de cinco metros de anchura para uso público.
- Zona de policía de cien metros de anchura, en la que se condicionará el uso del suelo y las actividades que se desarrollen.

Por lo que las zonas afectas (definidas en la información gráfica) estarán a lo dispuesto en la legislación en materia hidráulica.

Costas

Aunque de escasa entidad, también está presente en el ámbito, la servidumbre de protección de costas (Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas)

Peligrosidad de Inundación

Ante el riesgo de inundación del área avalado por el Decreto 201/2015, de 29 de octubre, del Consell, por el que se aprueba el Plan de acción territorial sobre prevención del riesgo de inundación en la Comunitat Valenciana, PATRICOVA, se cuenta con información de varios estudios que evalúan el comportamiento de los flujos desbordados en el entorno del ámbito del sector LogístiCS. El propio PGE de Castellón contiene un Estudio de Inundabilidad (mayo 2020) entre su documentación. También el proyecto de subestación de transformación 220/66kv DT El Serrallo (febrero 2020) así como el Proyecto del Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Castellón (enero 2023). Todos ellos han sido validados por la Confederación Hidrográfica del Júcar y por la Dirección de Política Territorial y Paisaje de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.

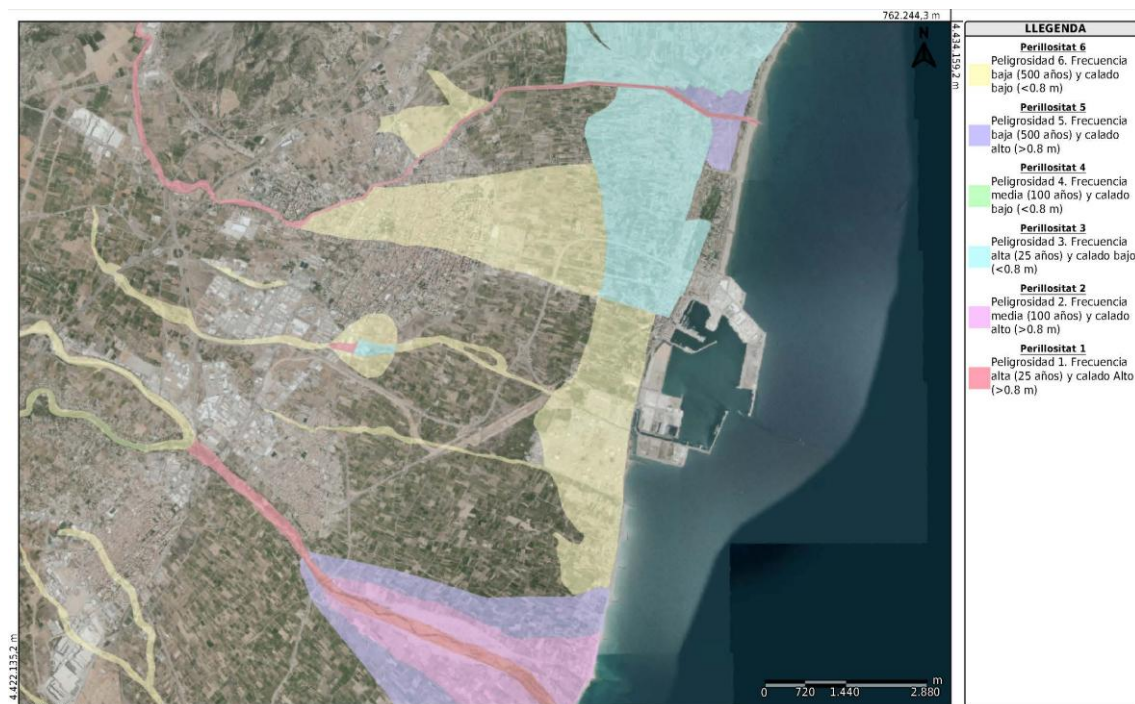


Figura 22 Cartografía de la peligrosidad de inundación del PATRICOVA

Ante esta información, se puede concluir que la zona del sector está afectada por el desbordamiento del Barranco de Fraga, en el paso inferior bajo la rotonda de la carretera N-225 para la avenida de 500 años de periodo de retorno y por el desbordamiento del Barranco de Almassora aguas abajo de su cruce con la carretera Almassora-Grao.

Para tener en cuenta las afecciones que pueda generar el Sector LogístiCS se elaborará un estudio de inundabilidad, que tendrá especial atención en la interacción en el tiempo con la ejecución del Proyecto del Nuevo acceso ferroviario Sue al Puerto de Castellón. Especialmente

importante a la hora de integrar las actuaciones y medidas correctoras en materia de inundabilidad previstas en dicho Proyecto:

En concreto, la ejecución de las obras del acceso ferroviario incluye la realización de una serie de cuntones paralelos a la plataforma del ferrocarril que reconducen las escorrentías generadas en las subcuencas. En concreto el cunton derecho, antes de verter al barranco de Fraga cuenta con un aliviadero en su margen derecha, que aporta el excedente de los caudales que puede trasegar el encauzamiento aguas abajo, y que se derivarían los Sectores a urbanizar.

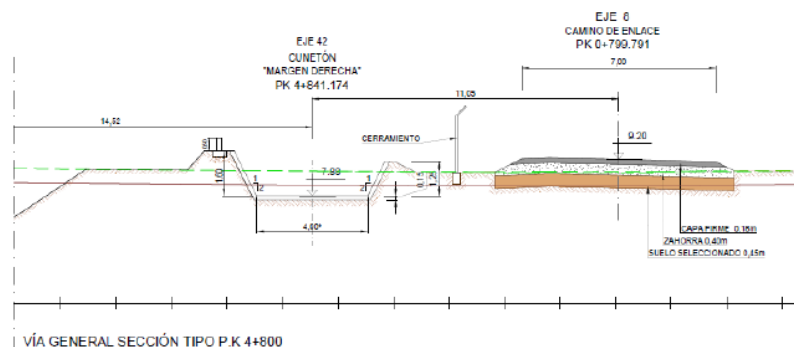


Figura 23 Sección tipo del cunton derecho

Esta actuación, tal y como se puede observar en el mapa de peligrosidad que se adjunta, no ha previsto resolver los problemas de inundabilidad de la zona, tan sólo ha justificado la no afección al régimen de corrientes y que no se genere un incremento significativo de la peligrosidad de inundación para el escenario futuro. Por lo tanto, se deberá de realizar un **estudio de inundabilidad de detalle** que incorpore las medidas contempladas por ADIF, pero que evite que la zona Sur del SI Plataforma Logística se inunde, y que se resuelvan los problemas de desbordamiento del barranco de Fraga.

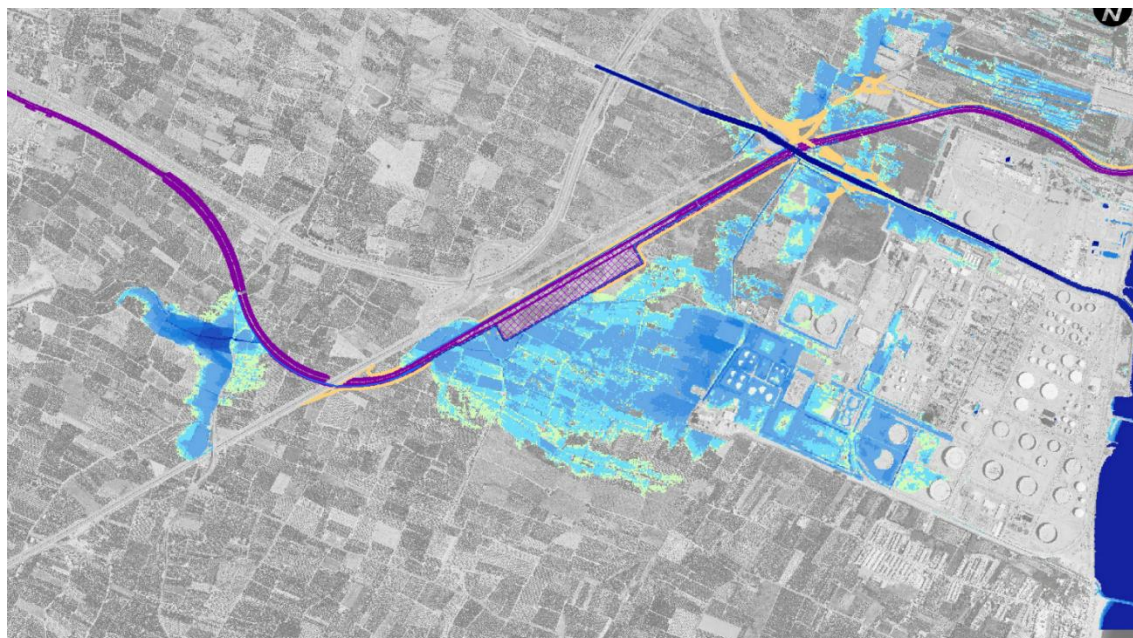


Figura 24 Planta de calados. Escenario futuro. Periodo de retorno de 500 años (Estudio de Inundabilidad del Proyecto del Nuevo acceso ferroviario Sur al Puerto de Castellón)

Como posible solución para mitigar las afecciones generadas por el barranco de Almazora, se propone la creación de un canal que capte los desbordamientos que se producen en el cunton

derecho, y reconduzca los caudales hasta su vertido en el mar. Como primera aproximación, las dimensiones del canal serían de 10 m de anchura en su base, talud 1H:1V y una altura de cajeros de 1,25 m, con un pequeño resguardo, con pendiente muy suave del 0,3%. Este canal estaría localizado en el límite de los términos de Castellón y Almazora, en paralelo a la Acequia Mitgera, o si fuera posible como una ampliación de la misma.

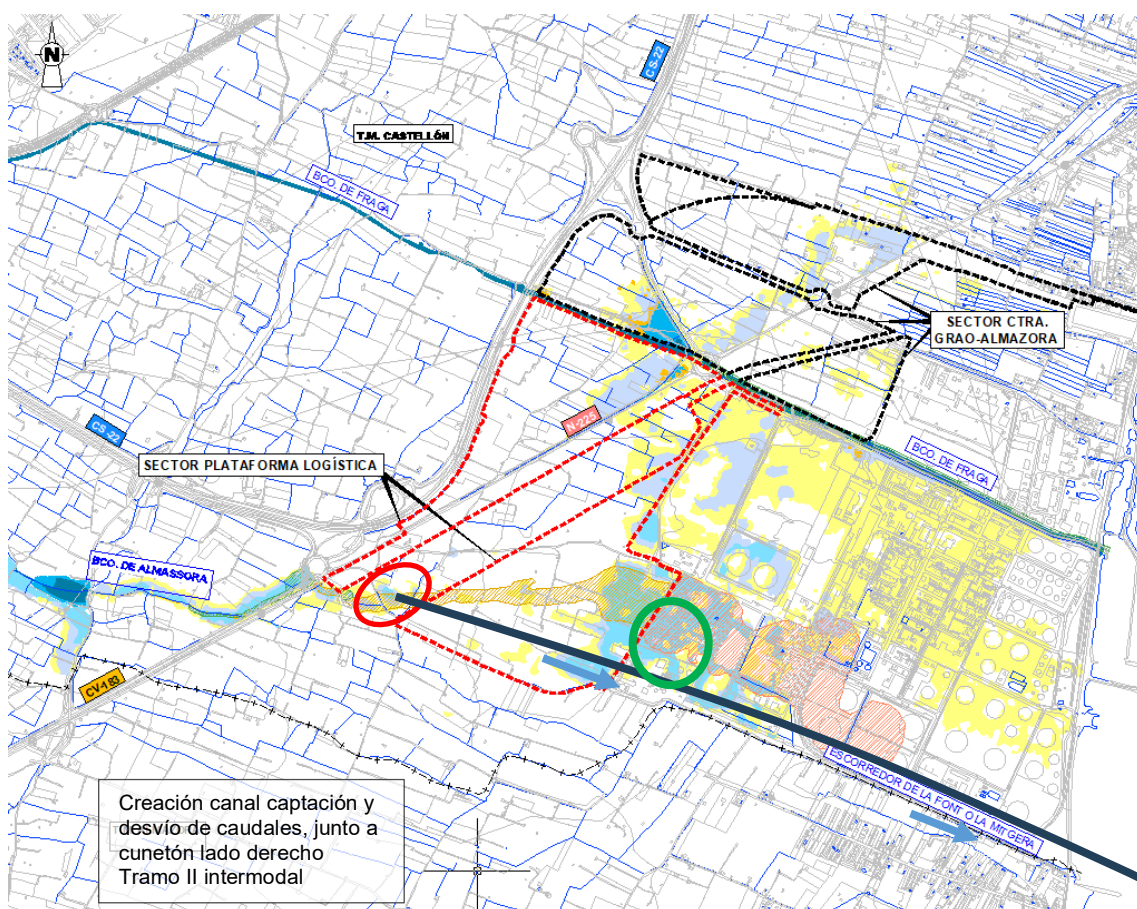
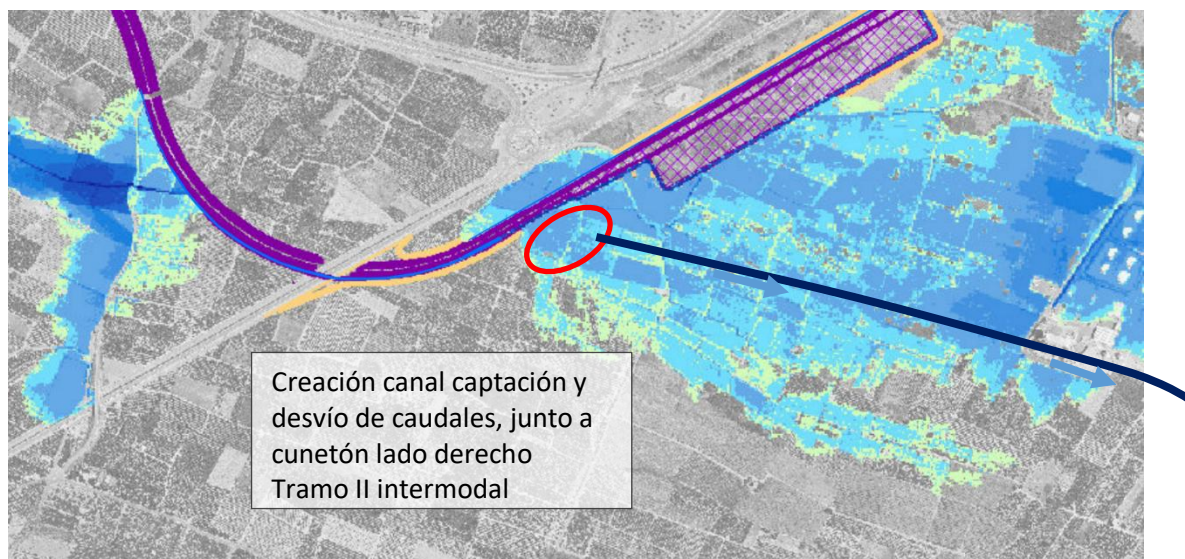
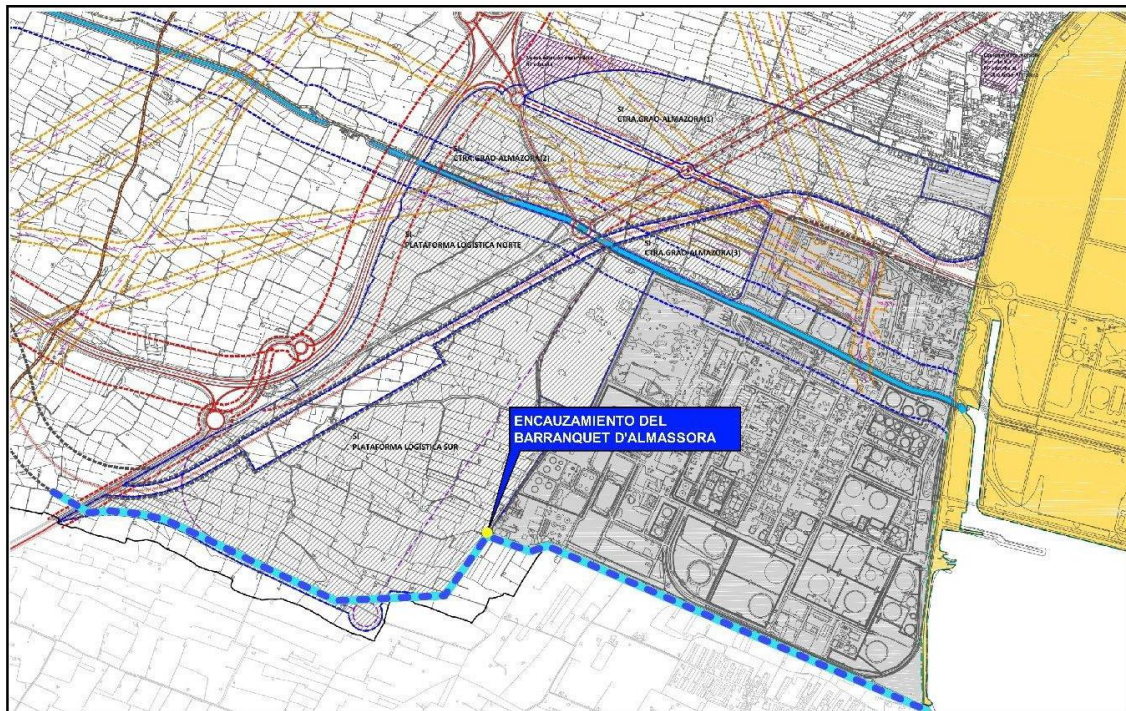


Figura 25 Plano a partir del estudio de inundabilidad del PGE en el que se ha incluido una posible zona de laminación (círculo verde)

Este canal se podría reducir en su sección en el tramo de desembocadura si se creasen previamente unas zonas de laminación en el interior del SI Plataforma Logística, en concreto aprovechando los terrenos que presentan una menor capacidad portante y que se sitúan al Este del Sector (círculo verde), y que también se justifica desde el punto de vista geológico.

En el estudio de inundabilidad del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico del Plan General de Castellón de la Plana se incluye como medidas correctoras para reducir la inundabilidad una propuesta similar para el barranquet d'Almassora, pero en este caso desde la intersección del barranco con el acceso ferroviario.



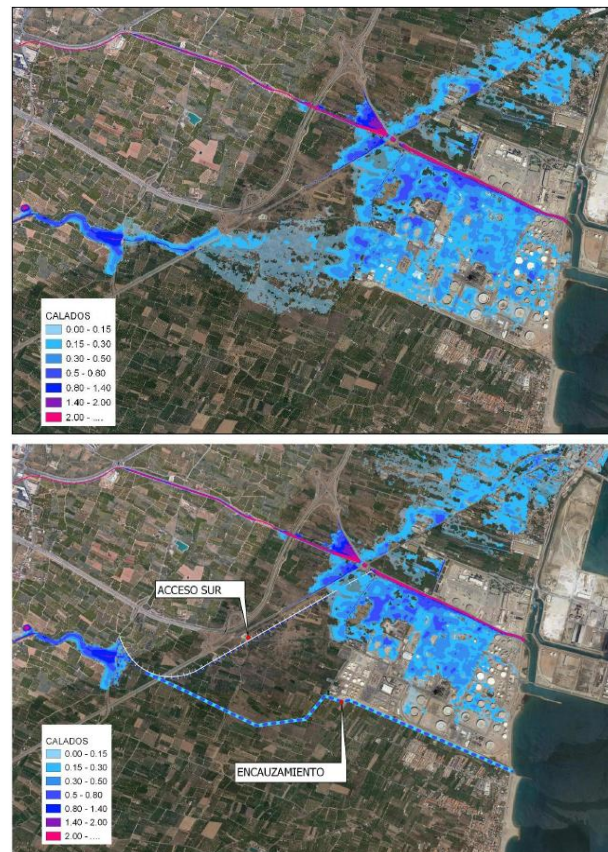


Figura 26 Mapas de calados del Estudio de Inundabilidad del PGE de Castellón de la Plana para T500 años. Situación actual vs Situación con encauzamiento

En cuanto al barranco de Fraga, para resolver los problemas de inundaciones en el SI Ctra Grao-Almazora, se plantea la creación de unas zonas de laminación de desbordamientos, que se representan en la siguiente imagen.

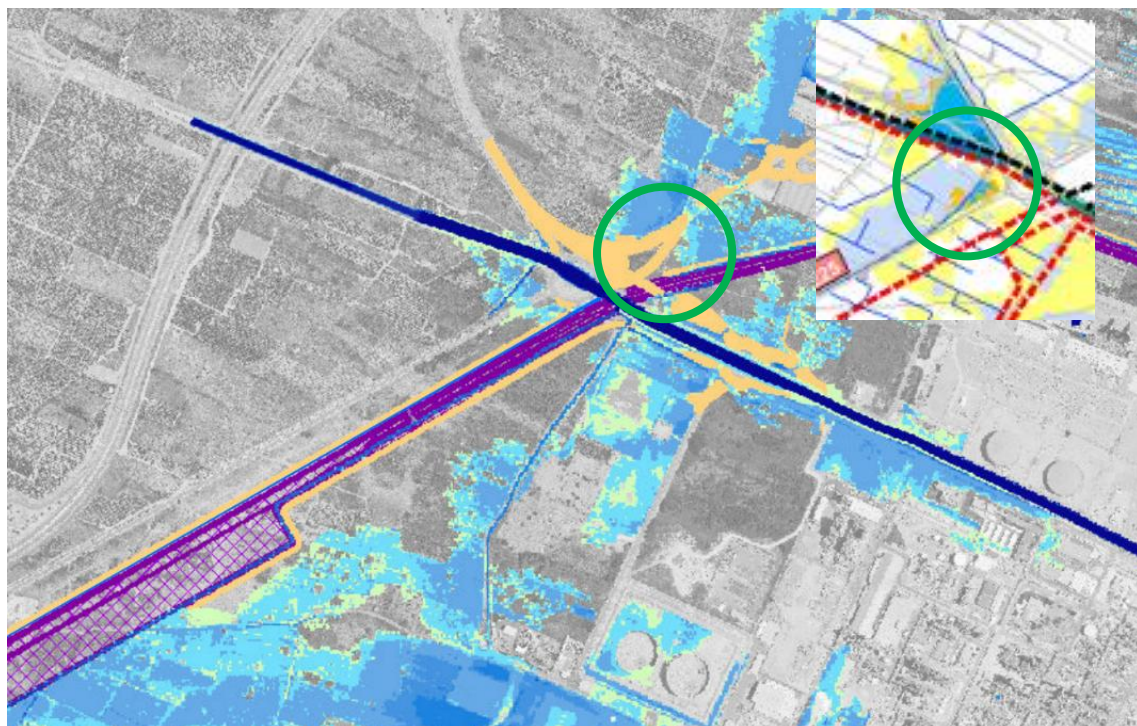


Figura 27 Zona de laminación a ejecutar para recoger los flujos desbordados del encauzamiento del Barranco de Fraga

Líneas Aéreas de Alta Tensión

El ámbito se encuentra fuertemente afectado por la presencia de varias líneas eléctricas de alta, media y baja tensión que se enumeran a continuación:

- En el ámbito del antiguo Sector Ctra-Grao Almazora:

	nombre	descripción	recorrido/localización
1	Línea aérea nº 1 de alta tensión con doble circuito a 400 kV denominada "400 KV. 1c. DUPLEX "CASTELLON, C.T. LA PLANA 3 y 4"	Línea de 400 kV cuya propiedad corresponde a RED ELÉCTRICA y cuyo destino es la subestación ST La Plana, en el límite del término municipal de Castelló con Almassora.	atraviesa el sector desde el este al oeste partiendo desde la subestación ST Serrallo propiedad de I-DE REDES ELÉCTRICAS INTELIGENTES ubicada junto a la central térmica propiedad la misma compañía.
2	Línea aérea nº 2 de alta tensión con doble circuito a 400 kV denominada "400 KV. 1c. DUPLEX "CASTELLON, C.T. LA PLANA 1 y 2"	Línea de 400 kV cuya propiedad corresponde a RED ELÉCTRICA y cuyo destino es la subestación ST La Plana, que discurre de forma paralela a la línea nº1	atraviesa el sector desde el este al oeste partiendo desde la subestación ST Serrallo
3	Línea aérea nº 3 de alta tensión con doble circuito a 132 kV	Circuito de 132 kV cuya propiedad corresponde a I-DE REDES ELÉCTRICAS INTELIGENTES y cuyo destino es el anillado de la red de distribución eléctrica con otras subestaciones.	atraviesa el sector desde el este al noroeste partiendo desde la subestación ST Serrallo
4	Línea aérea nº 4 de alta tensión con simple circuito a 66 kV	Circuito de 66 kV cuya propiedad corresponde a I-DE REDES ELÉCTRICAS INTELIGENTES y cuyo destino es el anillado de la red de distribución eléctrica con otras subestaciones.	atraviesa el sector puntualmente en dirección este-norte partiendo desde la Central Térmica
5	Línea aérea nº 5 de alta tensión con simple circuito a 66 kV	Circuito de 66 kV cuya propiedad corresponde a I-DE REDES ELÉCTRICAS INTELIGENTES que discurre de forma paralela a la línea nº4 y cuyo destino es el anillado de la red de distribución eléctrica con otras subestaciones	atraviesa el sector puntualmente en dirección este-norte partiendo desde la Central Térmica
6	Línea aérea nº 6 de alta tensión con doble circuito a 220 kV que atraviesa el sector desde el este al oeste partiendo desde la subestación ST Serrallo propiedad de I-DE REDES ELÉCTRICAS INTELIGENTES ubicada junto a la central térmica propiedad la misma compañía	Línea de 400 kV cuya propiedad corresponde a RED ELÉCTRICA y cuyo destino es la interconexión con una línea existente que une las subestaciones ST La Plana y ST El Ingenio de la localidad de Castelló. Se trata de una línea de reciente construcción contemplada en el proyecto de modificación de una Línea Eléctrica a 220 kV, Doble Circuito, de Entrada/Salida en la ST El Serrallo desde la Línea a 220 kV ST La Plana – ST El Ingenio, promovida por RED ELÉCTRICA, que interconecta estas 3 subestaciones de la localidad de Castelló y cuyo objetivo final fue la alimentación a 220 Kv de la nueva subestación instalada en la ST El Serrallo, proyectada para atender los elevados crecimientos de demanda de consumos previstos en el Polígono Industrial El Serrallo, en particular por las empresas BP y UBE.	discurre entre las dos líneas existentes de 400 Kv descritas en los puntos nº 1 y nº 2, cruzando por debajo de la línea nº 2 cerca del vial que conecta la carretera N-225 con la autovía CS-22. Cabe destacar que al cruzar por debajo de la citada línea de 400 kV, existen dos vanos de la nueva línea de 132 Kv cuya altura al terreno es bastante menor a la del resto de tendidos aéreos, ganado altura a partir del tercer vano.
7	Líneas aéreas nº 7 de distribución eléctrica en media tensión a 20 kv, que alimentan a varios CTCs de cliente y centros de transformación de compañía de la empresa I-DE REDES ELÉCTRICAS INTELIGENTES	Los Centros de Transformación están situados: • Junto a la industria FERTUSA CASTELLÓN PUERTO (empresa de fertilizantes ubicada dentro del ámbito del sector). • Junto a la industria MSM ALVA (empresa de Servicios Metalúrgicos ubicada dentro del ámbito del sector). • Junto a la industria MEISA Castellón (empresa de mecánica ubicada dentro del ámbito del sector). • Junto a la carretera de la Donación, para alimentación de diversas viviendas diseminadas ubicadas dentro del ámbito del Sector.	
8	Líneas aéreas nº 8 de distribución eléctrica en baja tensión con conductores aislados a 0.4/0.23 kv, que alimentan parten de los centros de transformación de compañía de la empresa I-DE REDES ELÉCTRICAS INTELIGENTES descritos en el punto anterior		



Figura 28 Fotografía tomada desde el vial de acceso a las subestaciones en la que se observa en primer lugar el vuelo de los conductores de la línea nº 1 de 400 Kv, en segundo lugar, el apoyo de la línea nº 6 de 220 Kv con un entronque aéreo-subterráneo, en tercer lugar, la línea nº 2 de 400 Kv con el apoyo a la izquierda y al fondo la línea nº 3 de 132 Kv con el apoyo detrás del apoyo de la línea nº 6



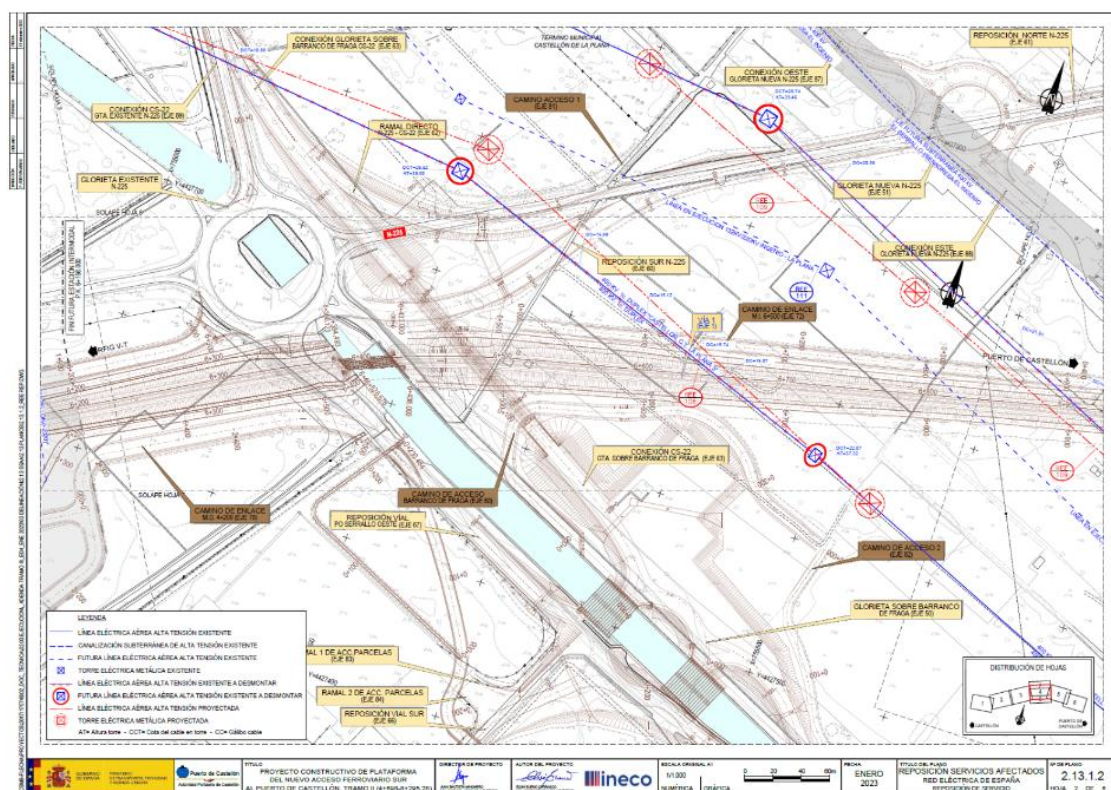
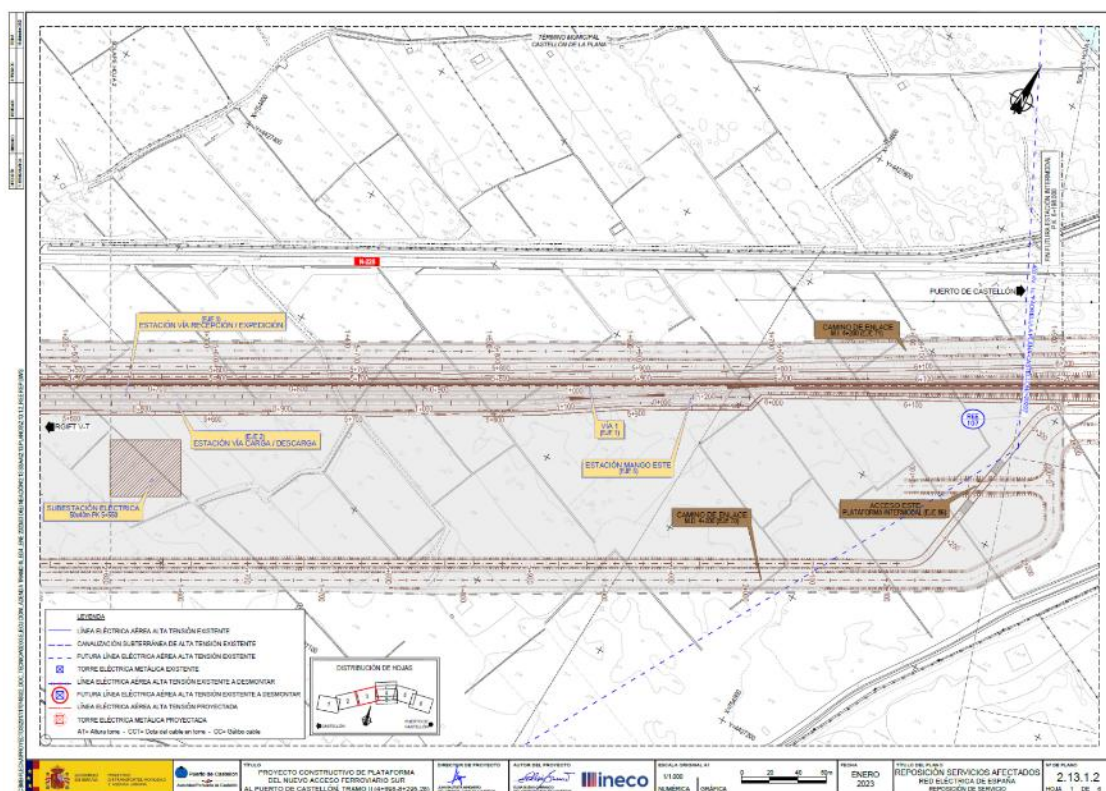
Figura 29 Fotografía de la salida de las 2 líneas de 400 Kv desde la ST Castellón y ST Serrallo ubicadas junto a la central térmica de Iberdrola.



Figura 30 Fotografía de la línea nº 3 de 132 kV y un apoyo, así como de varias líneas de distribución en media tensión a 20 Kv.

- Líneas proyectadas en el Proyecto Constructivo de Plataforma del Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Castellón

9	Nueva Línea aérea nº 9 de alta tensión con doble circuito a 400 kV denominada "400 KV. 1c. "FADRELL/LA PLANA-CASTELLON(>2020)", que conectará la ST FADRELL a construir en la localidad de Castelló con la ST CASTELLÓ ubicada junto a la ST SERRALLO, propiedad de RED ELÉCTRICA. Esta nueva subestación de Fadrell tendrá una potencia de 400 kilovoltios (kV) y se conectará mediante línea eléctrica submarina con la subestación de 220kV de San Martín, en Mallorca. Esta nueva conexión tiene la finalidad de reforzar "la interconexión Península-Baleares mediante la construcción y puesta en marcha del segundo enlace submarino".
---	---



• Modificaciones de Líneas contempladas en el Proyecto Constructivo de Plataforma del Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Castellón

11	Modificación parcial del trazado de la línea nº 1 de alta tensión con doble circuito a 400 kV denominada "400 KV. 1c. DUPLEX "CASTELLON, C.T. LA PLANA 3 y 4" Se puede observar en la imagen extraída del plano nº 2.13.1.2 (Hoja 2) de los planos de servicios afectados del Proyecto Constructivo de Plataforma del Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Castellón
12	Modificación parcial del trazado de la línea nº 2 de alta tensión con doble circuito a 400 kV denominada "400 KV. 1c. DUPLEX "CASTELLON, C.T. LA PLANA 1 y 2" Se puede observar en la imagen extraída del plano nº 2.13.1.2 (Hoja 2) de los planos de servicios afectados del Proyecto Constructivo de Plataforma del Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Castellón
13	Modificación parcial del trazado de la Línea aérea nº 3 de alta tensión con doble circuito a 132 kV según se observa en el plano nº 2.13.2.2 (Hoja 3) del Proyecto Constructivo de Plataforma del Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Castellón
14	Modificación parcial del trazado de un doble circuito de la línea nº 7 de distribución eléctrica en media tensión a 20 Kv en el P.K. 7+040. según se observa en el plano nº 2.13.2.2 (Hoja 3) del Proyecto Constructivo de Plataforma del Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Castellón
15	Modificación parcial del trazado de un doble circuito de la línea nº 8 de distribución eléctrica en baja tensión 0.4/0.23 kv en el P.K. 7+230. según se observa en el plano nº 2.13.2.2 (Hoja 3) del Proyecto Constructivo de Plataforma del Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Castellón

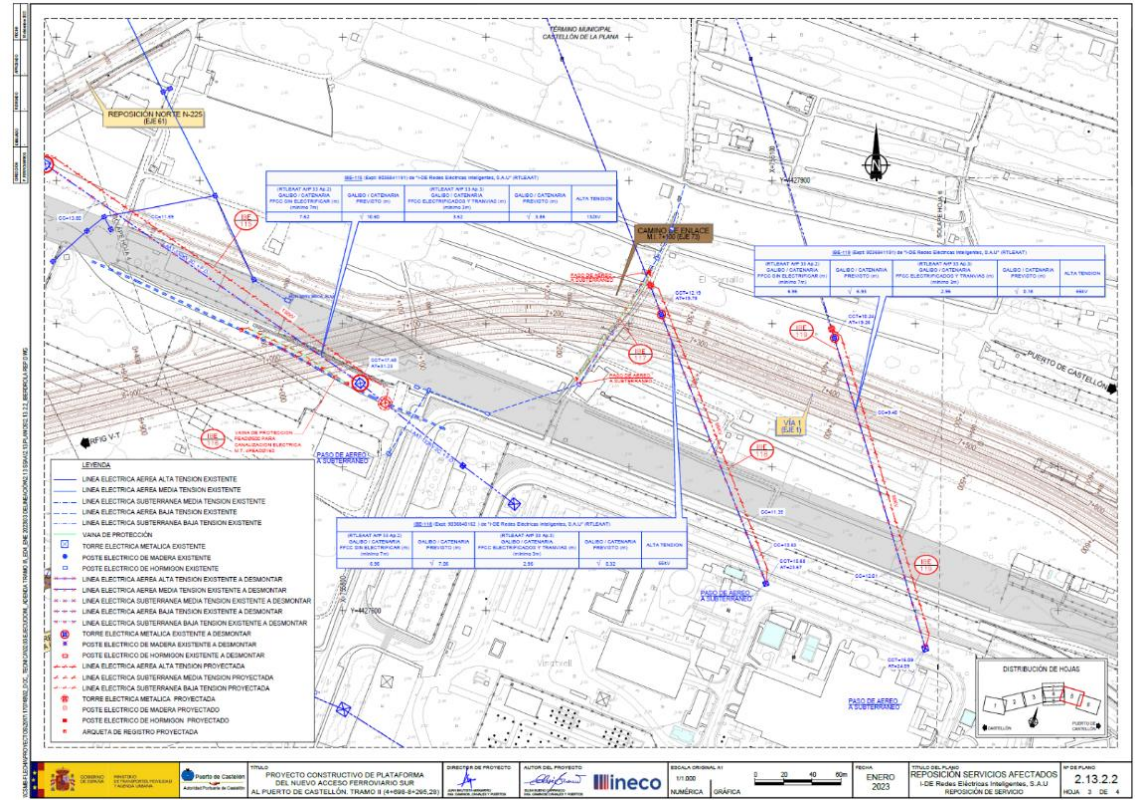


Figura 33 Plano de reposición de servicios afectados de I+DE Redes Energéticas Inteligentes SAU del Proyecto constructivo de plataforma del nuevo acceso ferroviario Sur al Puerto de Castellón. Tramo II. En la tabla anterior se corresponde con el nº13

- En el ámbito del antiguo Sector Plataforma Logística:

	nombre	recorrido/localización
1	Línea aérea nº 1 de alta tensión con doble circuito a 400 kV denominada "400 KV. 1c. DUPLEX "CASTELLON, C.T. LA PLANA 3 y 4"	atraviesa el sector parcialmente en la esquina noroeste, cuyas características y trazado se han descrito en la afección de la línea nº 1 del Sector Grao Ctra Grao Almassora.
2	Línea aérea nº 2 de alta tensión con doble circuito a 400 kV denominada "400 KV. 1c. DUPLEX "CASTELLON, C.T. LA PLANA 1 y 2"	atraviesa el sector parcialmente en la esquina noroeste, cuyas características y trazado se han descrito en la afección de la línea nº 1 del Sector Grao Ctra Grao Almassora.
3	Línea aérea nº 3 de distribución eléctrica en media tensión a 20 kV	Alimenta a varios centros de transformación de cliente (CLH y factoría de gas GLP de Castellón). Esta línea aérea atraviesa el sector de norte a sureste, cruzándose con las líneas nº 1 y nº 2 de 400 KV de RED ELÉCTRICA. Con motivo de la construcción de la plataforma intermodal, parte del trazado aéreo de la línea será soterrado con 380 metros de nueva canalización eléctrica formada por 4 tubos de PEADØ160mm, que a su paso bajo la Estación intermodal, se protegerá con 240metros de vaina PEADØ500. Las transiciones aéreo/subterráneos, se realizará con dos entronques, tal y como se observa en el plano nº 2.13.2.2 (Hoja 1) de los planos de servicios afectados del PROYECTO CONSTRUCTIVO DE PLATAFORMA DEL NUEVO ACCESO FERROVIARIO SUR AL PUERTO DE CASTELLÓN.

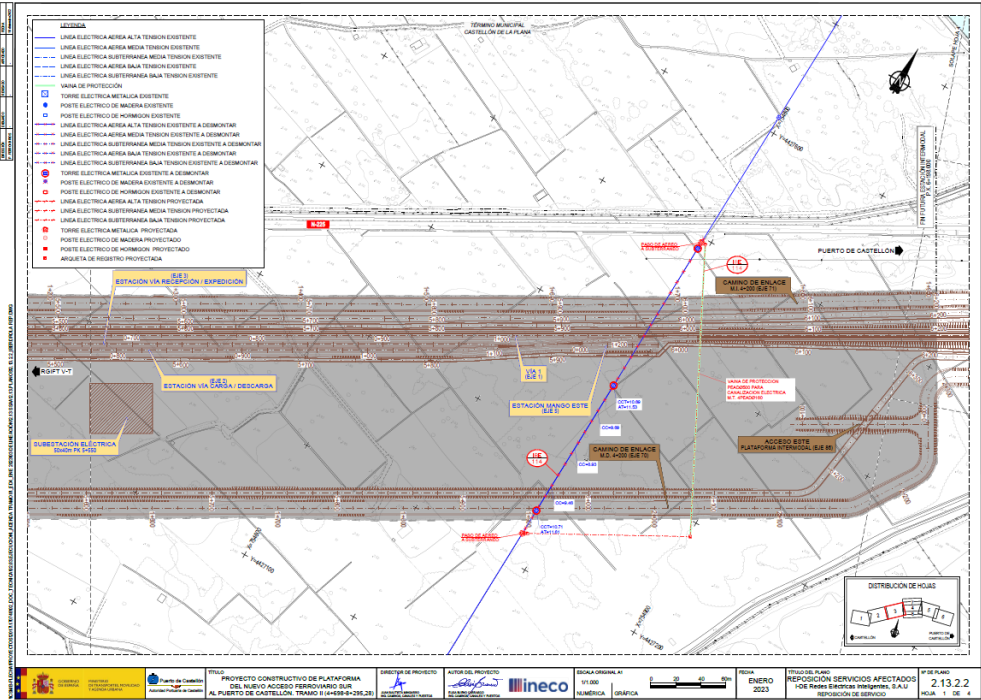


Figura 34 Fotografía de la línea nº 3 de 20 kV y un apoyo, así como la derivación al CT de Repsol.

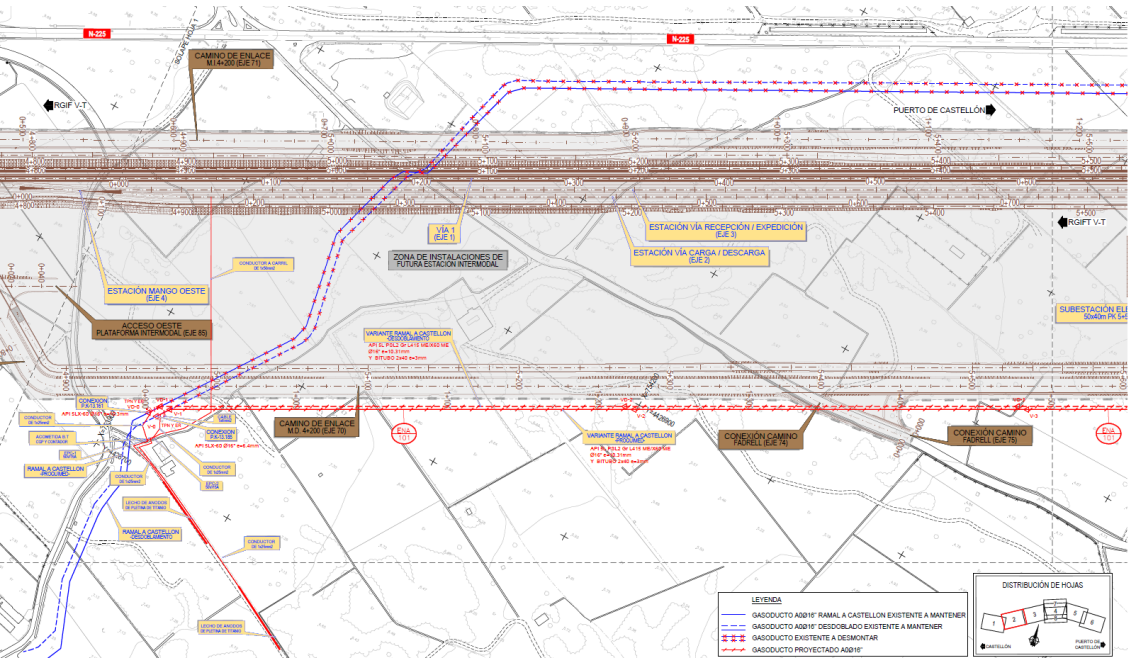
Para establecer la afección en el ámbito de estas líneas, se ha considerado:

- El PGE Castellón señala en su plano de afecciones una dimensión estándar de 60 metros que es la que se ha tomado para las líneas aéreas de alta tensión de las que no se tiene información.
- De las líneas sobre las que ha informado REE, se ha incorporado la planta de las afecciones analizadas por la compañía para cada vano interior del ámbito. Estas afecciones incluyen la distancia de seguridad exigible según el Real Decreto 1955/2000.
- Sobre las líneas de alta tensión de i-DE no se tiene más información que la disponible en el PGE. No obstante, se propone desviar la única línea que afecta a usos privativos o dotacionales.
- Se propone desviar la línea aérea de alta tensión 3 de I-DE de 132kV “Anillado red de distribución”, en también aérea, pero evitando la afección a la manzana M01 de la ordenación propuesta.

Instalaciones de gas

- En el ámbito del antiguo Sector Plataforma Logística:

nombre		recorrido/localización
A	2 gasoductos enterrados de acero de 16" (A0Ø16") propiedad de ENAGAS	Discurren paralelamente a la N-225 en el lado en el que se construirá la estación intermodal, y por el vial colindante al Barranco de Fraga mediante el que se accede a BP y UBE, cuyos trazados serán modificados en una longitud de 1.500 m con motivo de la construcción de la estación, discurriendo de forma paralela a la parcela de la estación Intermodal en su lado este.
B	1 gasoducto enterrados de acero de 6" (A0Ø6") propiedad de NEDGIA	discurre de forma paralela a la N-225 en el lado en el que se construirá la estación intermodal, el cual no se verá afectado por su construcción
C	1 gasoducto enterrado de acero de 12" (A0Ø12") propiedad de NEDGIA	Por Camino Fadrell hasta la zona industrial consolidada del Polígono Serrallo. En el apartado de reposiciones del proyecto de construcción de la estación intermodal no se considera su desvío pese a atravesar su trazado, sino su desconexión e inertización mediante obturación simple, por lo que se entiende que está sin uso



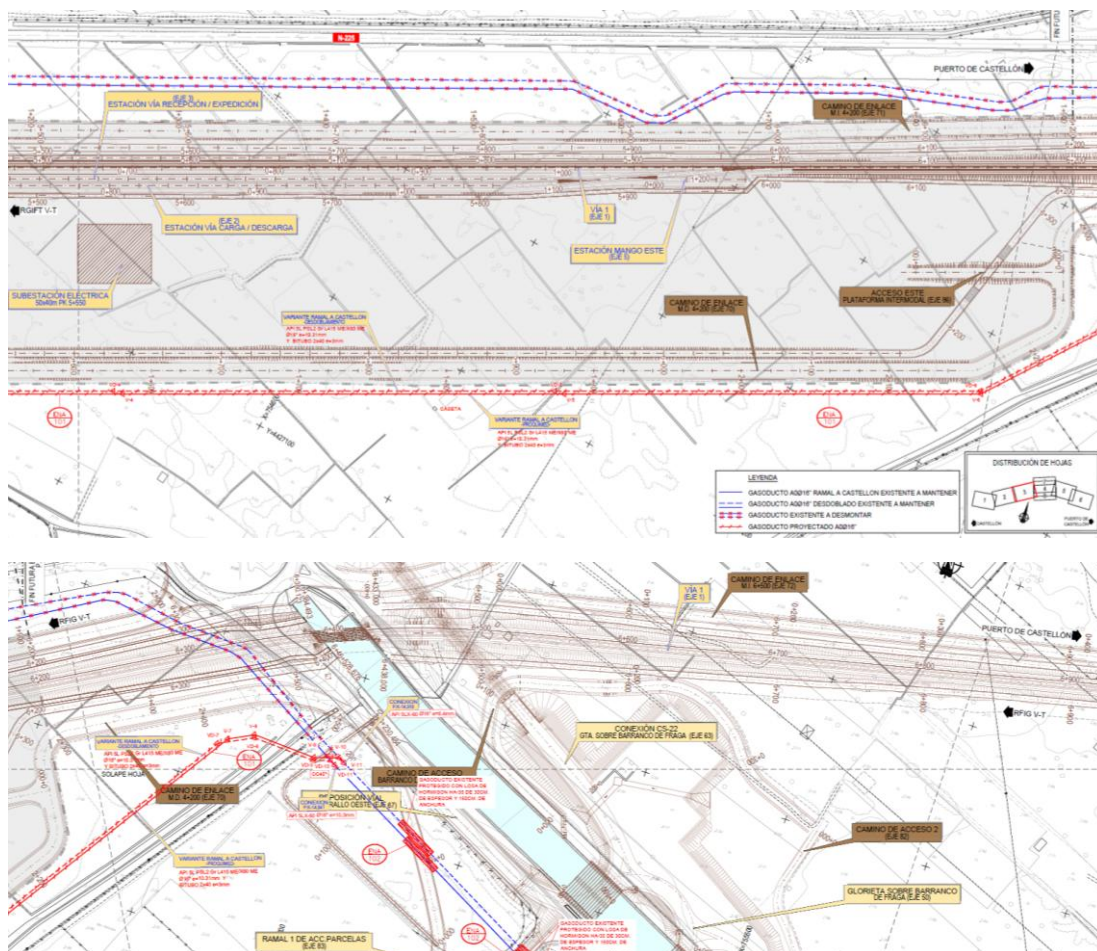


Figura 35 Extracto de las hojas 1, 2 y 3 del plano 2.13.3.2 del Proyecto de constructivo de plataforma del nuevo acceso ferroviario sur al Puerto de Castelló. Tramo II. (A)

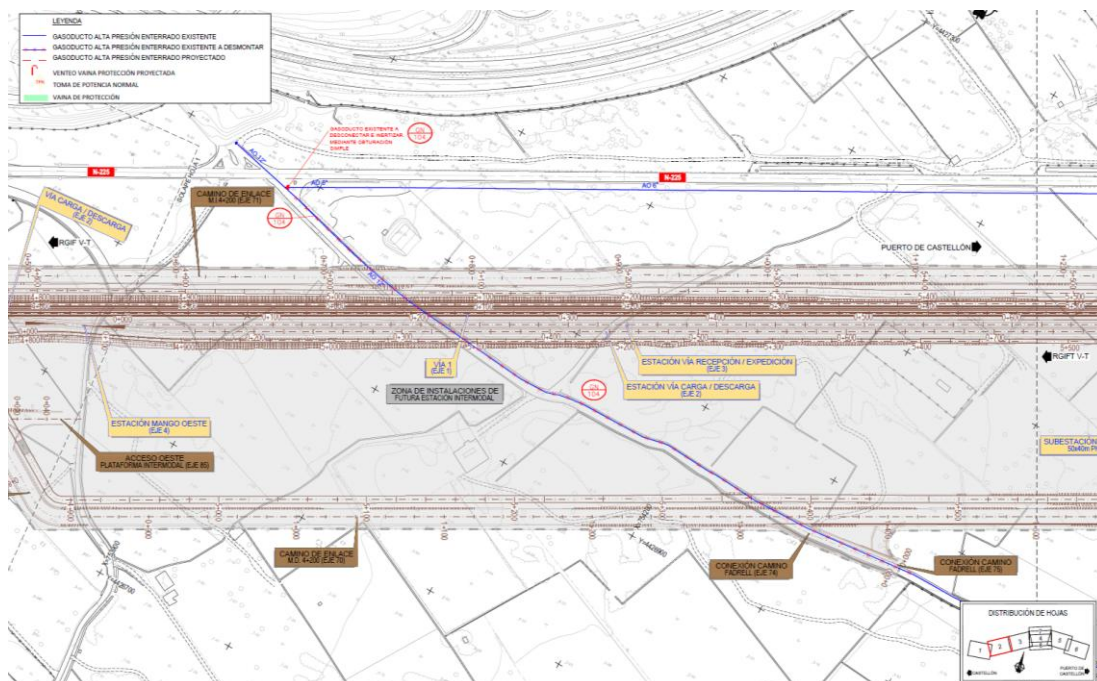


Figura 36 Extracto de la hoja 1 del plano 2.13.4.2 del Proyecto de constructivo de plataforma del nuevo acceso ferroviario sur al Puerto de Castelló. Tramo II. (C)

- En el ámbito del antiguo Sector Ctra-Grao Almazora:

D	continuación del gasoducto enterrado de acero de 6" (A006") propiedad de NEDGIA	Discurre de forma paralela a la N-225 desde la rotonda a través de la cual se accede a la dársena sur del puerto y a las instalaciones de BP y UBE hasta quedar fuera del ámbito del Sector
---	---	---

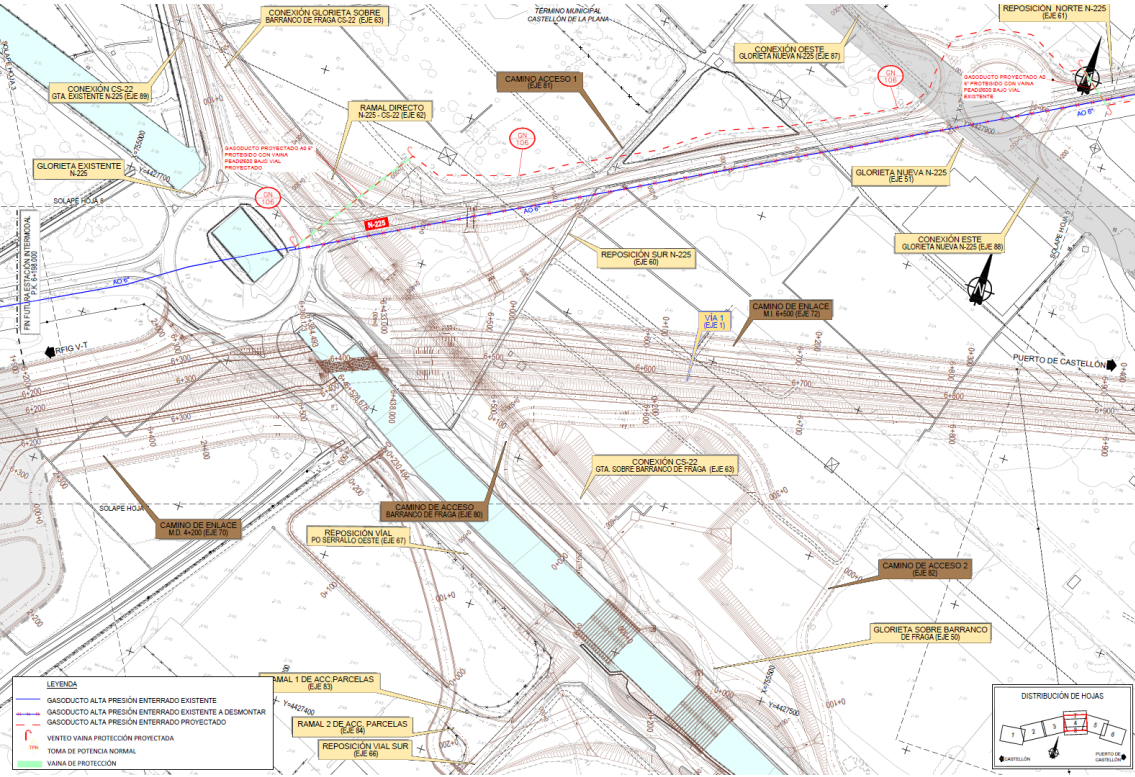


Figura 37 Extracto de la hoja 3 del plano 2.13.4.2 del Proyecto de constructivo de plataforma del nuevo acceso ferroviario sur al Puerto de Castelló. Tramo II. (D)

Los gaseoductos soportan las correspondientes afecciones, servidumbres y autorizaciones de paso establecidas en la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos. En el caso del Sector LogístiCS, gran parte de su recorrido discurre paralelamente a la N-225, por lo que ambas afecciones se producen en el mismo espacio.

En concreto el art. 107.4 define la afección de las fincas sobre los gasoductos:

- 1.ª **Imposición de servidumbre permanente de paso, en una franja de terreno de hasta cuatro (4) metros, dos a cada lado del eje, que se concretará en la resolución de autorización, a lo largo de la canalización por donde discurrirá enterrada la tubería o tuberías que se requieran para la conducción. Esta servidumbre que se establece, estará sujeta a las siguientes limitaciones de dominio:**
 - i. **Prohibición de efectuar trabajos de arada o similares a una profundidad superior a cincuenta centímetros, así como de plantar árboles o arbustos de tallo alto, a una distancia inferior a dos metros, a contar desde el eje de la tubería o tuberías.**
 - ii. **Prohibición de realizar cualquier tipo de obras, construcción, edificación, o de efectuar acto alguno que pudiera dañar o perturbar el buen funcionamiento de las instalaciones, a una distancia inferior a diez metros (10 m) del eje del trazado, a uno y otro lado del mismo. Esta distancia podrá reducirse siempre que se solicite expresamente y se cumplan las condiciones que, en cada caso, fije el órgano competente de la Administración Pública.**

- iii. Permitir el libre acceso del personal y equipos necesarios para poder vigilar, mantener, reparar o renovar las instalaciones con pago, en su caso, de los daños que se ocasionen.*
- iv. Posibilidad de instalar los hitos de señalización o delimitación y los tubos de ventilación, así como de realizar las obras superficiales o subterráneas que sean necesarias para la ejecución o funcionamiento de las instalaciones.*

DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

La propuesta de ordenación viene motivada por la voluntad de desarrollar urbanísticamente el ámbito, a partir de una demanda justificada de estos suelos en el entorno del Puerto de Castellón y de la construcción de la estación intermodal en sus inmediaciones.

La actuación se constituye en un único sector denominado LogístiCS resultado de la unión de tres ámbitos, a saber, el Sector SI-Ctra Grao-Almassora, el Sector SI-Plataforma Logística, ambos definidos en el PGE de Castellón de la Plana y el ámbito de la Modificación Puntual del PGE de Castellón del PIA del Proyecto de Descarbonización de los productos y procesos productivos que se llevan a cabo en la Refinería de Castellón (PIA-BP).

Con todo ello resulta un sector de 1.696.788 m² de superficie, lindante internamente a la estación intermodal de Castellón y, además, con los siguientes límites:

- Norte, carretera CS-22, red primaria viaria y suelo no urbanizable (común y protegido)
- Sur, polígono industrial El Serrallo, Barranco de Fraga, red primaria viaria, suelo urbano y suelo no urbanizable (protegido)
- Este, polígono industrial El Serrallo, Barranco de Fraga, equipamientos de la red primaria de dotaciones, suelo no urbanizable (protegido) y el Puerto de Castellón.
- Oeste, carretera CS-22, Barranco de Fraga y red primaria viaria.



Figura 38 Situación física actual del ámbito.

La ordenación propuesta se apoya en una serie de **directrices iniciales**:

- Se busca un diseño urbano con manzanas de gran tamaño y de geometría regular apropiadas para el desarrollo de actividades industriales y logísticas.

- Planteamiento de reubicar la cesión de suelo para la Estación Depuradora de Aguas Residuales, EDAR, prevista desde el PGE de Castellón, en una posición central donde se prevén, además, otros equipamientos.
- Prever/compatibilizar con una red viaria de calado superior que facilite el acceso al puerto.
- Optimizar la red viaria y las afecciones por la presencia de varias líneas aéreas de alta tensión para que el conjunto del que forma parte el sector funcione de manera óptima.
- Eliminar, tal y como también lo ha hecho la Modificación Puntual del PIA-BP, la discontinuidad entre el ámbito del sector y la estación intermodal, que genera una estrecha franja de titularidad privada, con escasa capacidad para desarrollar otros usos.
- Aprovechar la flexibilidad que permite el PGE de Castellón en la edificabilidad permitida en el ámbito, así como en la posible adscripción de dotaciones de la red primaria, para generar la combinación que mejor responda a los requerimientos de la ordenación.
- Generar una continuidad en la infraestructura verde apoyada en espacios de calidad y sus conexiones no motorizadas.
- Establecer una imagen de calidad con medidas de integración paisajística del ámbito, especialmente en los espacios de transición rural-urbanizado.

La **movilidad y el sistema de transportes** juegan un papel fundamental en la propuesta.

Tránsito de carácter motorizado

En la actualidad, la movilidad en la zona se resuelve fundamentalmente a través de la CS-22, que representa el acceso directo al puerto de Castellón desde la N-340. Esta autovía es el resultado del desdoblamiento de la N-225 en su tramo N340-Grao de Castelló. Cuenta con una sección viaria de dos calzadas, con una configuración de dos carriles por sentido. La Intensidad Media Diaria (IMD) supera ligeramente los 20.000 vehículos, representando los vehículos pesados casi el 15% de los viajes. En la hora punta, se registran flujos de algo más de 1.000 vehículos a la hora.

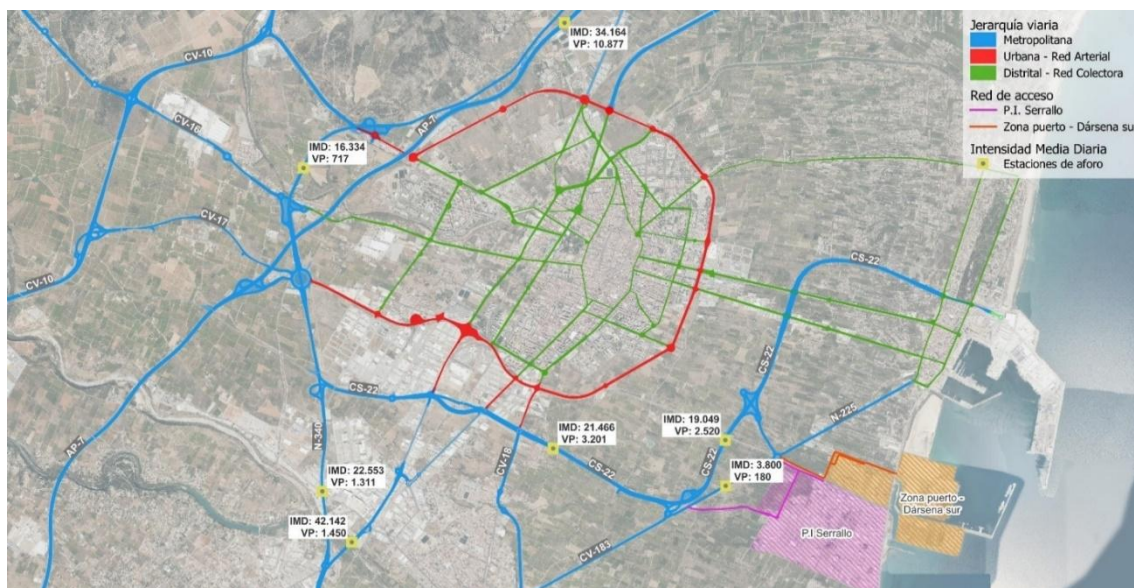


Figura 39 Red viaria. Identificación de la red metropolitana con su IMD. Datos disponibles de 2022

En el ámbito de actuación se localizan 2 enlaces en la CS-22 para acceso a la N-225.

- El enlace sur da acceso a la N225 cuya prolongación hacia el noreste conecta con la rotonda de acceso al futuro polígono y a la zona portuaria Dársena Sur. Desde el enlace sur también se puede acceder a la zona del Serrallo a través del camino Fadrell. Este es el antiguo acceso al polígono y actualmente lo utilizan vehículos particulares, no autorizado el paso de vehículos pesados.
- El enlace norte da acceso a la rotonda anterior de acceso al futuro polígono y a la zona portuaria Dársena Sur.

Actualmente, desde la rotonda junto al enlace norte parten dos viales que dan acceso a dos zonas diferenciadas:

- Vía Po. Serrallo da acceso a la zona del polígono donde se ubica BP, UBE y otras empresas menores.
- Camí del Vent de Migjorn da acceso a la zona portuaria Dársena Sur así como a la central térmica-ciclo combinado.

La CS-22 es el único acceso desde la red metropolitana a la zona del puerto. La conexión con dicha red metropolitana se produce a través de la N340, junto a la rotonda de acceso sur a la autopista AP-7 y a la CV-10. Dispone actualmente de capacidad suficiente, sin embargo, el mayor problema se observa en la conexión con el resto de viario metropolitano, especialmente, con la conexión a AP-7 y la A-7. Esta conexión se realiza a través de un tramo de N340 que conecta con la glorieta de acceso a AP-7 y A-7. La rampa de acceso a esta glorieta, que únicamente cuenta con un carril, unido a las velocidades que se alcanzan en la glorieta por sus dimensiones, así como debido al tráfico de vehículos pesados dificulta la incorporación de vehículos a la glorieta y se producen colas recurrentes que llegan a condicionar el tráfico de la N340. En previsión de la mejora de la conexión metropolitana, en 2010 se elaboró el proyecto básico del acceso norte al Puerto que no se ha ejecutado.

En la propuesta del Plan Especial, se ha establecido una movilidad de carácter rodado a tres niveles:

Primero. - Aunque no va a correr con cargo al sector, es conveniente que los accesos al puerto de Castellón no se vean altamente influidos por la presencia de la actuación. Por ello, se han propuesto de manera esquemática, un acceso prioritario a través de la rotonda del acceso Norte de la CS-22 (la cual se debe ampliar, dada su escasa capacidad de respuesta cuando se desarrolle el sector LogístiCS) previsto en el PGE aunque externo al sector LogístiCS y un acceso prioritario alternativo a desde el acceso Sur. Ambos accesos al puerto evitan gran parte del tráfico de acceso al sector.

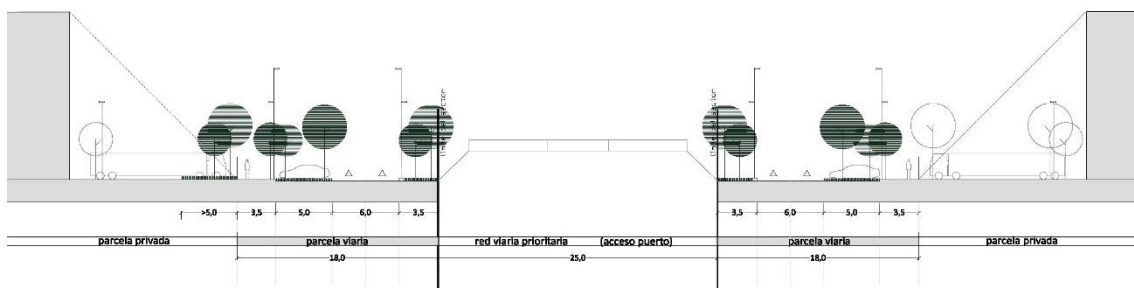


Figura 40 Sección viaria por el acceso prioritario al puerto

En este nivel se sitúa también, la estación ferroviaria y el acceso ferroviario sur al Puerto de Castellón, genera un enlace de mercancías con trenes de hasta 750 metros de longitud en ancho mixto. Se integra en el trazado principal del Corredor Ferroviario Mediterráneo aportando un tráfico de mercancías más segura, eficiente, competitiva y sostenible. En este sentido, la actividad logística entorno a la estación intermodal es una influencia más que positiva.

Segundo. - Lo constituye el resto de la red viaria primaria de la ordenación estructural del ámbito. Está constituida, básicamente, por la que establece el PGE de Castellón, teniendo en cuenta la alteración que ésta ha sufrido desde la actuación del PIA-BP.

- Dos viales a ambos lados de la plataforma intermodal ferroviaria, que conectan con la CS-22 y con la N-225. Resuelven otras conexiones como la rotonda de acceso a la vía Po Serrallo y con el acceso Sur al Puerto.

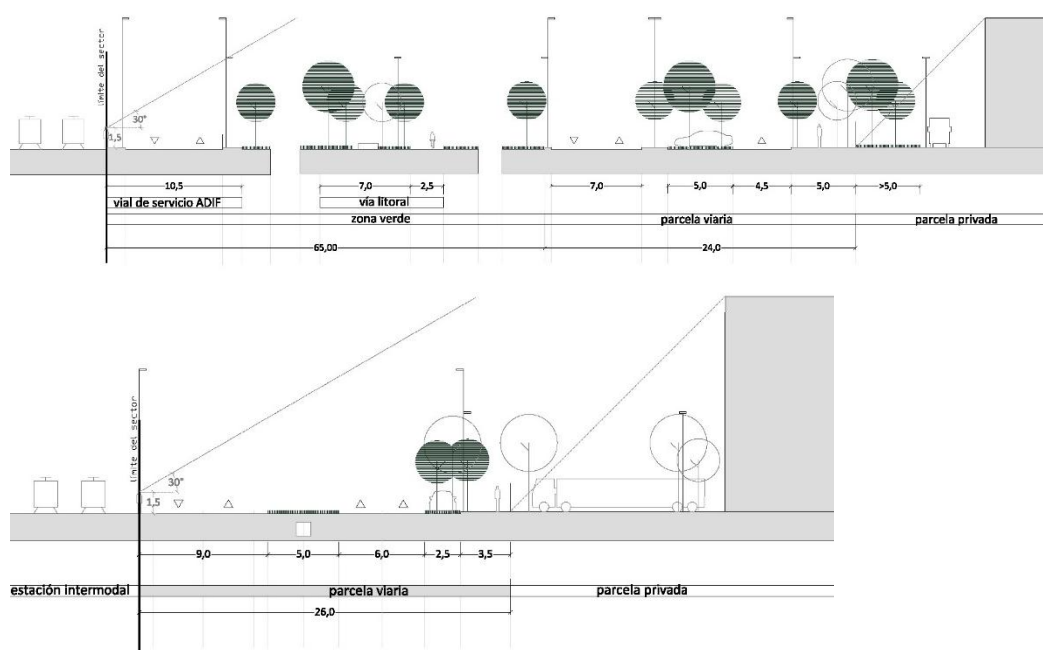
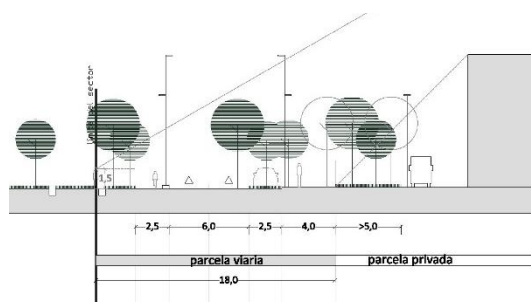


Figura 41 Secciones viarias al norte y sur de la plataforma intermodal

- Vial en dirección Norte - Sur que conecta la rotonda existente sobre el Barranco de Fraga con el acceso Norte de la CS-22.

Tercero. - Se corresponde con la red secundaria viaria y sirve al ámbito de LogístiCS. Se ha buscado la funcionalidad y la reducción de la superficie viaria innecesaria.

En general, la red viaria interior se diseñará con criterios de funcionalidad y economía, para ello se aprovechará la planta de la red viaria existente y la que va a ejecutar la estación intermodal, en un ámbito donde la capacidad portante del suelo es escasa y con el objetivo de no incrementar innecesariamente su superficie.



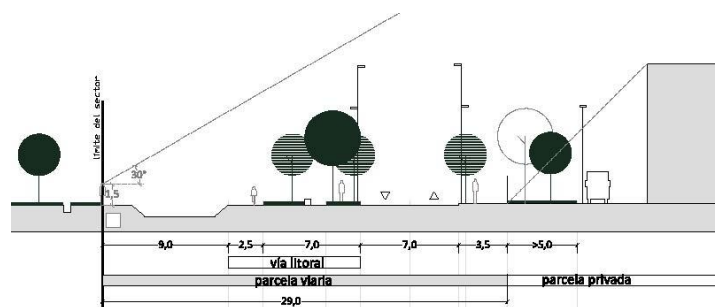


Figura 42 Secciones por el borde norte y sur del sector (red secundaria)

Tránsito de carácter no motorizado

Respecto a la movilidad activa, se ha propuesto un sistema de movilidad de tránsito no motorizado en el sector. En primer lugar y en dirección noroeste-sureste el barranco de Fraga, externo al sector aunque lindante a éste, conformará con los viales adyacentes (camino de Vinamargo) un recorrido (donde también se prolongará el itinerario ciclopeatonal) que intersecta con la Red de Zonas Verdes (sentido este-oeste), que incluye el trazado de la Vía Litoral y que estructura la ordenación, comunicándose también con el Camí de la Donació (infraestructura verde).

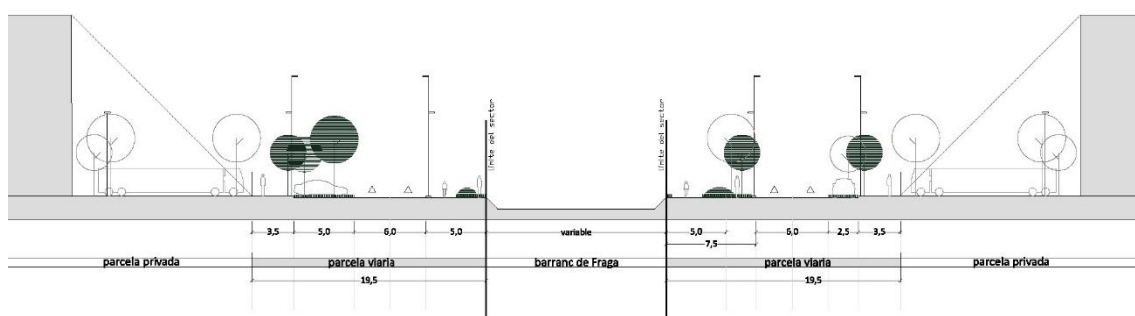


Figura 43 Sección por el Barranco de Fraga

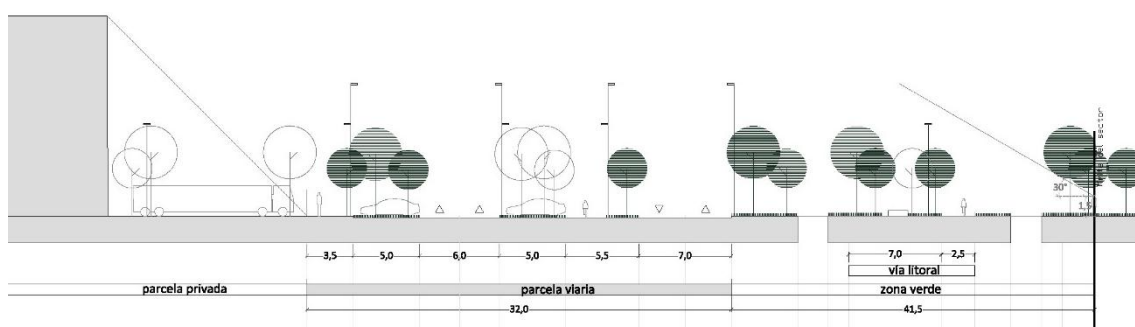


Figura 44 Sección la zona verde que estructura la ordenación (noreste)

El recorrido de la Vía Litoral cuando no transcurra por el interior de las zonas verdes también pertenecerá a la Red Primaria Viaria.

Actualmente no existe una línea regular de transporte público que conecte el casco urbano con la zona del polígono del Serrallo-Puerto de Castellón. El incremento de zona desarrollada, sector LogístiCS y el PIA-BP puede generar la demanda necesaria para que la ruta actual Castelló-Grao que une el casco urbano y el grao prolongue su recorrido a lo largo de la N-225 e incremente la frecuencia en función de los resultados del futuro estudio de tráfico. La localización que se

propone de las paradas es la de la zona de usos terciarios y equipamientos (acceso sector y puerto) y en la propia N-225, que son los puntos donde mayor concentración de personas se va a producir. El espacio donde se desarrollen estas paradas deberá constituirse en un espacio seguro en virtud de la aplicación de medidas de perspectiva de género.

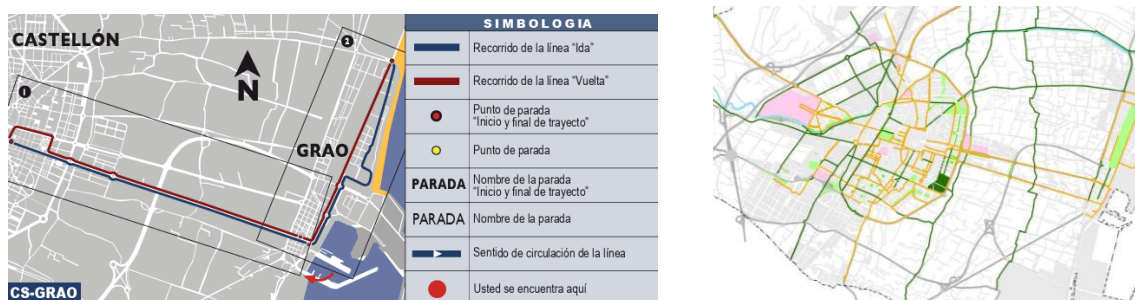


Figura 45 Línea regular de autobús Castellón Grao y red de itinerarios en modos blandos.

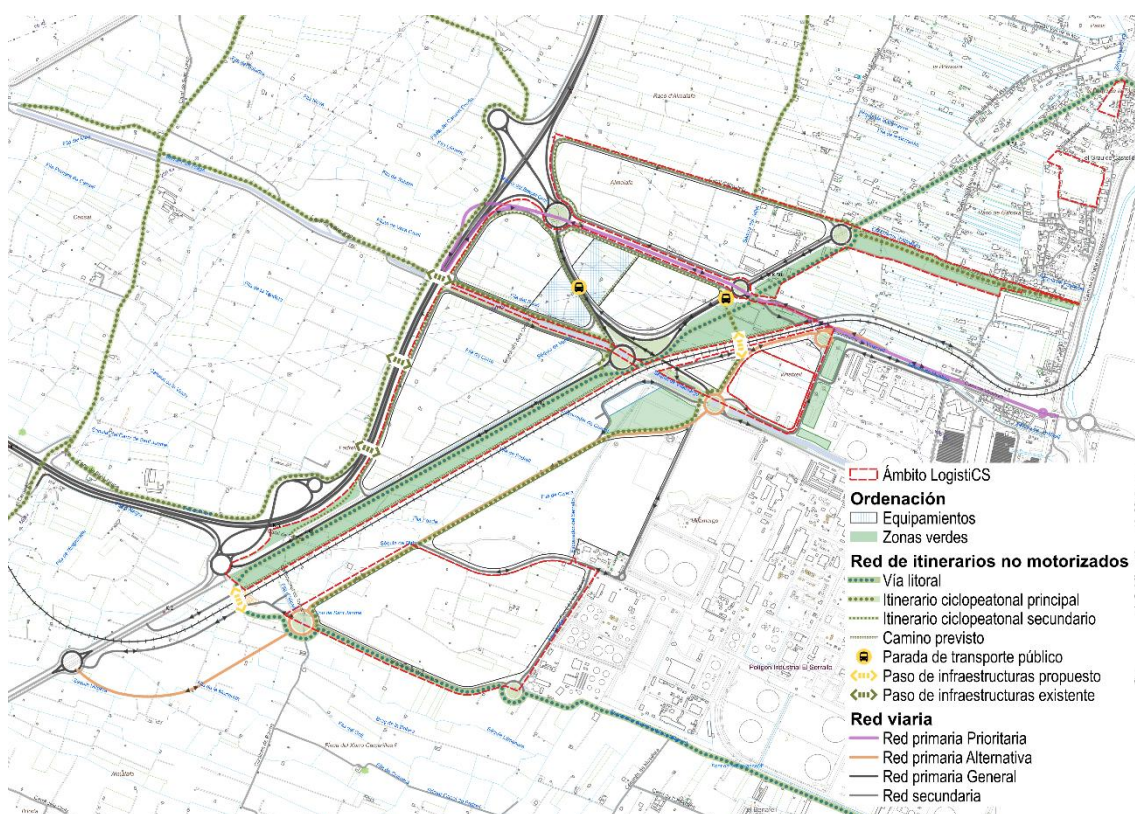


Figura 46 Red viaria y red de itinerarios ciclopeatonales propuestos.

Después de la ETCV, el PATIVEL (DECRETO 58/2018, de 4 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral de la Comunitat Valenciana y el Catálogo de Playas de la Comunitat Valenciana) es el principal instrumento de ordenación relativo a la Infraestructura Verde en su vertiente litoral. Parte de la actuación se encuentra afecta por las determinaciones de su ámbito estricto (zona de influencia de la ley de costas) / ampliado (dotan de refuerzo y continuidad ecológica, funcional y visual a los suelos del ámbito estricto y amortigua los posibles impactos sobre los mismos) / de conexión (que deben garantizar la conectividad ecológica y funcional del litoral con el resto del territorio), que estarán presentes en la ordenación, así como la continuidad de la Vía del Litoral por el ámbito.



Figura 47 Propuesta de trazado de la Vía del Litoral en el entorno del ámbito de actuación (PATIVEL)

A escala regional, el documento elaborado por la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, **Objetivos de Calidad e Instrucciones Técnicas para la ordenación y gestión de los Paisajes de Relevancia Regional** de la Comunitat Valenciana, cataloga parte del ámbito en el denominado PRR36 Huerta de la Plana de Castelló, representativo de las huertas y vegas de la Comunitat Valenciana, en cuyo espacio se deberá tener en cuenta los valores de este paisaje y respetar hitos patrimoniales, fomentar las conexiones funcionales y en definitiva, mejorar la percepción del paisaje. En el **PATCAS**, aunque es un instrumento en tramitación también determina la infraestructura verde (hábitat comunitario y regadíos históricos de la Plana)

La infraestructura verde, de obligada definición, observación y regulación a todas las escalas, en los instrumentos de ordenación del territorio, ha sido completada y concretada a la escala del **PGE y del POP**. En su determinación en el ámbito que nos ocupa, figuran las zonas con peligrosidad de inundación, las conexiones de la Vía Litoral y el Camí de la Donació y el Barranc de Fraga, con sus correspondientes Normas de Integración Paisajística y Programas de Paisaje:

Programa 1: Tratamiento diferenciado de las vías verdes según su función en la Infraestructura Verde (concretamente las vías verdes incluidas en el ámbito de los sectores industriales propuestos o colindantes a éstos).

Programa 4: Mejora del paisaje urbano, en el entorno de los sectores industriales previstos.

Programa 5: Paisaje de la Marjalería (tratamiento de las zonas de borde de los sectores en contacto con las zonas rurales propias de la Marjal, o en el entorno del camí de la Donació).

Especialmente importantes en lo que respecta a la concepción de la Infraestructura Verde como elemento de conexión entre espacios de valor, resultan la Vía Litoral y el Camí de la Donació. Como puede observarse en la imagen extraída del plano de infraestructura verde del PGE de Castelló, conectarán la “Marjal de interés ambiental Fileta-Almalafa”, clasificada como ZRP-NA-MG3 y la zona de los cultivos históricos de la Plana.

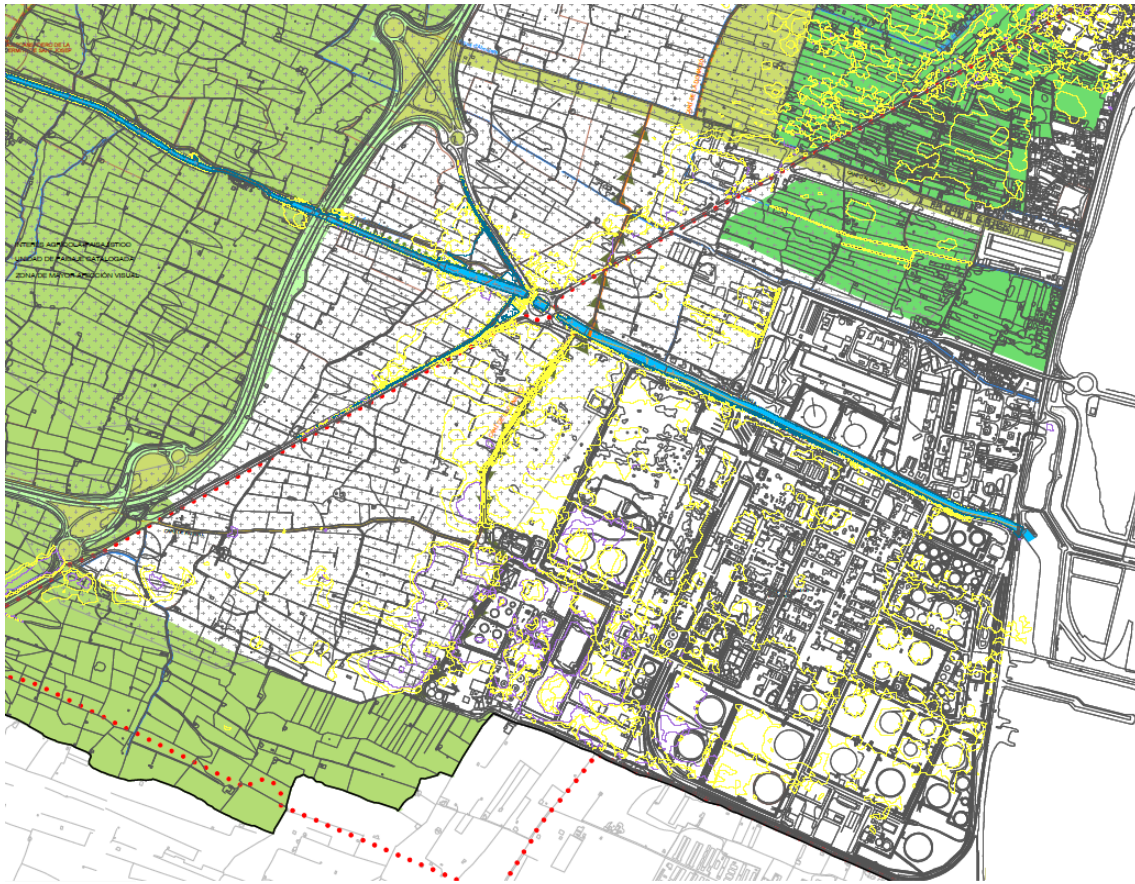


Figura 48 Parte del plano A3 del PGE de Castelló. Infraestructura Verde Sur.

La “Marjal de interés ambiental Fileta-Almalafa”, presenta una tipología de parcelas muy característica, con formas estrechas y muy alargadas, drenadas por infinidad de acequias y canales y con presencia de ullals. Cabe destacar la presencia de algunas especies prioritarias, como: Fartet, Chorlitejo patinegro, Garza real, Colmilleja, Galápago europeo, Gaviota de Audouin, Charrán común, Charrancito común y Samaruc, algunas de ellas con un alto grado de protección.

En este Plan Especial, se asumen las indicaciones de los instrumentos de carácter y escala superior y se valora la inclusión en la Infraestructura Verde, tras un análisis más detallado, de las zonas verdes del sector, propuestas a través de un eje transversal que estructura la ordenación pormenorizada y que asume el trazado de la Vía Litoral, así como el Camí de la Donació, que se constituye en otro paso transversal de carácter ciclopeatonal.

También se establecen zonas de transición en los lindes con la CS-22, en el extremo sur y en el extremo norte (colindantes con cultivos de la plana)



Figura 49 Esquema de la Infraestructura Verde en el Sector.

El Plan Especial **modifica la ordenación estructural** en tanto:

- 1.- Modifica el ámbito del sector al excluir el PIA-BP del mismo y unifica el sector SI-Plataforma Logística y SI-Ctra Grao-Almassora, tal y como se especificó en la licitación.
- 2.- Altera sensiblemente la red primaria de dotaciones propuestas:

- a/ Modifica la localización de la EDAR y la integra en el sector. En el PGE de Castellón la EDAR se localiza en un ámbito exento de afecciones y con una cota elevada que hace necesario el bombeo. Además, forma parte de la red primaria adscrita al sector por lo que es innecesaria su urbanización.

Ante la gran cantidad de superficie con afecciones de carácter sectorial presentes en el sector, que imposibilita la materialización de la edificabilidad, se hace conveniente reservar las zonas exentas para incluir parcelas privadas y situar la depuradora, compatible con las afecciones, además, en una localización más baja. Así la parcela de la depuradora forma parte del sector aunque sigue sin estar en su superficie computable. La diferencia con la situación que establece el PGE es que ahora la parcela estará urbanizada, puesto que ocupa una situación interna al mismo.

- b/ Se modifica la Red Primaria Viaria de dotaciones, puesto que, la presencia del PIA-BP ha establecido un vial rodado en una posición relativamente distinta al vial de red primaria que establece el PGE de Castellón de conexión entre la CS-22 y la zona central del ámbito de actuación. En la ordenación del Sector LogístiCS se continua este vial que será el que cumpla con los objetivos de esta red primaria viaria.

Las necesidades de conexión del sector con las principales redes de comunicaciones viarias y de interconexión entre las bolsas de suelo que lo conforman, exigen la previsión de las siguientes dotaciones:

- Se propone un doble sistema de conexión entre la CS-22 y el acceso viario a la dársena sur del puerto de Castellón de la Plana: un acceso prioritario al que se accedería desde la salida 7 de la CS-22 y un acceso alternativo desde la salida 5 de la CS-22. De la primera, se reserva el suelo necesario para su ejecución. De la segunda, prácticamente toda queda interna al sector o al PIA-BP, por lo que se ejecutará, excepto la conexión con la red prioritaria y la conexión con el enlace de la salida 5 de la CS-22. No obstante, sí se prevé realizar la conexión con la CV-183, que a su vez conecta con la CS-22 y con la N-225, lo que asegura la conectividad entre el norte y el sur de LogistiCS (junto con el tablero previsto por la infraestructura ferroviaria junto al barranco de Fraga), y que contará con una rotonda sobre la CV-183 y una plataforma viaria hasta la rotonda de acceso del PCV-03.
- Con la finalidad de asegurar la conexión alternativa con la dársena sur del puerto, la movilidad interna del sector y la conexión con la zona residencial de playa de Almassora, se prevé la construcción de dos rotondas en el límite sur y suroeste del sector LogistiCS que ocupan parcialmente suelo no urbanizable.
- En el límite sur del sector, y como continuación de las previsiones del planeamiento de Almassora, se propone una zona verde que acompañe a la vía litoral junto al camí de la Donació.
- Previendo la continuidad de la movilidad no motorizada del sector LogistiCS, se proponen dos pasos elevados para movilidad no motorizada entre el norte y el sur: uno ocupa suelo no urbanizable, y une la zona verde SVJ-04 con la rotonda de acceso junto al PCV-04, y formará parte de la vía litoral; el segundo unirá el SVJ-03 con el PCV-02, y formará parte de la red interna del Sector.
- Se prevé el espacio para una conexión entre la nueva plataforma viaria de acceso a la dársena sur (acceso prioritario) y el vial interno PCV-02.

Con respecto a la **red primaria adscrita** al sector, se contempla todo el bloque E que establece el PGE de Castellón de la Plana, con excepción de la EDAR que se constituirá como parcela integrada en el sector, puesto que, como se ha descrito, este bloque comprende los dos sectores que, ahora, componen el Sector LogístiCS. El bloque E está compuesto por el equipamiento múltiple Serrallo sur, el equipamiento múltiple Serrallo norte, la ampliación del Parque Molí la Font y la Estación Depuradora.

En relación con la **ordenación pormenorizada**, la propuesta se ha basado en:

- Establecer una disposición de los espacios abiertos de forma lineal que permita su carácter continuo y conexo.
- Situar los equipamientos en localizaciones céntricas del sector, evitando los espacios marginales.

- Crear manzanas de gran tamaño, de carácter regular y orografía sensiblemente llana, evitando en la medida de lo posible, las afecciones sectoriales que impiden la materialización de la edificabilidad. Esto no impide que se planteen manzanas con propiedad mancomunada que aporten flexibilidad en el tamaño de las empresas.

Medidas de coordinación con los Proyectos PIA que se están desarrollando en el ámbito ordenado

Como ya se ha señalado, una de las razones por las cuales se propone la figura de Plan Especial es porque el mismo puede prever y detallar el modelo de reparto de dotaciones e infraestructuras nuevas o reforzadas, entre propietarios propiamente dichos del Sector y promotores y titulares de los Proyectos PIA que se están desarrollando en el ámbito ordenado por el mismo (PIA-BP y PIA-IGNIS).

Desde el punto de vista del equipo redactor:

- El Plan Especial, por su propio carácter y rango, puede establecer determinaciones vinculantes para todo el ámbito, incluidos los proyectos PIA cuya tramitación se ha iniciado. Deberá justificarse técnicamente la razón por la cual esas infraestructuras/dotaciones son necesarias para todo el ámbito –incluidos los proyectos PIA– y por qué todos deben contribuir a esas cargas.
- Para lograr ese objetivo, en función del grado de avance de dichos proyectos en relación con el desarrollo de la actuación que nos ocupa se propone la figura del canon de urbanización, a través de la cual el Plan puede establecer la obligación de participar en los gastos de urbanización o cesión de suelos dotacionales, aunque los proyectos ya dispongan de licencia o hayan iniciado obras, siempre que quede suficientemente motivado y se respete el principio de equidad (que no paguen dos veces por la misma carga).
- Señala el art. 152 TRLOTUP que
 1. *Cuando una misma obra pública sea de común utilidad a varias actuaciones conexas, su coste se repartirá entre ellas a medida que se desarrollen y en proporción a su respectivo aprovechamiento.*
 2. ***Quien financie la obra común tendrá derecho a resarcirse del exceso de coste soportado con cargo a las actuaciones siguientes.***
 3. ***Las actuaciones posteriores sufragarán equitativamente su parte cuando se programen y reparcelen, si son actuaciones integradas, o cuando se edifiquen, si son actuaciones aisladas.***
 4. ***Para garantizar el pago futuro y la actualización de su valor, se establecerá un canon de urbanización, aprobado mediante ordenanza municipal, que establezca fórmulas de actualización y justo reparto.***
 5. *Asimismo, podrá establecerse un canon con destino finalista, a cuenta de infraestructuras complementarias que razones técnicas exijan implantar después de la edificación.*

- El Canon de Urbanización se puede establecer en el propio documento normativo del Plan Especial indicando específicamente:
 - Las actuaciones sujetas a compensación.
 - Los criterios de reparto (por superficie, aprovechamiento u otro índice objetivo).
 - La Justificación y memoria económica de la distribución de costes entre actuaciones y proyectos iniciados y el Sector LogistiCS, que necesariamente deberán estar expresamente fundamentadas en la necesidad de garantizar un reparto justo de las cargas y beneficios urbanísticos, motivando su interés general y la equidad territorial.
 - Cualesquiera otros contenidos que resulten necesarios (compensaciones económicas o en especie tales como cesiones adicionales, u otras fórmulas adaptadas al caso concreto).
- El plan especial puede prever directamente en su articulado obligaciones de participación, fórmulas de ajuste o compensaciones económicas, reconociendo, en su caso, lo ya ejecutado como “pago anticipado” para evitar doble carga.
- El canon de urbanización establecido en la propia normativa del Plan Especial o a través de una Ordenanza Municipal es una prestación pública, generalmente de naturaleza tributaria, que grava a quienes resultan beneficiados por la realización de obras de urbanización, implantación de dotaciones, servicios públicos o infraestructuras urbanas. Tiene respaldo en la normativa autonómica (el citado art. 152 TRLOTUP).
- Su finalidad principal es distribuir, de forma justa y equitativa, los costes de nuevas dotaciones e infraestructuras entre todos los afectados, evitando que el gasto recaiga solo en quienes promueven la obra en ese momento. Busca que cada beneficiario aporte en proporción al aprovechamiento o beneficio recibido, usando para ello criterios objetivos (superficie, edificabilidad, intensidad de uso, etc.).
- Esa equidad se logrará empleando fórmulas objetivas y verificables, normalmente en función de parámetros como: Superficie de parcela, Aprovechamiento urbanístico (edificabilidad asignada), etc. y reconociendo como aportaciones previas las realizadas por quienes ya han ejecutado o sufragado parte o todas las infraestructuras o dotaciones concernidas, deduciéndose esa cuantía de la obligación actual para evitar que paguen dos veces la misma carga.

Tratamiento de las viviendas existentes

En el ámbito de actuación, al noreste del mismo, existen catorce viviendas en total que no han sido consideradas en el PGE de Castellón de la Plana en ninguno de los casos de fuera de ordenación que establece. Estas viviendas, sitas en suelo urbanizable, resultan incompatibles con los usos industriales que se establecen en este Plan Especial y en su entorno consolidado.

Propuesta de ordenación

Con todas las consideraciones descritas la ordenación ha quedado como sigue:

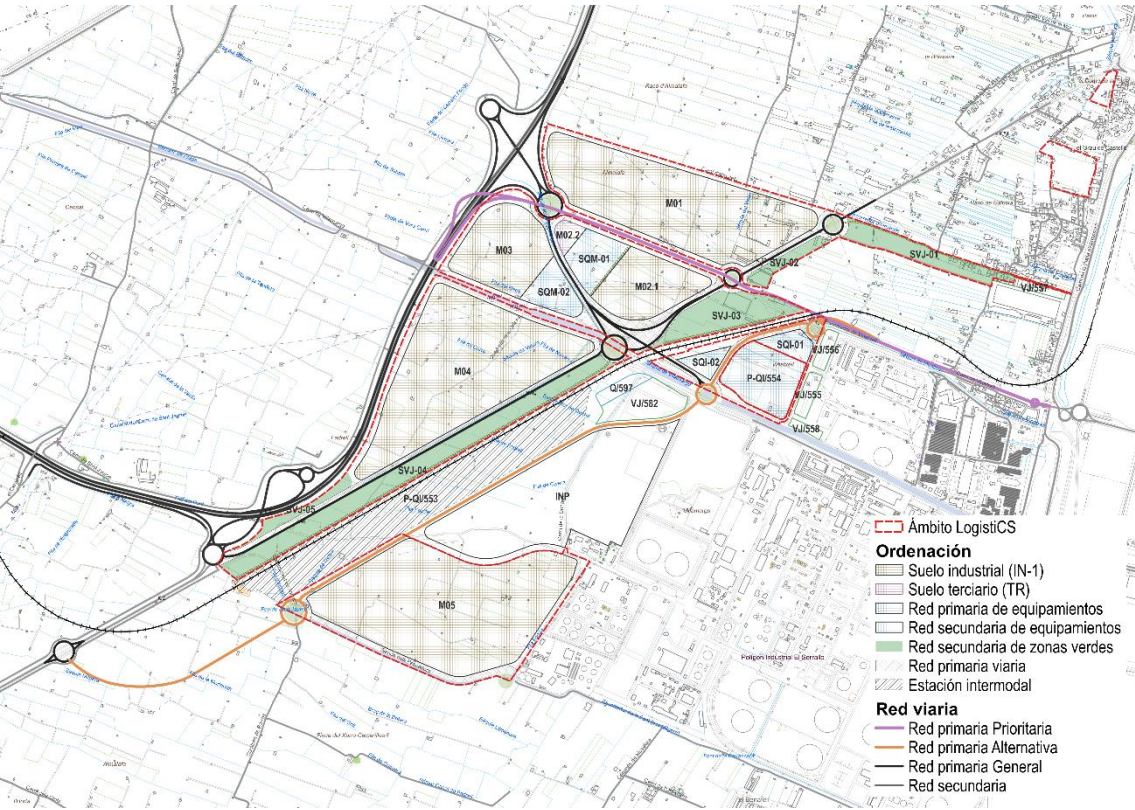


Figura 50 Propuesta de desarrollo del sector LogístiCS

Las superficies del Sector LogístiCS que ofrece la documentación del PGE (fichas de planeamiento) y del PIA-BP, resulta ser, una vez realizada la transposición a la base empleada (cartografía oficial de la GVA, CV05), a la legislación sectorial y a las condiciones y criterios descritos, han sufrido variaciones que afectan a otras variables y que se resumen a continuación:

	(PGE)	(Plan Especial)
Superficie Sector (m2)	1.537.274,00	1.696.788,00
Sector Plataforma Logística	915.172,00	
PIA (en el Sector Plataforma Log)	164.545,00	
Sector Plataforma Logística - PIA	750.627,00	
Sector Ctra Grao-Almazora	786.647,00	
Superficie Computable del Sector (SCS, m2)		1.639.983,00
Red primaria adscrita	149.443,00	92.638,00
superficies no computables		
red primaria incluida que no se ejecuta con cargo a la actua	0,00	56.805,00
régimen de semiconsolidadas	0,00	0,00
zonas de protección (legislación sectorial)	0,00	0,00
dotaciones públicas no viarias que se integren	0,00	0,00
Estación depuradora		
	56.805,00	-
Equipamiento múltiple Serrallo Norte	6.921,00	6.921,00
Equipamiento múltiple Serrallo Sur	26.126,00	26.126,00
Ampliación Parque Molí la Font	59.591,00	59.591,00

Figura 51 Cuadro de parámetros (superficies) del sector LogístiCS

El sector se define con los siguientes vértices cuyas coordenadas están referidas al sistema de referencia UTM, ETRS89 y Huso 30

vértice	ETRS89H30	
	coor x	coor y
1	754.595,10	4.426.859,68
2	754.614,89	4.426.859,02
3	754.638,43	4.426.861
4	754.663,94	4.426.865,18
5	754.688,36	4.426.872,66
6	754.761,16	4.426.901,03
7	754.776,53	4.426.906,25
8	754.790,63	4.426.910,27
9	754.801,51	4.426.911,82
10	754.812,19	4.426.912,91
11	754.824,41	4.426.913,62
12	754.835,94	4.426.913,35
13	754.846,01	4.426.912,60
14	754.855,30	4.426.911,15
15	754.865,64	4.426.909,22
16	754.875,53	4.426.906,53
17	754.893,57	4.426.900,37
18	754.902,34	4.426.924,35
19	754.906,05	4.426.923,06
20	754.911,32	4.426.920,43
21	754.911,36	4.426.906,91
22	754.963,18	4.426.887,23
23	754.974,11	4.426.883,35
24	754.994,88	4.426.873,67
25	754.980,74	4.426.852,17
26	754.936,62	4.426.785,84
27	754.895,66	4.426.724,27
28	754.812,49	4.426.599,34
29	754.750,73	4.426.506,39
30	754.728,14	4.426.472,42
31	754.710,48	4.426.446,86
32	754.699,80	4.426.431,05
33	754.651,23	4.426.450,72
34	754.570,18	4.426.427,88
35	754.561,09	4.426.424,52
36	754.551,81	4.426.421,77
37	754.542,36	4.426.419,63
38	754.532,79	4.426.418,12
39	754.523,15	4.426.417,24
40	754.513,46	4.426.417
41	754.503,78	4.426.417,39
42	754.494,15	4.426.418,42
43	754.484,61	4.426.420,08
44	754.475,20	4.426.422,37
45	754.465,96	4.426.425,27
46	754.456,92	4.426.428,77
47	754.219,36	4.426.529,98
48	753.885	4.426.688,22
49	753.836,45	4.426.713,09
50	754.298,60	4.426.976,69
51	754.532,19	4.426.873,32
52	754.549,68	4.426.867,74
53	754.566,50	4.426.863,64
54	754.595,10	4.426.859,68
55	755.716,99	4.427.392,05
56	755.715,73	4.427.391,50
57	755.714,44	4.427.391,03
58	755.713,12	4.427.390,66
59	755.711,77	4.427.390,37
60	755.710,41	4.427.390,18
61	755.709,04	4.427.390,08
62	755.707,67	4.427.390,08
63	755.706,30	4.427.390,17
64	755.704,94	4.427.390,36
65	755.703,59	4.427.390,64
66	755.702,27	4.427.391,01
67	755.700,98	4.427.391,47
68	755.699,72	4.427.392,01
69	755.694,94	4.427.381,84
70	755.547,26	4.427.451,71
71	755.481,69	4.427.482,23

vértice	ETRS89H30	
	coor x	coor y
72	755.412,35	4.427.515,82
73	755.317,85	4.427.560,24
74	755.253,59	4.427.591,54
75	755.214,99	4.427.614,09
76	755.232,53	4.427.617,78
77	755.250,93	4.427.623,82
78	755.265,16	4.427.626,71
79	755.269,80	4.427.628,26
80	755.288,30	4.427.634,66
81	755.307,40	4.427.639,62
82	755.326,89	4.427.643,88
83	755.346,35	4.427.648,49
84	755.360,87	4.427.652,26
85	755.359,54	4.427.657,80
86	755.364,38	4.427.659,06
87	755.383,74	4.427.664,12
88	755.403,06	4.427.669,30
89	755.422,39	4.427.674,48
90	755.441,72	4.427.679,64
91	755.461,10	4.427.684,58
92	755.480,48	4.427.689,52
93	755.499,86	4.427.694,46
94	755.519,25	4.427.699,40
95	755.538,62	4.427.704,38
96	755.557,95	4.427.709,52
97	755.577,30	4.427.714,61
98	755.596,68	4.427.719,55
99	755.616,10	4.427.724,32
100	755.635,56	4.427.728,95
101	755.654,98	4.427.733,72
102	755.674,51	4.427.738,06
103	755.694,02	4.427.742,49
104	755.713,35	4.427.747,64
105	755.732,76	4.427.752,44
106	755.752,19	4.427.757,18
107	755.771,60	4.427.762,04
108	755.791,16	4.427.766,23
109	755.811,47	4.427.771,79
110	755.829,90	4.427.775,88
111	755.849,27	4.427.779,68
112	755.852,22	4.427.780,25
113	755.856,20	4.427.778,45
114	755.869,15	4.427.772,59
115	755.869,14	4.427.772,56
116	755.851,04	4.427.725,50
117	755.752,45	4.427.469,12
118	755.726,98	4.427.402,89
119	755.726,45	4.427.401,63
120	755.725,83	4.427.400,40
121	755.725,12	4.427.399,23
122	755.724,34	4.427.398,10
123	755.723,48	4.427.397,03
124	755.722,55	4.427.396,02
125	755.721,55	4.427.395,07
126	755.720,49	4.427.394,20
127	755.719,37	4.427.393,40
128	755.718,20	4.427.392,69
129	755.716,99	4.427.392,05
130	755.004,46	4.427.550,41
131	753.691,43	4.426.804,15
132	753.688,81	4.426.806,44
133	753.668,74	4.426.822,14
134	753.658,69	4.426.829,96
135	753.657,85	4.426.830,67
136	753.656,93	4.426.831,38
137	753.625,98	4.426.857,48
138	753.617,70	4.426.869,76
139	753.625,89	4.426.875,62
140	753.631,99	4.426.883,64
141	753.635,67	4.426.894,61
142	753.636	4.426.902,61

vértice	ETRS89H30	
	coord x	coord y
143	753.670,38	4.426.918,67
144	753.702	4.426.930,52
145	753.730,83	4.426.946,20
146	753.756,01	4.426.966,62
147	753.776,85	4.426.987,87
148	753.781,34	4.426.995,51
149	753.783,76	4.427.004,27
150	753.783,63	4.427.017,11
151	753.782,78	4.427.027,29
152	753.879,71	4.427.054,47
153	753.907,49	4.427.064,36
154	753.907,47	4.427.064,38
155	753.945,01	4.427.081,20
156	753.963,70	4.427.091,27
157	753.979,15	4.427.101,68
158	753.984,72	4.427.105,21
159	754.001,73	4.427.117,44
160	754.010,88	4.427.124,14
161	754.014,21	4.427.126,52
162	754.016,43	4.427.128,09
163	754.018,52	4.427.129,52
164	754.018,72	4.427.130,06
165	754.040,34	4.427.147,82
166	754.059,34	4.427.163,42
167	754.059,17	4.427.163,69
168	754.079,19	4.427.183,66
169	754.102,26	4.427.215,14
170	754.124,88	4.427.251,74
171	754.142,78	4.427.279,06
172	754.158,33	4.427.307,33
173	754.168,93	4.427.323,92
174	754.179,33	4.427.349,54
175	754.192,24	4.427.383,55
176	754.205,50	4.427.419,20
177	754.215,87	4.427.453,74
178	754.231,05	4.427.502,30
179	754.264,37	4.427.592,09
180	754.287,93	4.427.655,70
181	754.303,35	4.427.691,84
182	754.351,26	4.427.797,95
183	754.366,78	4.427.828,67
184	754.386,23	4.427.865,58
185	754.402,28	4.427.896,02
186	754.416,12	4.427.920,98
187	754.423,98	4.427.934,39
188	754.431,33	4.427.931,29
189	754.446,83	4.427.927,74
190	754.771,99	4.427.790,77
191	754.783,64	4.427.781,04
192	754.912,69	4.427.738
193	755.021,34	4.427.701,25
194	755.033,99	4.427.694,22
195	755.046,19	4.427.688,42
196	755.051,40	4.427.683,53
197	755.063,85	4.427.676,07
198	755.100,22	4.427.654,09
199	755.108,35	4.427.649,17
200	755.117,38	4.427.643,72
201	755.137,96	4.427.631,60
202	755.145,76	4.427.626,90
203	755.144,69	4.427.626,31
204	755.125,55	4.427.616,84
205	755.123,50	4.427.615,88
206	755.112,65	4.427.610,76
207	755.109,14	4.427.609,10
208	755.088,39	4.427.599,89
209	755.083,54	4.427.597,15
210	755.070,78	4.427.589,94
211	755.055,37	4.427.580,99
212	755.055,06	4.427.580,81
213	755.053,45	4.427.579,85

vértice	ETRS89H30	
	coord x	coord y
214	755.043,42	4.427.573,89
215	755.036,25	4.427.569,62
216	755.019,10	4.427.559,33
217	755.004,46	4.427.550,41
218	754.841,80	4.428.138,25
219	754.845,53	4.428.138,06
220	754.849,26	4.428.138,13
221	754.852,98	4.428.138,45
222	754.856,67	4.428.139,04
223	754.860,30	4.428.139,87
224	754.863,87	4.428.140,96
225	754.867,36	4.428.142,29
226	754.870,75	4.428.143,86
227	754.874,02	4.428.145,67
228	754.877,15	4.428.147,69
229	754.879,37	4.428.149,12
230	754.881,67	4.428.150,41
231	754.884,06	4.428.151,54
232	754.886,51	4.428.152,51
233	754.889,02	4.428.153,32
234	754.891,58	4.428.153,96
235	754.894,18	4.428.154,43
236	754.896,80	4.428.154,73
237	754.899,44	4.428.154,85
238	754.902,07	4.428.154,80
239	754.904,70	4.428.154,58
240	754.907,31	4.428.154,18
241	754.909,89	4.428.153,61
242	754.912,42	4.428.152,87
243	754.914,90	4.428.151,97
244	755.457,22	4.427.934,15
245	755.462,69	4.427.931,66
246	755.467,98	4.427.928,83
247	755.473,09	4.427.925,66
248	755.477,99	4.427.922,18
249	755.478,95	4.427.921,30
250	755.479,86	4.427.920,36
251	755.480,70	4.427.919,37
252	755.481,47	4.427.918,32
253	755.482,17	4.427.917,22
254	755.482,80	4.427.916,08
255	755.483,36	4.427.914,90
256	755.483,94	4.427.912,30
257	755.484,69	4.427.909,74
258	755.485,29	4.427.908,13
259	755.486,15	4.427.906,02
260	755.487,39	4.427.903,53
261	755.488,91	4.427.900,98
262	755.490,69	4.427.898,46
263	755.492	4.427.896,85
264	755.493,88	4.427.894,81
265	755.496,20	4.427.892,69
266	755.498,57	4.427.890,79
267	755.498,68	4.427.890,71
268	755.500,89	4.427.889,22
269	755.503,20	4.427.887,90
270	755.505,60	4.427.886,73
271	755.508,08	4.427.885,73
272	755.510,61	4.427.884,91
273	755.513,20	4.427.884,27
274	755.515,83	4.427.883,80
275	755.518,48	4.427.883,52
276	755.521,14	4.427.883,42
277	755.523,81	4.427.883,51
278	755.526,46	4.427.883,78
279	755.528,89	4.427.883,99
280	755.531,33	4.427.884,04
281	755.533,76	4.427.883,94
282	755.536,19	4.427.883,69
283	755.538,59	4.427.883,29
284	755.540,97	4.427.882,74

vértice	ETRS89H30	
	coor x	coor y
285	755.543,31	4.427.882,05
286	755.545,60	4.427.881,21
287	755.555,63	4.427.877,28
288	755.565,80	4.427.873,71
289	755.582,13	4.427.869,58
290	755.598,67	4.427.866,34
291	755.615,36	4.427.864,01
292	755.649,64	4.427.859,54
293	755.664,64	4.427.856,90
294	755.679,46	4.427.853,40
295	755.694,06	4.427.849,05
296	755.708,38	4.427.843,87
297	755.722,38	4.427.837,87
298	755.800,04	4.427.802,77
299	755.800,45	4.427.803,68
300	755.806,50	4.427.800,94
301	755.804,83	4.427.800,49
302	755.803,58	4.427.800,16
303	755.802,86	4.427.799,96
304	755.801,15	4.427.799,50
305	755.784,84	4.427.795,12
306	755.784,26	4.427.794,97
307	755.764,77	4.427.790,48
308	755.764,18	4.427.790,34
309	755.762,72	4.427.789,99
310	755.745,31	4.427.785,87
311	755.725,85	4.427.781,22
312	755.706,45	4.427.776,36
313	755.687,75	4.427.768,61
314	755.668,28	4.427.764,03
315	755.648,82	4.427.759,41
316	755.629,40	4.427.754,62
317	755.609,96	4.427.749,89
318	755.590,49	4.427.745,32
319	755.570,98	4.427.740,92
320	755.551,44	4.427.736,66
321	755.531,87	4.427.732,47
322	755.512,35	4.427.728,13
323	755.492,84	4.427.723,73
324	755.473,32	4.427.719,33
325	755.453,81	4.427.714,93
326	755.434,27	4.427.710,66
327	755.414,70	4.427.706,51
328	755.395,14	4.427.702,31
329	755.375,59	4.427.698,04
330	755.356,06	4.427.693,72
331	755.351,18	4.427.692,65
332	755.336,53	4.427.689,41
333	755.317,03	4.427.684,96
334	755.312,15	4.427.683,67
335	755.297,65	4.427.679,81
336	755.277,88	4.427.675,60
337	755.275,50	4.427.674,34
338	755.258,05	4.427.671,02
339	755.252,97	4.427.669,71
340	755.238,74	4.427.663,75
341	755.233,12	4.427.662,04
342	755.220,76	4.427.658,28
343	755.219,19	4.427.657,81
344	755.199,80	4.427.651,21
345	755.193,06	4.427.648,76
346	755.172,24	4.427.639,11
347	755.153,52	4.427.650,41
348	755.136,40	4.427.660,75
349	755.128,08	4.427.665,78
350	755.119,13	4.427.671,08
351	755.119,14	4.427.671,18
352	755.112,75	4.427.674,85
353	755.076,39	4.427.696,82
354	755.066,09	4.427.703,14
355	755.056,88	4.427.708,79

vértice	ETRS89H30	
	coor x	coor y
356	755.046,19	4.427.715,22
357	755.045,23	4.427.715,80
358	755.039,91	4.427.718,82
359	755.034,43	4.427.721,54
360	755.028,81	4.427.723,97
361	755.023,07	4.427.726,08
362	754.791,21	4.427.805,39
363	754.775,34	4.427.805,73
364	754.713,65	4.427.832,40
365	754.587,29	4.427.884,67
366	754.447,50	4.427.940,77
367	754.431,90	4.427.947,92
368	754.444,77	4.427.969,88
369	754.462,06	4.427.996,06
370	754.479,89	4.428.023,53
371	754.496,79	4.428.049,62
372	754.538,77	4.428.112,62
373	754.550,27	4.428.130,38
374	754.576,06	4.428.167,97
375	754.587,26	4.428.183,30
376	754.590,87	4.428.187,14
377	754.595,63	4.428.191,47
378	754.624,92	4.428.217,16
379	754.638,62	4.428.227,40
380	754.651,62	4.428.235,07
381	754.662,16	4.428.240,14
382	754.674,92	4.428.244,74
383	754.688,40	4.428.247,76
384	754.700,22	4.428.249,43
385	754.714,65	4.428.250,67
386	754.730,13	4.428.248,92
387	754.736,52	4.428.246,92
388	754.741,37	4.428.244,78
389	754.745,99	4.428.242,16
390	754.751,27	4.428.238,44
391	754.775,03	4.428.222,39
392	754.777,23	4.428.220,79
393	754.779,31	4.428.219,06
394	754.781,26	4.428.217,18
395	754.783,09	4.428.215,18
396	754.784,78	4.428.213,06
397	754.786,32	4.428.210,83
398	754.787,70	4.428.208,50
399	754.788,92	4.428.206,08
400	754.789,98	4.428.203,59
401	754.790,87	4.428.201,02
402	754.791,58	4.428.198,41
403	754.792,11	4.428.195,75
404	754.792,46	4.428.193,07
405	754.792,63	4.428.190,36
406	754.792,86	4.428.186,63
407	754.793,35	4.428.182,93
408	754.794,10	4.428.179,28
409	754.795,10	4.428.175,68
410	754.796,34	4.428.172,16
411	754.797,83	4.428.168,74
412	754.799,55	4.428.165,43
413	754.801,49	4.428.162,24
414	754.803,66	4.428.159,20
415	754.806,02	4.428.156,31
416	754.808,58	4.428.153,60
417	754.811,33	4.428.151,07
418	754.814,24	4.428.148,73
419	754.817,31	4.428.146,60
420	754.820,52	4.428.144,70
421	754.823,85	4.428.143,01
422	754.827,29	4.428.141,57
423	754.830,82	4.428.140,36
424	754.834,43	4.428.139,40
425	754.838,10	4.428.138,70
426	754.841,80	4.428.138,25

Cumplimiento de estándares

La ordenación del ámbito debe cumplir con los estándares urbanísticos establecidos en el TRLOTUP. En este sentido, puesto que se modifica la ordenación estructural del ámbito, se ha de comprobar el equilibrio entre dotaciones públicas y aprovechamiento lucrativo el TRLOTUP, según el artículo 67.3:

“3. Las nuevas soluciones propuestas deberán mantener el equilibrio del planeamiento vigente entre las dotaciones públicas y el aprovechamiento lucrativo, suplementando, en su caso, la red primaria y la red secundaria de dotaciones, de forma que cumplan con los criterios de calidad, capacidad e idoneidad exigidos según el anexo IV de este texto refundido. (...)”

El estándar dotacional global (EDG), es la relación entre la superficie de las dotaciones públicas y la edificabilidad total, y expresado en metros cuadrados de suelo dotacional por cada metro cuadrado de edificabilidad. Aunque se ha calculado este estándar para el ámbito, ni el PGE y ni el POP, una vez elaborada la ordenación, en el Sector LogístiCS resulta:

EDG	propuesta plan parcial
Edificabilidad, m2t	655.993,20
zonas verdes, m2	236.994,00
equipamientos, m2	140.418,00
red viaria, m2	328.492,00
m2DOT/m2t	1,08

Figura 52 Cálculo del EDG del sector LogístiCS

Comprobación de los estándares del Anexo IV. ESTÁNDARES URBANÍSTICOS Y NORMALIZACIÓN DE DETERMINACIONES URBANÍSTICAS del TRLOTUP:

Además de cumplir con los condicionantes del diseño, en cuanto a la **red viaria**, la anchura mínima de los viales para sectores de uso industrial, será de **18 metros para viales de sentido único y 24 metros para doble sentido**.

En cuanto a las IV. *Normas para el cómputo de los estándares:*

“1. Superficie computable del sector.

1.1. Se define la superficie computable del sector (SCS) como el ámbito superficial al que se le aplican los índices de edificabilidad bruta para obtener la edificabilidad bruta del sector. En determinados supuestos, la superficie computable del sector se aplicará también para el cálculo de los estándares dotacionales expresados en porcentajes superficiales.

1.2. Como regla general, la superficie computable del sector coincide con la superficie del sector. Sin embargo, la superficie computable del sector será inferior a la superficie del sector cuando se dé alguna o varias de las siguientes circunstancias: red primaria incluida en el sector que no se ejecuta a cargo de la actuación; actuaciones aisladas que se excluyen de la actuación integrada por aplicación del régimen establecido para las áreas semiconsolidadas; zonas de protección derivadas de la legislación sectorial; o dotaciones públicas existentes (no viarias) que se integren en el nuevo plan.”

En el caso del ámbito LogístiCS, las fichas de planeamiento establecen una superficie del SCS idéntica a la del sector propiamente dicho. Debido al cambio de localización de la parcela destinada a la estación depuradora, ésta, por ser red primaria que no se ejecuta con cargo al sector, aunque es interior a éste, se descuenta de la SCS, resultando:

$$SCS = 1.696.789 - 56.805 = 1.639.984 \text{ m}^2$$

Por tanto, las zonas de protección de carreteras y de ferrocarril, se ceden y ejecutan con cargo al sector, la red primaria interior al sector también, no se plantean actuaciones aisladas que se excluyan de la actuación por aplicación del régimen establecido para las áreas semiconsolidadas y no existen dotaciones públicas no viarias existentes que se integren en la ordenación.

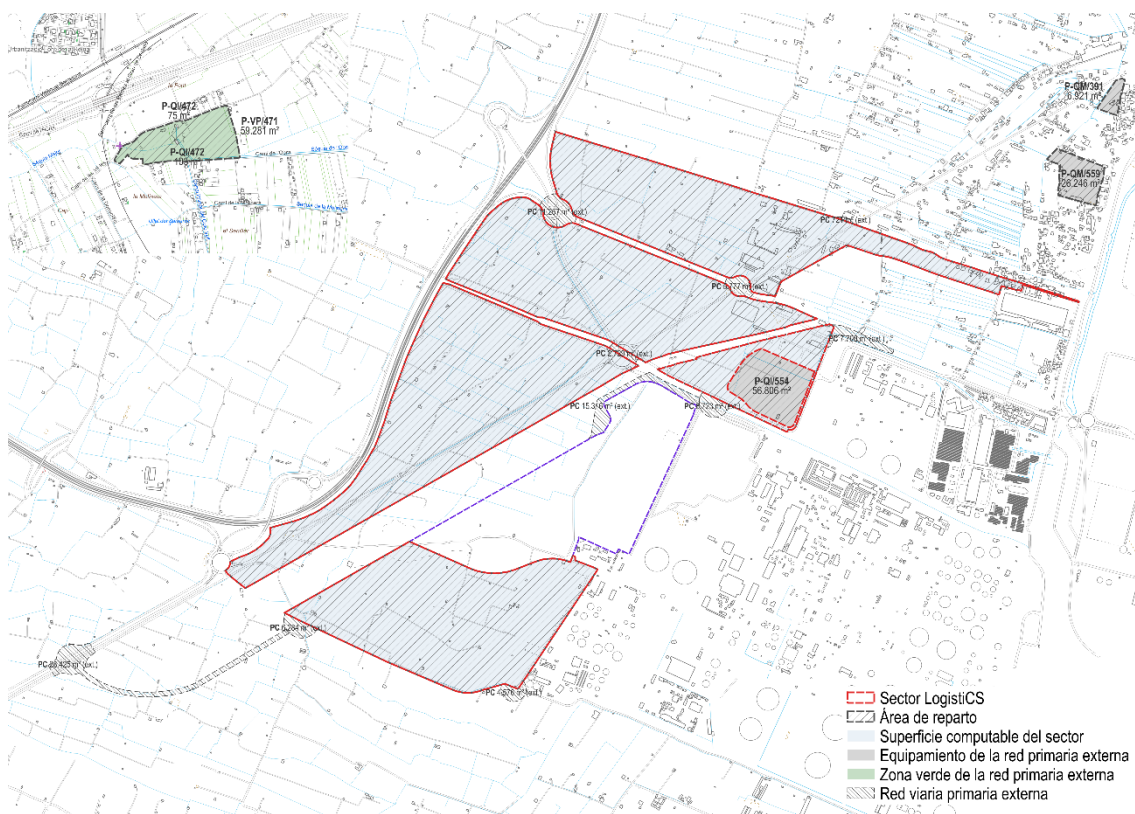


Figura 53 Polilínea de sector (y SCS) y área de reparto

“6. Reservas de suelo dotacional de la red secundaria en actuaciones de uso dominante industrial.

6.1. Debe destinarse a zonas verdes públicas una superficie superior al 10 % de la superficie computable del sector y a equipamientos públicos una superficie superior al 5 % de la superficie computable del sector.

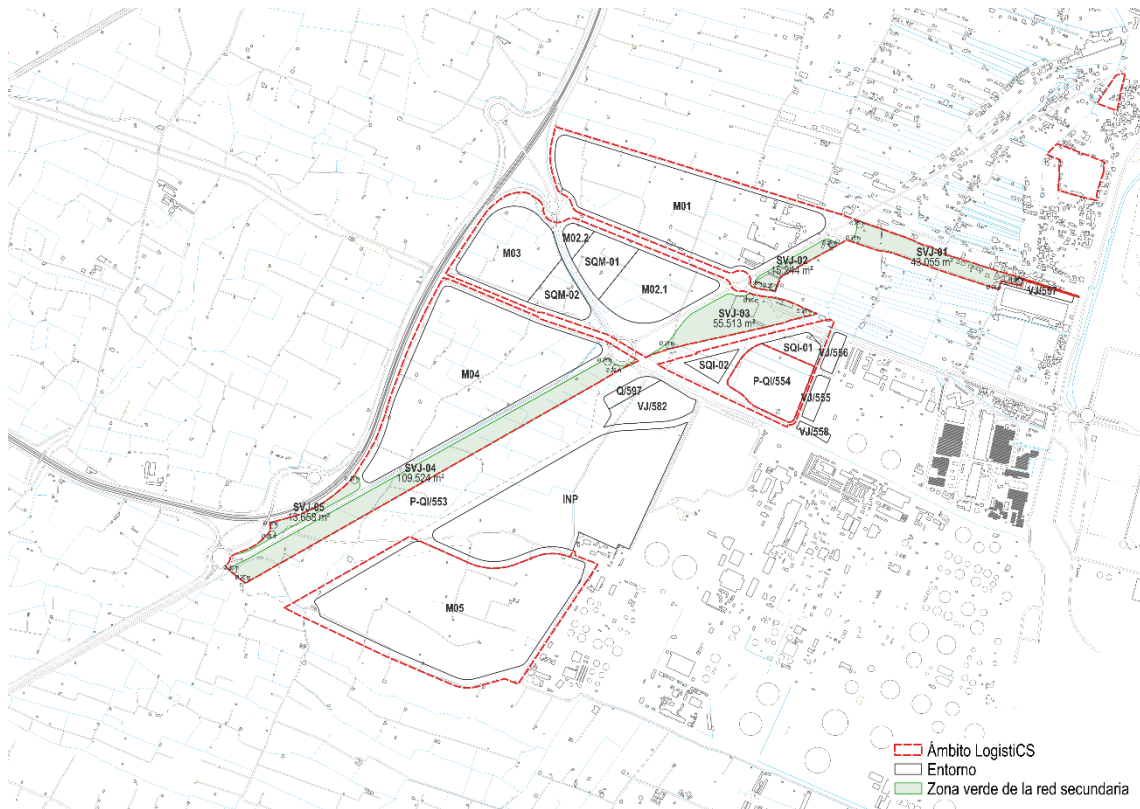


Figura 54 Cómputo y localización de las zonas verdes en el sector

6.2. Con carácter general la reserva mínima de plazas de aparcamiento públicas será de una plaza para turismo por cada 200 metros cuadrados, o fracción, de edificabilidad industrial, y de una plaza para vehículos pesados por cada 1.500 metros cuadrados, o fracción, de edificabilidad industrial. La reserva mínima de plazas de aparcamiento en parcela privada será de una plaza por cada 100 metros cuadrados, o fracción, de edificabilidad industrial. Parte de la reserva de aparcamiento para vehículos pesados puede establecerse, justificadamente, en parcela privada. Se podrá minorar justificadamente dicha reserva cuando la superficie correspondiente a esa disminución se destine a actuaciones que favorezcan una movilidad más sostenible, una mayor superficie de infraestructuras verdes urbanas o un uso público más inclusivo y coherente con la red de espacios comunes definida en el anexo XII de esta ley. En cualquier caso, entre los criterios que justifiquen la reducción de dicha reserva se deberá garantizar que las necesidades de desplazamiento de la población afectada quedarán en cualquier caso satisfechas con otras alternativas de aparcamiento para medios de transporte no motorizados o con transporte público.

6.3. Los estándares exigidos en los dos apartados anteriores podrán minorarse mediante resolución motivada de la conselleria competente en ordenación del territorio, previo informe favorable de la conselleria competente en materia de industria, cuando se trate de complejos industriales aislados o esté previsto algún tipo de actividad productiva especial para la que no resulten adecuados.

6.4. A la edificabilidad de otros usos no industriales que pueda existir en el ámbito de actuación, se le aplicarán los estándares exigidos en este anexo a la edificabilidad de cada uso."

Respecto a los usos terciarios, únicamente se han de tener en cuenta el suplemento relativo a las plazas de parking.

Con todo en la propuesta, se decide disponer la mitad del estándar de plazas de aparcamiento de pesados en parcela privada, así como la totalidad del estándar de usos terciarios.

INDUSTRIAL		TERCIARIO	
		(estándar)	
Zonas verdes 10%SCS	163.998,30		
Equipamientos 5%SCS	81.999,15		
1 plaza turismo cada 200m2tIND	3.280	* 1 plaza turismo cada 100m2tTER	84
de las cuales 1/40 movilidad reducida	82	de las cuales 1/40 movilidad reducida	2
* 2 plazas pesados cada 1.500m2tIND	863	* Se dispondrán en parcela privada	
* la mitad se han dispuesto en parcela privada			
↓		↓	
plazas parking privado		plazas parking privado	
1 plaza cada 100 m2tIND	6.476	* 1 plaza turismo cada 100m2tTER	84
* 1 plaza pesados cada 1.500m2tIND	432	uso comercial/recreativo	1 plaza cada 25m2c
		uso hostelero	1 plaza cada 50m2c
		usos distintos	1 plaza cada 100m2c
		complejos terciarios	1 plaza cada 40m2c

Figura 55 Estándar aparcamientos en el Sector

Como no se contemplan los usos residenciales no se producen incrementos de suelos dotacionales públicos en este sentido.

En cuanto a las plazas de aparcamiento, además, tendremos en cuenta la **Orden VIV/561/2010**, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, en general y en concreto el art. 35 donde establece que, como mínimo, una plaza cada cuarenta deberá cumplir con las dimensiones y condiciones que establece la Orden.

Con todo ello, y con la ordenación propuesta tiene las siguientes plazas de aparcamiento:

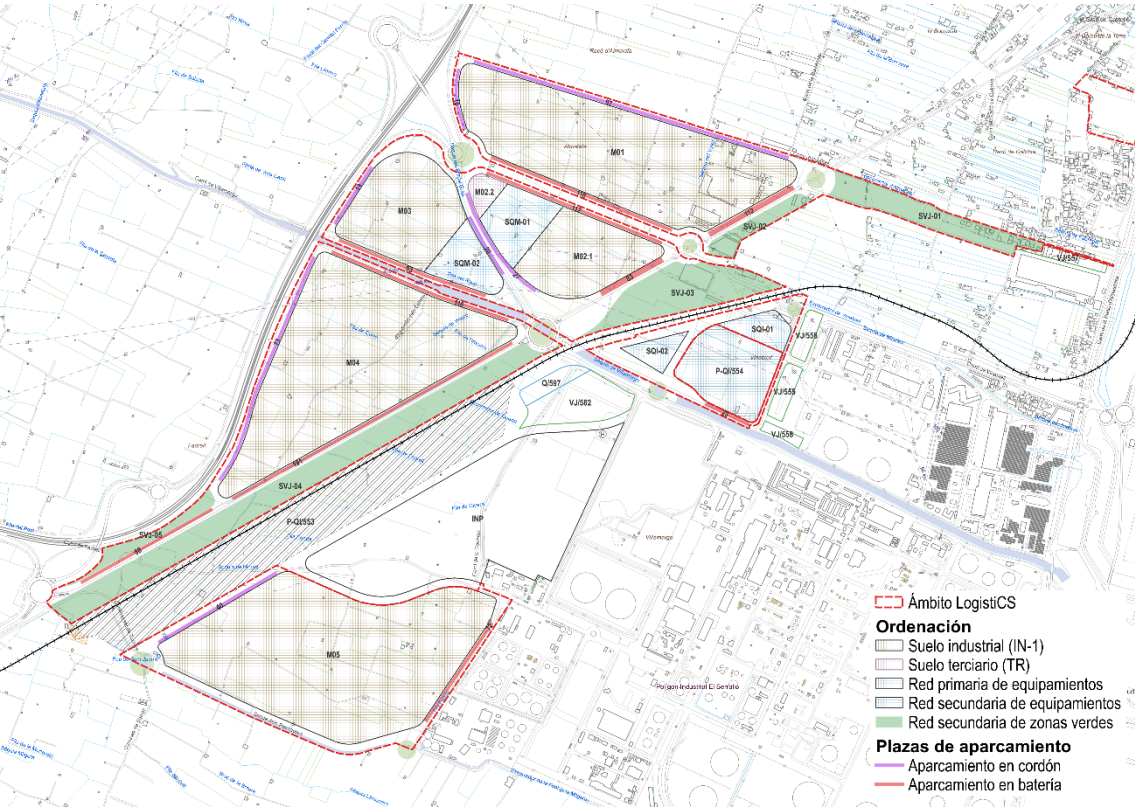


Figura 56 Cuantificación de las plazas aparcamiento en el Sector

Aunque todas las calles tienen aparcamiento, no se alcanza el estándar de turismos. En este tipo de polígonos la necesidad de parking es menor y, se establece mayormente en parcela privada, por lo que la propuesta incluye una reducción del estándar de parcelas de parking en suelo público.

La mitad del estándar de vehículos pesados (2 plazas cada 1500 m² de uso industrial), 432 plazas, se ha derivado a la parcela privada que es donde se produce la necesidad mayor de parking de este tipo de vehículos. También se prevé que, en parcela pública, las plazas de pesados se concentren en las inmediaciones de la zona terciaria (zona equipamientos), que es donde también va a producirse parte de esta necesidad.

Finalmente, y según el art. 36.2.c del TRLOTUP:

*“c) Debe garantizarse la existencia de arbolado suficiente en el suelo urbano y urbanizable. Las ordenanzas municipales establecerán la densidad y diversidad de los ejemplares arbóreos necesarios para articular la infraestructura verde urbana y conectar los espacios verdes de la población. En poblaciones de más de 20.000 habitantes, los nuevos desarrollos residenciales tenderán a alcanzar una proporción de, al menos, un árbol por cada 100 m² de techo edificable y en **desarrollos industriales o terciarios un árbol por cada 200 m² de techo edificable**. En todo caso, la ejecución de estas previsiones deberá ajustarse a las características paisajísticas y climáticas del medio urbano, la permeabilidad suelo y confort acústico, entre otros.”*

Los arboles en el sector se disponen en:

Arbolado de alineación, la dimensión mínima de las aceras en calles rodadas es de 3,50 metros de ancho y se dispondrá arbolado de alineación en todas ellas. En el caso de dimensiones superiores se valorará incorporar más arbolado en el lado recayente al vallado de la parcela privada. Así se ha hecho constar en las secciones viarias que se aportan.

Arbolado en el aparcamiento (tanto en cordón como en batería) en el viario público. Secuencialmente entre las plazas de parking se disponen pequeñas zonas arboladas.

Arbolado en zonas de separación (por ejemplo entre la red prioritaria y el viario propio del sector)

Arbolado en los bordes del sector como transición de éste con el suelo rural cultivado, tanto en el viario (suelo público) como en la parcela privada (franjas arboladas que se han incluido como infraestructura verde)

Arbolado en las zonas verdes del sector y en zonas ajardinadas como rotondas.

Justificación de la minoración de plazas de parking

El Sector LogístiCS se compone con un uso principal logístico, gran consumidor de suelo, no así de presencia de personas. Ello provoca que el estándar de automóviles quede desproporcionado frente a otros usos industriales con menor presencia de logística. En usos logísticos se genera mayor necesidad en la propia parcela, no así en los viales públicos.

Se han propuesto medidas que ya establece el PMUS del PGE de Castellón en el desarrollo del sector, para fomentar el acceso mediante otros medios de transporte como el autobús o la bicicleta. Disponer de plazas de aparcamiento en exceso no hace más que fomentar el uso del vehículo privado en contradicción con la movilidad sostenible, que apuesta por el uso del transporte público y de los vehículos no motorizados. Aún con todo, y como puede observarse en las secciones, se plantean aparcamientos, en general, en todos los viales.

Este polígono industrial tiene todas las características necesarias para no depender del uso del automóvil, por lo que se propone minorar las plazas de aparcamiento para turismos, tal y como permite el propio TRLOTUP, de 3.280 a 1.300 unidades. En ningún caso se disminuye el estándar de plazas de movilidad reducida.

Este argumento se refuerza con la presencia en las empresas que dispondrán de aparcamiento en parcela privada tanto para vehículos pesados como ligeros.

La ordenación del sector ha dispuesto medidas compensatorias como la implantación de carril bici en casi todos los viales del sector. También se van a disponer puntos de aparcamientos para vehículos de movilidad personal en todos los viales.

Por otro lado, la ordenación propuesta alcanza un total de 233.514 m² de zonas verdes y 83.613 m² de equipamientos, frente al estándar mínimo de acuerdo con el TRLOTUP, que ascendería a 163.998 m² de zonas verdes y 81.999 m² de equipamiento, un exceso que por un lado fomenta la movilidad no motorizada, generando servicios de proximidad y reduciendo las necesidades de desplazamiento interno, y por otro aporta espacios de desplazamiento agradables en entornos naturalizados.

El Estudio de Movilidad a elaborar en la siguiente fase del Plan Especial habrá de imponer medidas que tendrán como objetivo el uso eficiente del espacio público y los medios de transporte, fomentando el uso compartido del vehículo privado y el uso de medios de transporte alternativos.

En este sentido, se impondrá que las empresas presenten un plan de movilidad sostenible junto al documento de solicitud de actividad, que deberá justificar las medidas para mejorar la movilidad sostenible, con un contenido que contemplará, al menos:

- 1.-Análisis de los medios de movilidad, transporte público, aparcamiento público, red de carril bici y aceras.
- 2.-Análisis de la localización del lugar de residencia de los empleados de la empresa.
- 3.- Medidas a implementar para fomentar el uso eficiente del vehículo privado.
- 4.- Regulación de horarios salida entrada de personas y mercancías.
- 5.- Medidas a implementar para el fomento del uso de modos de transporte alternativo al coche.

6.- Número y ubicación de plazas reservadas al coche compartido

7.- Número y ubicación de plazas reservadas coches eléctricos con cargador.

8.- Número y ubicación de plazas para modos activos de movilidad como la bicicleta o las VMP

Perspectiva de género

La legislación urbanística valenciana, TRLOTUP, establece como pilar básico en la ordenación del territorio, la perspectiva de género, abarcando todas las escalas de actuación.

“Artículo 1. Objeto de este texto refundido.

Este texto refundido tiene por objeto la regulación de la ordenación del territorio valenciano, de la actividad urbanística, de la utilización racional del suelo y de la conservación del medio natural, desde una perspectiva de género e inclusiva.”

Si bien este Plan realiza algunas modificaciones, en general se enmarca en el planeamiento general vigente en Castellón de la Plana. El Plan General Estructural (así como el Plan de Ordenación Pormenorizada) de Castelló de la Plana ha asumido el papel de la planificación urbana como herramienta útil de cara a disminuir la desigualdad entre hombres y mujeres, facilitando la autonomía de las mujeres y, en general, de todas las personas.

En el Anexo XII del TRLOTUP, se establecen una serie de criterios y reglas para la planificación con perspectiva de género, teniendo en cuenta que el documento que ahora se redacta consiste en un borrador:

- El urbanismo para las personas. Los planes han de responder a las necesidades básicas de las personas. Las ciudades, el paisaje, la movilidad, los espacios públicos, los accesos, las viviendas deben reflejar y facilitar las diferentes esferas de la vida: la productiva, la reproductiva, la social o política y la personal. Igualmente deben posibilitar los distintos usos y necesidades que las personas con sus diversidades requieren. Respecto a la esfera laboral y consultados los datos sobre el paro en Castellón de la Plana proporcionados por SEPE para febrero de 2024, se evidencia que el paro entre las mujeres es mayor que en los hombres (de toda la población en paro el 60% son mujeres frente al 40% que son hombres) y corresponde en un 12% al sector industrial, la localización de un área industrial-logística de primer nivel, crea puestos de trabajo que no sólo están a escasos minutos de la población, sino que, además, son de un nivel profesional medio-alto y que podrían impactar favorablemente en la empleabilidad de las mujeres.
En el sector se produce una favorable mezcla de usos que, además, facilitará la vida a las personas que se ocupan de actividades en diferentes esferas como en el rol de cuidados, que sigue recayendo mayoritariamente en las mujeres.
- Red de espacios comunes y proximidad de las actividades de la vida cotidiana. La localización de las dotaciones públicas del sector se produce de una manera lineal, que ofrece espacios continuos que pueden ser recorridos y disfrutados sin barreras y con medios no motorizados y que relacionan, de esta manera, los espacios rurales que rodean el ámbito al Este y al Oeste.
- Combinación de usos y actividades posibilita que se complemente la actividad laboral y principal del sector, ya que ofrece la posibilidad de realizar actividades propias de otras

esferas (personal y de cuidados) al permitir realizar compras cotidianas o actividad deportiva, entre otras.

- Seguridad y habitabilidad en el espacio público. Se ha tenido especial sensibilidad en diferenciar los diferentes modos de transporte ante la dureza de un espacio destinado principalmente al uso logístico y en conectar los espacios públicos separadamente para tráfico motorizado y no motorizado, aportando seguridad en especial en puntos de intersección de las diferentes redes y en el dimensionamiento de los espacios públicos.

Estas condiciones de seguridad, habitabilidad, visibilidad, accesibilidad y confort se deben dar especialmente en la red de espacios comunes, en los espacios libres, el entorno de las dotaciones y los itinerarios peatonales y viales que las conectan. Que este entorno aglutine actividades diversas posibilita la presencia de gente de manera continua y que el entorno se perciba más seguro. La percepción de seguridad es otra condición a tener en cuenta desde la perspectiva de género, ya que impacta en mayor grado en las mujeres.

El confort climático será otra condición a asegurar en general y en particular en estos espacios.

- Equipamientos. Las actividades complementarias a la logística, equipamientos y usos terciarios, se han localizado en la banda central en el ámbito, equilibrando así su accesibilidad. Se ubican, además, en la zona más visible y vital del sector, de manera que se proporcione mayor percepción de seguridad.
- Movilidad. La movilidad es un aspecto clave en la perspectiva de género y en este sector es ciertamente compleja, se ha pretendido separar los diferentes niveles de transporte de manera que interfieran entre sí lo menos posible. Esta circunstancia aporta calidad y seguridad en todos los recorridos. Se ha apoyado una movilidad ciclopeatonal de calidad, conectada con Castellón, a través de multitud de recorridos, con la intención de facilitar los desplazamientos.
Se ha propuesto la extensión de la línea regular de Castellón-Grao con paradas en localizaciones céntricas y visibles, en los espacios de máxima confluencia, las mujeres son las principales usuarias del transporte público.
- Transversalidad. Desde el propio PGE hasta este Plan, ha estado presente la planificación con perspectiva de género. En el resto del proceso se procurará una participación efectiva de todos los sectores de la sociedad. El presente plan incorpora la perspectiva de género de manera transversal (la capa de análisis de género es una cuestión transversal a toda la documentación) y multiescalar, se aplica en las diferentes escalas de intervención, afectando en particular a la calificación del suelo, a la asignación de usos, a la estructura territorial y a la necesidad de un plan de participación. Así mismo, también se aplicarán criterios de lenguaje inclusivo en la redacción de la documentación.

Impacto en la infancia y la adolescencia

La Ley 26/2018, de 21 de diciembre, de derechos y garantías de la infancia y la adolescencia, en su Artículo 6. Informes de impacto en la infancia y la adolescencia señala lo siguiente:

“Los planes sectoriales y los proyectos normativos de la Generalitat incorporarán un informe de impacto en la infancia y la adolescencia que se elaborará por el departamento o centro directivo que propone el anteproyecto de ley o proyecto de norma, plan o programa, de acuerdo con las instrucciones y directrices que dicte el órgano competente en la materia, y deberá acompañar la propuesta desde el inicio del proceso de tramitación.”

El TRLOTUP en su artículo 13. Cohesión social, perspectiva de género y urbanismo señala:

“La ordenación territorial y urbanística procurará las condiciones necesarias para conseguir ciudades socialmente integradas, evitando soluciones espaciales discriminatorias que generen áreas marginales y ambientes de exclusión social, que son contrarias a los valores constitucionales.”

Este Plan, enmarcado en un desarrollo de calidad en el sector industrial de Castellón, pretende aumentar la eficacia en el transporte y la innovación tecnológica, proporcionando mejores oportunidades laborales, y con ello, un apoyo a la estabilidad de la unidad familiar, fundamental en la realización personal de los menores.

Según el Informe de impacto en la infancia y la adolescencia de la Conselleria de Hacienda y Modelo Económico de la Generalitat Valenciana 2024, en la sección de innovación, industria, comercio y turismo, efectivamente, se asume que el apoyo en este sector es de tipo indirecto sobre la adolescencia y la infancia, puesto que las acciones que en este sentido se fomentan, suelen incidir en las personas mayores de edad.

El presente Plan no es contrario a los principios rectores previstos en el artículo 3 de la Ley 26/2018, de 21 de diciembre, de derechos y garantías de la infancia y la adolescencia, que son los siguientes:

“1. El derecho de todo niño, niña y adolescente a que su interés superior sea valorado y considerado como primordial en todas las acciones y decisiones que les conciernan, ya sea individual o colectivamente, tanto en el ámbito público como privado. En la aplicación de la presente ley y demás normas que les afecten, así como en las medidas que adopten sus familias, en cualquiera de sus manifestaciones, y las instituciones, públicas o privadas, primará su interés superior.

A efectos de la interpretación y aplicación en cada caso del interés superior del niño, niña o adolescente, se tendrán en cuenta los criterios generales, los elementos de ponderación y las garantías del debido proceso, recogidos en el artículo 2 de la Ley orgánica 1/1996.

2. El diseño integral, para que se ocupen de todos los ámbitos vitales y sociales de la infancia y la adolescencia, y se ejecuten transversalmente por cada uno de los departamentos de las administraciones públicas.

3. La consideración de niñas, niños y adolescentes como ciudadanas y ciudadanos y como sujetos activos de derecho, favoreciendo el ejercicio autónomo, hasta donde permita su nivel de madurez, de los derechos de los que son titulares.

4. Su carácter universal, desde una perspectiva de equidad, para garantizar la igualdad de oportunidades y combatir las desigualdades sociales, estructurales y coyunturales mediante la promoción de derechos, el apoyo al entorno afectivo y la lucha contra la transmisión intergeneracional del empobrecimiento.

5. La igualdad de trato y la no discriminación por razón de nacimiento, sexo, orientación sexual, identidad o expresión de género, edad, núcleo familiar, ideología, nacionalidad, etnia, religión, lengua, cultura, opinión, diversidad funcional o discapacidad, o cualesquiera otras condiciones o situaciones personales, familiares, económicas o sociales, tanto propias del niño, niña o adolescente como de su familia.

6. La participación activa y directa, tanto individual como colectiva, de la infancia y de la adolescencia en todos los asuntos que les conciernen.

7. La inclusión social y la restitución de los derechos del niño, niña y adolescente en todas las medidas de prevención, protección y atención socioeducativa que se adopten, las cuales deberán contar con su participación directa, y procurar la colaboración de su familia y de las instituciones públicas y privadas.

8. La consideración de las familias como el entorno más adecuado para el desarrollo infantil y adolescente, primando el mantenimiento o la reincorporación a la familia de origen, salvo que sea contrario a su interés, que se antepondrá siempre al de su familia. En caso de acordarse una medida de protección, se priorizará el acogimiento familiar frente al residencial. Cuando una persona menor de edad haya de ser separada de su familia se dará preferencia a las medidas que permitan una convivencia familiar estable.

9. La introducción de la perspectiva de género en el diseño, desarrollo y evaluación de las medidas que se adopten en esta materia.

10. La consideración de las interseccionalidades, atendiendo especialmente a quienes pertenecen a colectivos en situación de exclusión o minoritarios.

11. La agilidad en la toma de decisiones, teniendo en consideración el irreversible efecto del paso del tiempo en el desarrollo infantil.

12. La prioridad presupuestaria, en el ámbito de las competencias de las distintas administraciones, de las políticas destinadas a hacer efectivos los derechos de la infancia y la adolescencia. El presupuesto destinado a este fin debe ser suficiente, sostenido en el tiempo y fácilmente identificable.”

En conclusión, se considera que, este Plan incide positivamente el régimen de la infancia, la adolescencia y la familia.

Ley de gestión, modernización y promoción de las áreas industriales

La urbanización del sector se adaptará a la Ley 14/2018, de 5 de junio, de la Generalitat, de gestión, modernización y promoción de las áreas industriales de la Comunitat Valenciana en tanto pretende clasificarse como área industrial avanzada, según las condiciones establecidas en su art. 33.

El esquema de requerimientos que exige esa ley para alcanzar la máxima clasificación sigue un sistema acumulativo desde el área industrial básica. En la imagen siguiente se resumen estos criterios. Y, aunque las condiciones concretas de la urbanización se definirán en el Proyecto de Urbanización, al menos, se contará con las dotaciones (ampliables en el propio proyecto) que se señalan en la última columna:

Básica		Cumplir con los requisitos y servicios básicos que establezca el planeamiento y normativa urbanística	
		Presencia de entidad de gestión urbanística o entidad de gestión y modernización	
Consolidada	Obligatoriamente contar con:	Accesos, viales y rotondas amplias con una anchura suficiente para el tráfico de camiones. Suministro eléctrico en baja y en alta tensión igual o superior a 20 kV. Redes de telecomunicaciones de banda ancha. Pla de movilidad sostenible implantado.	
	Contar con dos dotaciones adicionales entre:	Disponibilidad de suministro de gas natural canalizado. Pla de seguridad y emergencia para el área industrial implantado. Establecimiento de restauración.	
		Presencia de entidad de conservación urbanística o entidad de gestión y modernización	
		Cumplir con los requerimientos de las Áreas Consolidadas	
Avanzada		Zonas, públicas o privadas, reservadas y señalizadas adecuadamente para el aparcamiento de camiones. Zonas habilitadas fuera de los viales para el aparcamiento de otros vehículos. Zonas verdes y de equipo mantenidas adecuadamente, que tengan una superficie que supere al menos en cinco puntos porcentuales el mínimo exigido por la normativa urbanística e incluyan zonas de sombra y mobiliario urbano. Servicio de transporte público para acceder al área. Rutas peatonales y carriles bici dentro de la área que fomenten el desplazamiento interno sin vehículos de motor. Accesos, viales y zonas de estacionamiento, públicas o privadas, acondicionadas para el tráfico de megacamiones. Sistema de control del tipo y cantidad de residuos generados, con asesoramiento a las empresas sobre el tratamiento adecuado. Sistema de recogida de aguas pluviales o de aprovechamiento de aguas grises, para utilizarlas para el riego, limpieza u otros usos permitidos. Alumbrado público dotado de medidas de eficiencia energética. Estación de servicio. Infraestructura para abastecimiento a vehículos eléctricos. Centro polivalente que cuente con espacios para reuniones, formación y servicios de oficina o adicionales. Servicio de correos o paquetería. Oficinas bancarias. Instalaciones, públicas o privadas, para la práctica deportiva. Escuela o centro de educación infantil de primer ciclo (cerca a tres años) o ludoteca infantil, pública o privada. Hotel o servicio de alojamiento similar. Servicio de salud o asistencia sanitaria. Servicio de prevención de riesgos laborales mancomunado.	
	Contar con nueve dotaciones adicionales entre:		

Figura 57 Resumen de los requerimientos para clasificarse como área industrial avanzada y de los que va a disponer el ámbito

La exigencia de la EGM es fundamental para que un área industrial funcione de manera óptima y así lo ha considerado la legislación. El resto de requerimientos:

- Instalaciones para la lucha contra incendios, con un número suficiente de bocas de agua distribuidas adecuadamente por el área.
- Accesos, viales y rotondas amplias con una anchura suficiente para el tráfico de camiones.
- Suministro eléctrico en baja y en alta tensión igual o superior a 20 kV.
- Redes de telecomunicaciones de banda ancha.
- Plan de movilidad sostenible implantado.
- Saneamiento mediante una red separada de aguas pluviales y aguas residuales.
- Plan de seguridad y emergencia para el área industrial implantado.
- Establecimiento de restauración.
- Zonas, públicas o privadas, reservadas y señalizadas adecuadamente para el aparcamiento de camiones.

- Rutas peatonales y carriles bici dentro del área que fomenten el desplazamiento interno sin vehículos de motor.
- Accesos, viales y zonas de estacionamiento, públicas o privadas, acondicionadas para el tráfico de megacamiones.
- Sistema de recogida de aguas pluviales o de aprovechamiento de aguas grises, para utilizarlas para el riego, limpieza u otros usos permitidos.
- Alumbrado público dotado de medidas de eficiencia energética.
- Estación de servicio.
- Infraestructura para abastecimiento a vehículos eléctricos.
- Centro polivalente que cuente con espacios para reuniones, formación y servicios de oficina o adicionales.
- Servicio de correos o paquetería.
- Oficinas bancarias.

La normativa propuesta está alineada con la presencia de estos servicios.

Resumen de parámetrosIEB = 0,4 m²t/m²sIEI = 0,395 m²t/m²sIET = 0,005 m²t/m²sSCS = 1.969.788 – 56.805 (EDAR) = 1.639.973 m²

AR = 1.696.788 (sector) + 6.921 (equipamiento múltiple Serrallo Norte) + 26.126
 (equipamiento múltiple Serrallo Sur) + 59.591 (ampliación parque Molí Font) = 1.789.426 m²

	sup (m2)		IEN (m2t/m2s)	edificabilidad (m2t)
	real	computable		
Parcela privada				
M01 (IN-1)	242.969,00		0,70	171.123,13
M02.1 (IN-1)	70.582,00		0,37	25.845,52
M03 (IN-1)	87.750,00		0,60	52.572,91
M04 (IN-1)	269.375,00		0,61	165.207,60
M05 (IN-1)	311.767,00		0,75	232.803,05
M02.2 (TR)	8.441,00		1,00	8.441,00
Zonas verdes				
S.VJ-01	43.055,00	42.011,00	-	-
S.VJ-02	15.244,00	15.173,00	-	-
S.VJ-03	55.513,00	54.762,00	-	-
S.VJ-04	109.524,00	109.058,00	-	-
S.VJ-05	13.658,00	12.510,00	-	-
Equipamientos				
P.QI (depuradora)	56.805,00		-	-
S.QI-01 (CTR)	14.207,00		-	-
S.QM-01	32.247,00		-	-
S.QM-02	26.297,00		-	-
S.QI-02 (subestación eléctrica)	10.862,00		-	-
Viario				
P.CV-01.1	22.384,00	22.520,00	-	-
P.CV-01.2	53.388,00	53.991,00	-	-
	1.794,00	1.794,00	-	-
P.CV-01.3	44.014,00	45.606,00	-	-
P.CV-02	22.424,00	22.424,00	-	-
P.CV-03	19.414,00	19.414,00	-	-
P.CV-04	25.391,00	25.391,00	-	-
S.CV	139.683,00	140.832,00		
TOTAL S	1.696.788,00	1.696.788,00		655.993,20

El cálculo del IEN de cada manzana se ha calculado para una misma edificabilidad inicial descontando las zonas inedificables por afecciones, en el caso de que existan.