

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN
2. ALTERNATIVA 0
3. ALTERNATIVA 1
4. ALTERNATIVA 2

1 | INTRODUCCIÓN

Para la definición del modelo territorial desarrollado en la Versión Preliminar del Plan General Estructural de Benicarló se han estudiado diferentes alternativas de ordenación. En efecto, en el marco de la elaboración y tramitación del Documento Consultivo para Concierto Previo (2009) remitido a la administración autonómica para iniciar el proceso de Evaluación Ambiental del Plan General de Benicarló, conforme a lo establecido en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, se plantearon dos alternativas de estudio. Las siguientes:

- **Alternativa 0** (o estado preoperacional), que se concreta, básicamente, en referir el modelo territorial al estado de ejecución del planeamiento en aquel momento, sin establecer modificaciones o ajustes algunos.
- **Alternativa 1** (o propuesta de ordenación) que introdujo modificaciones en el modelo territorial previsto en el Plan General de 1986, basándose en unos objetivos y directrices acordados en un dilatado e intenso proceso de participación pública que se desarrolló desde 2003 hasta 2009.

El Documento Consultivo para Concierto Previo de 2009 fue objeto de análisis por parte del órgano ambiental, el cual en febrero de 2011 emitió Documento de Referencia del Plan General de Benicarló (Expediente 79/2009 - EAE), donde se definió la amplitud, nivel de detalle y grado de especificación del Informe de Sostenibilidad Ambiental y la Versión Preliminar del Plan General.

La evaluación realizada por el Documento de Referencia al Documento Consultivo del Plan General de Benicarló concluye que el modelo urbano-territorial propuesto por éste presentaba ciertas deficiencias que era preciso subsanar.

Atendiendo a las consideraciones descritas en el Documento de Referencia emitido, y con la finalidad de adecuar los criterios y objetivos de ordenación del nuevo Plan General de Benicarló al conjunto de especificaciones explicitadas en el Documento de referencia se redactó una Documentación Complementaria al Documento Consultivo del Plan General al objeto de que por parte de la corporación municipal se procediera a validar la nuevas directrices de ordenación con carácter previo a la formulación de la Versión Preliminar del Plan General Estructural de Benicarló, y su Estudio Ambiental y Territorial Estratégico.

Atendiendo a las consideraciones descritas en el Documento de Referencia emitido, así como al referido Documento Complementario al Documento Consultivo del Plan General, una vez validado por los representantes municipales, se han planteado diferentes modificaciones, ajustes y correcciones que han dado lugar a la Alternativa de modelo territorial que se desarrolla en el Plan General Estructural de Benicarló. Constituye en este apartado la **Alternativa 2**.

2 | ALTERNATIVA 0

La Alternativa 0 la constituye el mantenimiento del planeamiento vigente y por ello, supone descartar la formulación de un nuevo planeamiento.

La Alternativa 0 consiste pues en la continuidad de la vigencia del planeamiento general del municipio de Benicarló, una posición que apuesta por el mantenimiento de la situación urbanística actual, evitando la implementación de nuevas iniciativas tanto de transformación (renovación y regeneración) de la ciudad existente como de nuevo crecimiento a la espera de completar el desarrollo de las actuaciones urbanísticas aún pendientes,

Si bien, el planeamiento general vigente de Benicarló, esto es, el Plan General Municipal de Ordenación de Benicarló, es aprobado el 29 de julio de 1986, es gestado desde tiempo atrás.

Así, la denegación definitiva de la redacción de las NNSS en febrero de 1979, motivó el acuerdo del pleno municipal, en junio de este mismo año para el inicio de la revisión y adaptación del Plan General al Texto Refundido de 1976, cuyo Avance, es aprobado por la CPU en sesión de 27 de julio de 1980.

En la memoria informativa del Plan General de 1986 se achacaba el fracaso del anterior planeamiento a la poca precisión y ambigüedad de los documentos; la práctica inexistencia de normativa reguladora; la excesiva clasificación de suelo urbano y de reserva urbana junto con el escaso desarrollo del Programa de Actuación; y a la fuerte presión del sector inmobiliario. El equipo redactor optó acertadamente por dirigir los nuevos desarrollos urbano-turísticos hacia el extremo sur, escogiendo la primera opción y clasificando como SNU Común la franja costera norte. Su justificación descansaba en:

- La imposibilidad de saturación del área contemplada durante los dieciséis años de vigencia del plan.
- La consideración del suelo litoral como un bien escaso que debe ser utilizado con la máxima racionalidad, evitando la devaluación física y económica que supondría la ocupación descontrolada.
- La atracción que ejerce Peñíscola sobre esta zona, la cual acentúa la presión urbanística sobre ella.
- La existencia de una infraestructura viaria -Avda. Papa Luna, carretera vieja a Peñíscola y Avda. República Argentina- que carece la zona norte.
- La presencia de equipamientos, caso del camping o del Parador de Turismo.

Respecto a la clasificación del suelo dedica 169'3 Has. al Suelo Urbano, extensión significativamente más acorde a las posibilidades reales de expansión del conjunto urbano, viéndose reducido en 93Has respecto al anterior Plan. Respecto a la zona de ordenación según plan parcial aprobado, el Plan incorpora los anteriores PP y el Plan Especial de la urbanización Vista Mar, en los cuales mantiene los mismos parámetros sin incrementar la superficie. En lo concerniente al área urbano-turística retoma el anterior modelo de ciudad-jardín extensiva y establece como tipo de ordenación el de edificación aislada, donde admite los usos de vivienda unifamiliar; plurifamiliar en hilera cuya agrupación no puede exceder los 40m. de longitud; y hotelero, todos ellos sobre parcela mínima de 600m², ocupación del 25% y una altura máxima de siete metros. Por otra parte el uso exclusivo hotelero queda limitado a la parcela ocupada por el Parador de Turismo donde proyecta un desarrollo horizontal con altura máxima de planta baja y una planta piso. La ordenación se completa con la reserva de suelo dotacional destinado a parques, jardines y zonas deportivas, cuya ubicación es prevista en la zona de servidumbre de protección, bordeando el Parador y el extremo norte de la playa de la Caracola, y en la desembocadura del barranco de Polpis, la cual es calificada como zona deportiva, situándose en clara contradicción con los objetivos de recualificación previstos. En cuanto a las industrias localizadas en el casco urbano, el Plan mantiene su calificación como tales, aunque tímidamente prevé su reconversión a suelo residencial o dotacional.

Asimismo respecto a los dos sectores contemplados en el Suelo Urbanizable Programado, ambos con una extensión de 64'7 Has., conviene detenernos en el sector "Povet", cuyo uso residencial cierra la futura trama urbana entre la desembocadura de la rambla Cervera y el puerto. El Plan lo reconoce como una zona clave para el desarrollo de Benicarló a raíz de la conexión con el casco urbano y favorecida por su privilegiada posición geográfica con vistas al mar.

La clasificación del Suelo Urbanizable No Programado de uso residencial-turístico, obedece a la voluntad del Plan de integrar las áreas dispersas del suelo urbano fruto de la improvisación anterior en la zona costera sur; y por otra parte, de envolver las urbanizaciones surgidas de manera espontánea en la costa norte. Los sectores que las acotan responden a un tipo de desarrollo urbano residencial extensivo, cuyos PAUs deberían incorporar las siguientes condiciones:

- La tipología edificatoria tendrá el carácter de aislada.
- Parcela mínima de 1.000m².
- Altura máxima de 7m.
- Ocupación máxima del 25% de la parcela.
- Previsión de un paseo marítimo prioritariamente peatonal.
- Integración de las edificaciones existentes.
- Establecer, en la costa sur, las normas específicas que permitan la agrupación parcelaria para uso hotelero e instalaciones turísticas similares.
- Resolver la canalización del Barranco del Polpis.

Aunque el Plan clasifica el 91'6% de la superficie del término municipal como Suelo No Urbanizable al objeto de proteger la actividad agrícola y preservar el suelo de mayor productividad, prevé una cierta ocupación en viviendas de primera y segunda residencia, aunque sin posibilidad de dar lugar a la aparición de núcleos de población; y por otra parte protege las áreas que albergan los valores ecológico-paisajísticos más singulares del territorio.

Así, en el SNU Común distingue cuatro niveles en relación a las condiciones de edificación y usos previstos:

- Nivel 1. Comprende entre la costa y la N-340, admite sobre parcela mínima de 3.500 m², con un coeficiente de 0'3m³/m² y altura máxima de 7m, la construcción de uso residencial en vivienda unifamiliar; agrícola, excepto la modalidad de granjas; y el uso terciario de utilidad pública o interés social en hoteles, restaurantes, bares y campings, entre ellos.
- Nivel 2. Queda delimitado por la N-340 y la línea de ferrocarril. Los usos admitidos son los mismos que en nivel 1, aunque las condiciones de la edificación se restringen, ya que aumenta la superficie mínima a 7.000 m² y disminuye el coeficiente a 0'2m³/m², manteniendo la altura máxima de 7m.
- Nivel 3. Su perímetro coincide con la línea de ferrocarril y la autopista AP-7. No obstante, a raíz de la Modificación Puntual 6, llevada a cabo en 1988, las condiciones de la edificación quedan fijadas sobre superficie mínima de 10.000m², un coeficiente de 0'3m³/m² y altura máxima de 7m. Asimismo respecto a los usos admitidos, además de mantener los ya citados residenciales y terciarios, incluye en el agrícola, la modalidad de granjas; e introduce el uso en instalaciones industriales de carácter especial a tenor de las grandes dimensiones de terreno a ocupar, el grado de peligrosidad, o por que el proceso de producción constituya la primera transformación de un producto natural.
- Nivel 4. Incluye el espacio entre la autopista y el límite del término municipal. En cuanto a los usos, mantiene los previstos en el nivel 3. La única variación atañe a la superficie mínima, la cual es ampliada a 30.000m².

En el SNU Protegido es escasa la previsión dedicada al patrimonio natural, ya que tan sólo acoge el extremo meridional del Puig de La Nau bajo la calificación de interés cultural e histórico, y en el cual, aún coincidiendo con el perímetro del poblado ibérico, incluso permite los usos agropecuarios y la edificación de instalaciones provisionales.

Después de analizar la estructura de ordenación urbanística emanada del Plan, su desarrollo marcará la caracterización del poblamiento actual de Benicarló. Así, y en primer lugar en el casco urbano, durante este periodo se diferencian, atendiendo al dinamismo edificatorio, tres etapas. La primera de ellas que comprende desde 1987 a 1990, se caracteriza por presentar una evolución positiva de las construcciones, la cual se inserta en el segundo "boom" con la construcción de 744 viviendas. En cuanto a su localización destacan por su dinamismo el área de ensanche hacia el puerto, siendo las calles Crist de la Mar, Passeig Marítim, César Cataldo, Port y Mendez Núñez; sin embargo en el eje de la Avenida del Marqués de Benicarló solamente se detecta una licencia para la construcción de un edificio de 15 viviendas. A esta le sigue el área comprendida entre la Avenida de Catalunya y la calle Vinaròs, destacando en ella la Avenida de Castelló y la calle de la Mare de Déu de Montserrat. Otra área dinámica corresponde a las calles Mossén Lajunta y Botànica Cavanilles, en el extremo norte del casco urbano, conectando la primera de ellas con la N-340.

A esta le sigue una etapa de menor dinamismo manifestada desde 1991 hasta 1996, dado que durante estos seis años se concedieron licencias para la edificación de 856 viviendas, de las que el 87'1% corresponden a la tipología de colectivas, siendo 1993 el año que arroja el resultado más bajo. Atendiendo a su localización se constata la consolidación del área de ensanche al puerto, ya que en este periodo las que absorben el mayor número de viviendas se concentran en la Avenida de Catalunya, y en la expansión del casco urbano hacia el oeste, es decir, a partir de los ejes de la Avenida del Maestrat, la Avenida Jacinto Benavente y desde el Passeig Marítim hacia zona turística de les Solades, en las calles Vi de Carló o Dr. Fleming.

La tercera etapa que comprende desde 1997 a 2004 sin duda es la de mayor dinamismo desde 1972, y se corresponde con el denominado tercer "boom" de la construcción, ya que durante estos años se han concedido licencias para la edificación de 4.170 viviendas, es decir, el 47'88% del total de la serie (Cuadro 3-3). De ellas el casco urbano absorbe 3.716 correspondiendo prácticamente su totalidad a la tipología de viviendas colectivas al computar éstas 3.660, perteneciendo mayoritariamente el resto a las viviendas unifamiliares entre medianeras. En lo que respecta a su localización destaca el gran dinamismo que adquiere el perímetro comprendido entre las calles Peñíscola, Dr. Fleming y Dr. Severo Ochoa ya en contacto con la zona turística de les Solades, y los ejes de las avenidas Jacinto Benavente y de la Llibertat. También conviene destacar otro eje que actualmente actúa como cierre del área de ensanche al puerto, el cual corresponde a la calle de Mendez Núñez; asimismo adquiere protagonismo en esta área el espacio que ocupaban las industrias el cual es reconvertido para uso residencial.

La última etapa que comprende desde el año 2004 hasta la actualidad comprende un primer tramo en el que se manifiestan los últimos estertores de boom inmobiliario de los años 97-2004 y un segundo tramo de profunda crisis y estancamiento final. En esos primeros años, el proceso de crecimiento de población se trunca y caería más de 3 puntos en un año y entraría en un ciclo negativo en el 2009, a partir de ahí, se caracteriza por una parada de la caída acelerada y un decrecimiento con una variación mínima que se puede identificar como un periodo de estabilidad. Desde el año 2010 al año 2015 se da una variación de -0,95% ya en 2016, la variación ha sido de 0,31 y es la única tasa positiva de todas las demarcaciones del

entorno. referencia. Referido a vivienda según datos del INE, si de 2001 a 2011 se construyen 5.809 viviendas, de 2011 a 2016 sólo se conceden 24 licencias mostrando pues un cambio de tendencia radical.

El Plan General, durante sus 15 años de vigencia, ha sido desarrollado en sus previsiones de suelo urbanizable programado, habiéndose planificado y programado los dos sectores previstos en el primer cuatrienio de vigencia. En lo relativo al suelo urbanizable no programado, se ha desarrollado el sector 8, un polígono industrial de iniciativa pública, el sector 5 residencial Solaes, suelo destinado a segunda residencia, por iniciativa pública igualmente y el sector 15 San Gregorio, también residencial de segunda residencia, en este caso por gestión privada, si bien el planeamiento fue redactado por el Ayuntamiento. Se han desarrollado, igualmente algunos de los llamados sistemas generales previstos en el Plan, tales como el espacio deportivo en el Pövet, creándose alguno nuevo como es el campo de tiro San Umberto, así como la Avenida de las Cortes Valencianas.

En lo relativo al suelo urbano, se han desarrollado gran parte de las unidades de actuación previstas y alguno de los PECAD previstos en el Plan que permitirán consolidar el casco de la población en su zona NO.

CLASE DE SUELO	USO	SUPERFICIE
Suelo Urbano	Residencial	2.347.588
	Industrial/Terciario	589.666
Total		2.934.254
Suelo Urbanizable	Residencial	1.302.101
	Industrial/Terciario	1.456.595
Total		2.758.696
Suelo No Urbanizable		42.197.129

El mantenimiento de las determinaciones del planeamiento general vigente en Benicarló presenta, a priori, un problema evidente: la obsolescencia del modelo de ciudad establecido en dicho Plan en relación al desajuste detectado entre la realidad física -y urbanística- del municipio y las previsiones de su modelo de ordenación, por no hablar de la obsolescencia de dicho instrumento con respecto al marco legal vigente. En este sentido cabe señalar que el Plan General Municipal de Ordenación de Benicarló no fue sometido a evaluación ambiental.

Se trata de un documento cuya vigencia dura ya más de tres décadas. No cabe ninguna duda acerca de la profundidad de los cambios sociales, económicos e infraestructurales acaecidos en este período, donde también -como se ha puesto de manifiesto- se han producido sustanciales cambios en el marco legislativo, tanto estatal como autonómico.

El modelo representativo del planeamiento general vigente no cumple con las directrices de la planificación territorial a la que debe estar sometido y no responde tampoco a las exigencias ambientales, sociales y económicas actuales por lo que no puede ser considerado como sostenible desde ninguna de estas perspectivas.

Por otro lado, el nivel de desarrollo de las previsiones del Plan del 86 si bien puede ser considerado como elevado especialmente en suelo urbano, no ha alcanzado un nivel suficiente y adecuado en suelo urbanizable, un desarrollo que no ha sido capaz de ofrecer a la ciudadanía

las demandas en materia de crecimiento urbano, no llegándose a cubrir las necesidades previsibles en respuesta a las potencialidades y solicitudes que se presentan, ni a corto ni a medio plazo, hecho que junto al amparo que ha existido en los procesos no reglados de producción de ciudad han originado un cambio sustancial en los modos de ocupación del suelo y en los comportamientos de los diferentes actores del desarrollo urbano.

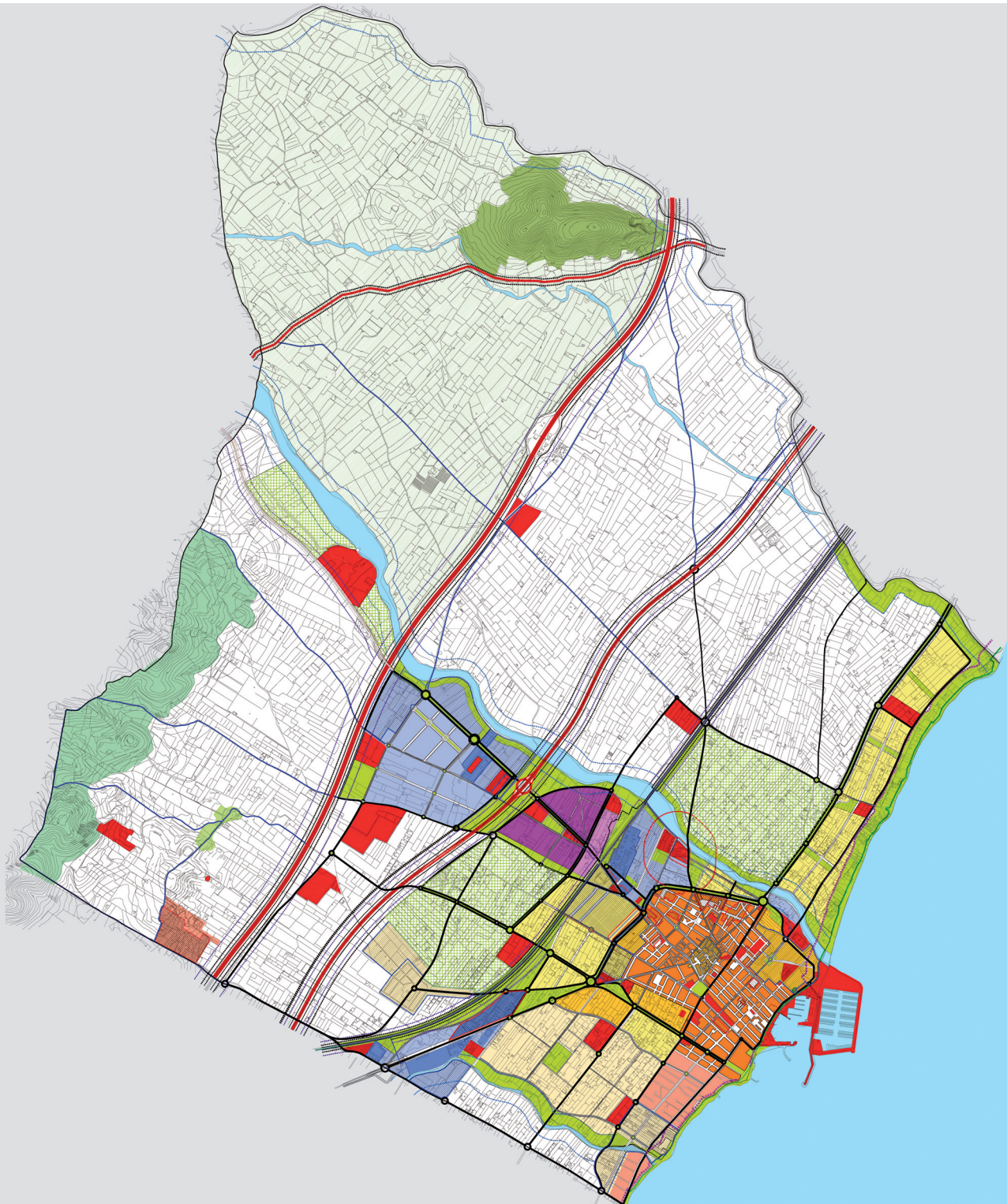
3

ALTERNATIVA 1

La Alternativa 1 consiste en la propuesta de Plan que incluye el Documento de Concierto Previo, que constituye el Documento Consultivo con el que se emite el Documento de Referencia del Plan General de Benicarló.

El Documento Consultivo propone un modelo territorial fundamentado en los siguientes principios:

- Promover un desarrollo económico-social cohesionado de la ciudad, garantizando la disponibilidad de suelo para los usos residenciales, la implantación de actividades económicas y la obtención de dotaciones y equipamientos públicos.
- Garantizar el disfrute de un medio ambiente urbano y natural adecuado para mantener y mejorar las condiciones de calidad de vida.
- Vincular los usos del suelo a la utilización racional y sostenible de los recursos naturales.
- Garantizar la conservación del patrimonio histórico, cultural y artístico del municipio.
- Promover las condiciones para que todos puedan acceder a una vivienda digna y adecuada.
- Regular la utilización del suelo de acuerdo con el interés general, para impedir la especulación.



1.- Suelo Urbano

- ZONAS RESIDENCIALES**
- CASCO HISTÓRICO
 - ENSANCHE
 - CIUDAD JARDÍN
- ZONAS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS**
- ACTIVIDADES ECONÓMICAS
- ÁREAS DE REFORMA INTERIOR EN DESARROLLO**
- REFORMA INTERIOR PROYECTAS
 - RESIDENCIAL, MEDIA DENSIDAD (40-50 VIVIENAS)

2.- Suelo Urbanizable

- USO GLOBAL RESIDENCIAL**
- ALTA DENSIDAD (60-65 VIVIENAS)
 - MEDIA DENSIDAD (40-50 VIVIENAS)
 - BAJA DENSIDAD (10-15 VIVIENAS)
- USO GLOBAL ACTIVIDADES ECONÓMICAS**
- ACTIVIDADES ECONÓMICAS
- USO GLOBAL TERCIARIO**
- TERCIARIO LOGÍSTICO
 - TERCIARIO LOGÍSTICO COMPATIBLE CON RESIDENCIAL
 - SUELO URBANIZABLE TRANSITORIO

3.- Suelo No Urbanizable

- SNUC SUELO NO URBANIZABLE COMÚN**
- SNUC-1 PROTECCIÓN AGRÍCOLA
- SUELO NO URBANIZABLE PROTEGIDO**
- SNUP 1 MONTAÑA DEL PUÑO
 - SNUP 2 BASETETA DEL BOVALAR
 - SNUP 3 DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO
 - SNUP 4 DRYAT Y ZONA DE SERVIDUMBRE
 - SNUP 5 MONTAÑA DEL BOVALAR
 - SUELOS A INCORPORAR EN LAS ESTRATEGIAS DE EVOLUCIÓN URBANA

4.- Redes Dotacionales

- 1.- REDES PÚBLICAS**
- RED FERROVIARIA
 - VARIO
 - NIVEL TERRITORIAL
 - VARIO INTERTERRITORIAL
 - VARIO INTRATERRITORIAL (CAMINERA RURAL, VÍAS PECUARIAS)
 - NIVEL URBANO
 - ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES
 - EQUIPAMIENTOS
- 2.- DOTACIÓN DEPORTIVA SINGULAR (DEPORTIVO PRIVADO)**

5.- Afecciones de Suelo de Dominio Público Supramunicipal

- AFECCIONES DE LA RED VARIA Y FERROVIARIA**
- LÍNEA DE AFECCIÓN DE LA RED VARIA Y FERROVIARIA
 - LÍNEA DE EDIFICACIÓN
 - RE DE TALUD AP-7 Y NUEVA VARIANTE DE LA CN-340
- AFECCIONES DE LA RED HIDROGRÁFICA**
- LÍNEA DE AFECCIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO
 - DELIMITACIÓN MARÍTIMO TERRESTRE
 - LÍNEA DE SERVIDUMBRE DE PROTECCIÓN DE LITORAL
- AFECCIONES DE LA DECRETO 39/2005, REGLAMENTO POLICÍA MORTUARIA SANITARIA**
- LÍNEA DE PRIMERA ZONA DE PROTECCIÓN
 - LÍNEA DE SEGUNDA ZONA DE PROTECCIÓN

- Asegurar la participación de la comunidad en las plusvalías generadas por la acción urbanística, la clasificación o calificación del suelo y la ejecución de obras o actuaciones de los entes públicos que implique mejoras o repercusiones positivas para la propiedad privada.
- Respetar el principio de solidaridad de los beneficios y cargas derivados del planeamiento, impidiendo la desigual atribución de beneficios en situaciones iguales.

En esta Alternativa I se contemplan también Directrices definitorias de la estrategia de evolución urbana y ocupación del territorio, dividida en: (1) Objetivos prioritarios de la ordenación urbanística; (2) Orden básico de prioridades para la ejecución de actuaciones; y (3) Criterios para la posible incorporación de nuevos suelos al proceso de urbanización.

En cuanto a la clasificación de suelo, la propuesta presentada clasifica el suelo en las siguientes categorías:

- **Suelo Urbano.**

En general se mantiene la clasificación vigente. Se delimitan áreas de reforma interior en el núcleo de población y suelos industriales.

- **Suelo Urbanizable.**

Residencial:

Supone las áreas de crecimiento del núcleo de población hacia oeste (alcanzando y superando parcialmente la vía de ferrocarril) y sur (hasta el barranco d'Aicalá), así como la ocupación de todo el frente marítimo norte, quedando como suelo urbano o urbanizable todo el litoral del municipio. También se cambian a uso residencial algunos suelos urbanizables industriales previstos en el planeamiento vigente situados en torno a la actual travesía de la CN- 340.

Actividades económicas:

Se plantean las tres zonas de crecimiento en torno a los suelos urbanos aislados existentes, contempladas en el planeamiento vigente. Además se propone el crecimiento respecto a una de ellas, colindante con el sector 88 entre la variante de la CN-340 y la AP-7. Se prevé también una nueva área destinada a Parque Logístico y Empresarial localizada a lo largo del trazado de la CV-135, entre la variante de la AP-7 y la ronda oeste. Entre esta ronda y el ferrocarril se compatibilizan los usos terciario y residencial. Estos ámbitos se completan con la operación terciaria en el subsector actualmente calificado como industrial dentro del sector 14 del suelo urbanizable del Plan General vigente y el Sector 11 del Collet. La apuesta en este caso pasa por modificar el régimen de usos pormenorizados a desarrollar en el ámbito basculando hacia categorías terciarias, hoteleras, administrativas y de servicios avanzados pudiendo compatibilizarse el acomodo de una cierta oferta residencial a materializar, en su caso, preferentemente en contacto con la travesía de la CN-340. Con ello, además de facilitar la convivencia con el sector residencial colindante, se aprovecha la pulsión regenerativa que la transformación de la CN-340 en una avenida urbana va a inyectar en su entorno, apoyando su configuración como un eje difusor de centralidad en la nueva estructura urbana

- **Suelo No Urbanizable.**

Dentro del Suelo No Urbanizable Común únicamente se distingue el régimen general (SNUC), el de protección agrícola (SNUC-1) y suelos a incorporar en las estrategias de evolución urbana. Se establecen las siguientes clases de Suelo No Urbanizable Protegido:

- SNUP-1 Montaña del Puig
- SNUP-2 Basseta del Bovalar
- SNUP-3 Dominio Público Hidráulico
- SNUP-4 Dominio Público Marítimo-Terrestre y Zona de Servidumbre
- SNUP-5 Montaña del Bovalar

CLASE DE SUELO	USO	SUPERFICIE
Suelo Urbano	Residencial	2.520.949
	Industrial/Terciario	266.147
Total		2.787.096
Suelo Urbanizable	Residencial	4.407.654
	Industrial/Terciario	2.873.475
Total		7.281.129
Suelo No Urbanizable		37.821.854

En esta Alternativa I se es consciente de que uno de los problemas más significativos de la realidad urbana actual de Benicarló es el desequilibrio funcional que existe debido a la concentración de la práctica totalidad de las actividades centrales en el reducido espacio constituido por el Casco Antiguo y el ensanche residencial que conecta con el paseo marítimo. Ello está generando la disfuncionalización de los desarrollos vinculados, principalmente, con el litoral de Playa Sur, cuya práctica social resulta cautiva del automóvil privado ante la necesaria movilidad que, obligatoriamente, debe ejercitar el usuario para poder desarrollar determinadas funciones. A esta casuística hay que añadir la fractura física existente entre los sectores urbanos oriental y occidental debido a la escasa permeabilidad transversal que presenta la actual travesía de la CN-340, lo cual incrementa exponencialmente la disfuncionalización de la estructura urbana actual.

Revertir esta situación se convierte en uno de los principios básicos sobre los que gravita la propuesta de ordenación que contiene el presente documento, al objeto de conseguir unhecho urbano versátil, polivalente y policéntrico. Debemos tener presente que la búsqueda de la excelencia urbana del modelo de Benicarló se constituye en un axioma clave de la ordenación a fin de fortalecer la configuración de la comarca como destino turístico preferente de la Comunidad Autónoma. Entre las propuestas identificadas para la territorialización de esta directriz destaca la configuración de una serie de áreas de centralidad estratégicamente repartidas en la estructura urbana propuesta.

1. Eje de concentración de actividades centrales en la antigua travesía de la CN-340. Entre las actuaciones más relevantes llamadas a contextualizar este objetivo de ordenación se encuentran la propuesta de implantación de la Estación Central de autobuses urbanos e interurbanos, el desarrollo de una operación terciaria en los suelos del actual sector 14

ubicados en el entorno del Cementerio, y la proyectación de una fachada urbana volumétrica y figurativamente singular al abrigo de la capacidad de transformación y reciclaje que presentan los suelos colindantes a esta arteria, fundamentalmente en sus límites oriental y septentrional.

2. Eje urbano estructurante del ensanche residencial suroccidental: la prolongación de la Avenida de las Cortes Valencianas. La estrategia de dotación de centralidad se sustenta en la concentración de actividades dotacionales de carácter primario (Parque Lineal y equipamientos relevantes) así como en la instrumentación de criterios de diseño que permitan construir una fachada urbana de escala adecuada que desarrolle un repertorio de tipologías edificatorias que permitan el acomodo de una oferta rica y extensa de actividades terciarias, administrativas, hoteleras y comerciales complementarias a las residenciales.
3. Eje de centralidad en la bulevarización de la CN-340 en Playa Norte. Operación combinada de actividades terciario-administrativas y dotacionales así como residenciales compatibles, en posición colindante con la nueva estación ferroviaria. Sin duda esta actuación responde a un nuevo tipo de espacio público caracterizado, en consonancia con su escala y dimensión, por la multifuncionalidad, entroncando con los complejos morfotipos que, en la dinámica habitual de la ciudad contemporánea, están íntimamente relacionados a los sistemas de intercambio (Nueva estación ferroviaria). Estos tipos se constituyen en áreas de centralidad que acompañan, integran y, en ocasiones, sustituyen a las existentes. El objetivo es coadyuvar al policentrismo urbano como garantía de equilibrio y cualificación del artefacto.
4. Fortalecimiento del entorno del centro comercial de nivel comarcal "Costa Azahar" como nodo de centralidad.
5. Por último destacar la estrategia de implantación de microcentralidades en los escenarios turísticos de Playa Norte y Playa Sur. Con ello se persigue revertir el modelo de cautiverio funcional al que están abocadas estas áreas si no se implementan los argumentos suficientes para fomentar el desarrollo de un espacio urbano dotado de la imprescindible capacidad de uso. La ubicación integrada de piezas relevantes de la red primaria de espacios libres y equipamientos en ambos escenarios territoriales debe actuar como efecto llamada para la implantación en su entorno de una importante oferta de usos comerciales, lúdicos y de ocio así como de piezas significativas de carácter hotelero.

RED VIARIA

Esta Alternativa reconoce la acción territorial de mayor peso específico para solucionar los problemas endémicos de articulación de la estructura urbana con la red viaria de carácter nacional-regional es la proyectación de una variante de la CN-340 desplazada al oeste del trazado actual, entre la autovía del mediterráneo y el ferrocarril siguiendo una directriz sensiblemente paralela a ambos canales infraestructurales. La importancia de esta arteria en la conformación del nuevo modelo urbano territorial supera su propia caracterización como garante de una racional jerarquización de los diferentes tipos de tráfico al asumir los flujos de paso interurbanos otorgando una vocación claramente urbana a la actual travesía y por la mejora ostensible que introduce en la fluidez y eficiencia de la canalización de los flujos de tráfico motorizado con la Autovía del Mediterráneo. Resulta, asimismo, determinante para la recualificación urbana de la actual travesía de la CN-340, llamada a constituirse en uno de los elementos referenciales de la red primaria viaria del nuevo modelo de ciudad, induciendo

procesos urbanos regenerativos en el territorio colindante y permitiendo articular una estrategia de sutura de la fractura urbana existente entre las zonas oriental y occidental del núcleo urbano sustentada en la instrumentación de unos criterios de diseño viario que proporcionen argumentos de conciliación y continuidad entre ambos sectores.

A partir de ahí, el viario estructural de primer nivel previsto presenta la siguiente caracterización morfológica y funcional:

1. Se configura una estructura urbana compuesta por tres anillos viarios tangentes que comparten su base oriental conformada por el eje urbano de la Carretera de Benicarló-Pío XII-Doctor Ferrán-Avenida de Cataluña-reconfiguración del tramo septentrional de la CN-340. El resto de elementos viarios que cierran cada uno de los anillos son:
 - a. El anillo interior queda completado por la Ronda Histórica que abraza el Casco Antiguo de la ciudad.
 - b. El primer anillo periférico perfila las áreas urbanas del primer ensanche residencial.
 - c. El segundo anillo periférico acota el modelo de crecimiento en continuidad propuesto y articula, a través de la rótula de actividades centrales prevista entorno a la nueva estación ferroviaria, la transición hacia el crecimiento lineal de actividades económicas proyectado a lo largo de la CV-135 buscando el enlace con la variante de la CN-340 y, más al oeste, el límite con la Autovía A-7. Este anillo incorpora una de las propuestas viarias más relevantes entre las diseñadas por esta Alternativa: el arco de Ronda Oeste que, partiendo del enlace entre la CN-340 y la Raya del Término discurre en paralelo al dogal ferroviario para, a partir del enlace con la prolongación de la Avenida de las Cortes Valencianas, saltar el ferrocarril hacia el oeste, cruzar la Rambla de Cervera y volver a incorporarse en el sector oriental del término atravesando de nuevo el trazado ferroviario hasta enlazar con el tramo urbano septentrional de la actual CN-340 que discurre en paralelo al frente marítimo norte.
2. El sistema anular queda articulado por dos subsistemas de ejes urbanos de conexión que garantizan la configuración de una estructura viaria mallada que versatilice la canalización de los flujos intraurbanos y asegure la correcta permeabilidad y transición entre los diferentes tejidos urbanos. Los subsistemas de conexión interanular más significativos son:

La estructura viaria de segundo nivel urbano construye un sistema reticulado que formaliza la sectorización de las diferentes unidades urbanas, aportando a la escena resultante argumentos de codificación que faciliten su legibilidad, inteligibilidad y comprensibilidad, fortaleciendo la capacidad de orientación del usuario y fomentando el desarrollo de sentimientos identitarios.

RED DE ESPACIOS LIBRES

Se configura a través de los siguientes elementos principales:

- **Los Parques Fluviales.** Representan aquellos ámbitos donde se contextualiza de forma más certera y contundente la estrategia de articulación urbano-territorial de esta Alternativa 1. Coinciden con las riberas de los cauces que caracterizan el territorio del término municipal

entre los que destacan, especialmente las Ramblas de Alcalá y Cervera. La integración de estos corredores ecológicos en la estructura de espacios libres como elementos integrantes de la Red Primaria va a resultar una acción básica para reconocer y patentizar el soporte territorial del modelo de ciudad que se propone. Los Parques fluviales propuestos conforman, pues, dos estructuras lineales de interconexión territorio interior-litoral que asumen una serie de funciones imprescindibles para la articulación del modelo de ordenación: (a) Revertir la linealidad, siguiendo la directriz del frente litoral, que está adquiriendo la realidad urbana de Benicarló generando un efecto barrera a base de estructuras urbanas homotéticas; (b) Fortalece y amplía territorialmente el sistema de movilidad alternativa vinculado con el ocio y el esparcimiento de la población, actuando, complementariamente como argumento de activación de actividades ligadas con el turismo de naturaleza; (c) Actúa como ámbito de transición entre estructuras paisajísticas, garantizando su continuidad territorial, pudiendo desarrollar funciones ecológicas complejas al reducir el hiato entre las estructuras territoriales conectadas.

- **Grandes Parques Urbanos.** Cuatro son los grandes Parques Urbanos propuestos:
 - a. El Parque Lineal de la Avenida de las Cortes Valencianas, rótula ambiental que construye un corredor escenográfico que relaciona visual y paisajísticamente el litoral con la nueva entrada a Benicarló por la CN-340.
 - b. Parque Central de Playa Sur, localizado en el centro de gravedad del desarrollo urbanístico vinculado al proceso de reconocimiento y normalización de los procesos de ocupación incontrolada que se han ido produciendo en este ámbito territorial, caracterizado por una extrema precariedad en la configuración de un sistema de espacios públicos reducido, en la práctica, a forzar la implementación de una ineficaz funcionalidad urbana a la red de caminos rurales preexistente.
 - c. Parque del Ensanche Norte. Se trata, en este caso de una pieza urbana de morfología triangular localizada en el sector de crecimiento septentrional, que va a asumir una triple función.
 - d. Parque Central del Ensanche Oeste, localizado en el centro de gravedad del nuevo Parque Empresarial y Logístico previsto entre el trazado ferroviario y la Variante de la CN-340.
- **Parque Litoral de Playa Norte.** El frente litoral de Playa Norte se caracteriza por un modelo de ocupación semiintensiva que ha devenido en problemas medioambientales debido a la excesiva presión ejercida sobre un sistema natural extremadamente frágil dotado de unas características escenográficas, visuales, paisajísticas y geomorfológicas de enorme singularidad. Su integración con la red de parques fluviales antes descrita asegura la continuidad del sistema ambiental previsto, garantiza la accesibilidad y el uso colectivo del dominio público marítimo terrestre y perpetúa la preservación ecológica del litoral, generando en el ámbito de Playa Norte una "U" ambiental formada por las Ramblas de Cervera y Aguaoliva junto con el Parque Litoral, convirtiéndose éste en un proyecto natural de una relevancia territorial crucial.

RED DE EQUIPAMIENTOS

La propuesta en relación a los equipamientos públicos visualiza una estrategia de localización selectiva de las piezas dotacionales más representativas, conformada por las siguientes intervenciones:

1. La reconfigurada carretera CN-340, auténtica piedra angular del modelo de ordenación y de la instrumentación de una estrategia de movilidad que incida en el fortalecimiento de sistemas de transporte colectivos. En este sentido destaca la propuesta de un intercambiador primario (Nueva Estación de Autobuses Urbanos e Interurbanos), reforzada por la implantación de actividades centrales de carácter terciario??comercial en su entorno inmediato. Junto a este elemento dotacional cabe reseñar la localización concentrada de equipamientos primarios en el entorno de la nueva entrada al núcleo de población vinculados al Parque Lineal de la Avenida de las Cortes Valencianas.
2. Los ejes constituyentes del sistema de distribución intersectorial propuesto. En este caso la ubicación selectiva de los equipamientos trata de contextualizar la estrategia de configuración de subcentralidades en la búsqueda del reequilibrio funcional de la realidad urbana. En este nivel destacan, especialmente, dos secuencias urbanas:
 - a. Eje estructurante, de directriz perpendicular a la línea de costa, del crecimiento de segunda residencia en Playa Sur entre la CN-340 y la carretera de Benicarló.
 - b. Prolongación al oeste del ramal ferroviario de la Avenida de las Cortes Valencianas.
3. Reciclaje de las instalaciones de la actual estación ferroviaria promoviendo su mejora.
4. Apuesta por implementar actuaciones dotacionales de carácter recreativo en el suelo no urbanizable al objeto de diversificar la oferta de ocio del municipio y catalizar las potencialidades ecoturísticas que presenta el interior del término municipal, equilibrando la atracción que, para el acomodo de estas funciones, ejerce el frente litoral.
5. Los Equipamientos de proximidad. Aquellos circunscritos a cubrir las demandas locales de las diferentes unidades vecinales, que se proponen localizar, preferentemente, en las arterias viarias que definen la estructura interna de cada uno de los sectores urbanos (viario urbano estructurante de cada sector).

Junto a esta oferta dotacional reglada se fomenta el desarrollo de actividades ociosas (deportivas, juegos de niños, reposo de población mayor, fiestas vecinales, reuniones comunitarias, etc) de carácter informal y casual en las piezas del sistema local de espacios libres, cuya posición en el tejido urbano le permite asumir el papel de vestíbulos públicos del espacio alojativo y residencial, extensiones el hábitat privado. Espacios de familiarización, donde el sentimiento de pertenencia compartida favorezca el contacto continuo de la población, genere sentimientos de comunidad vecinal y desencadene el desarrollo de actividades colectivas y hábitos urbanos comunes.

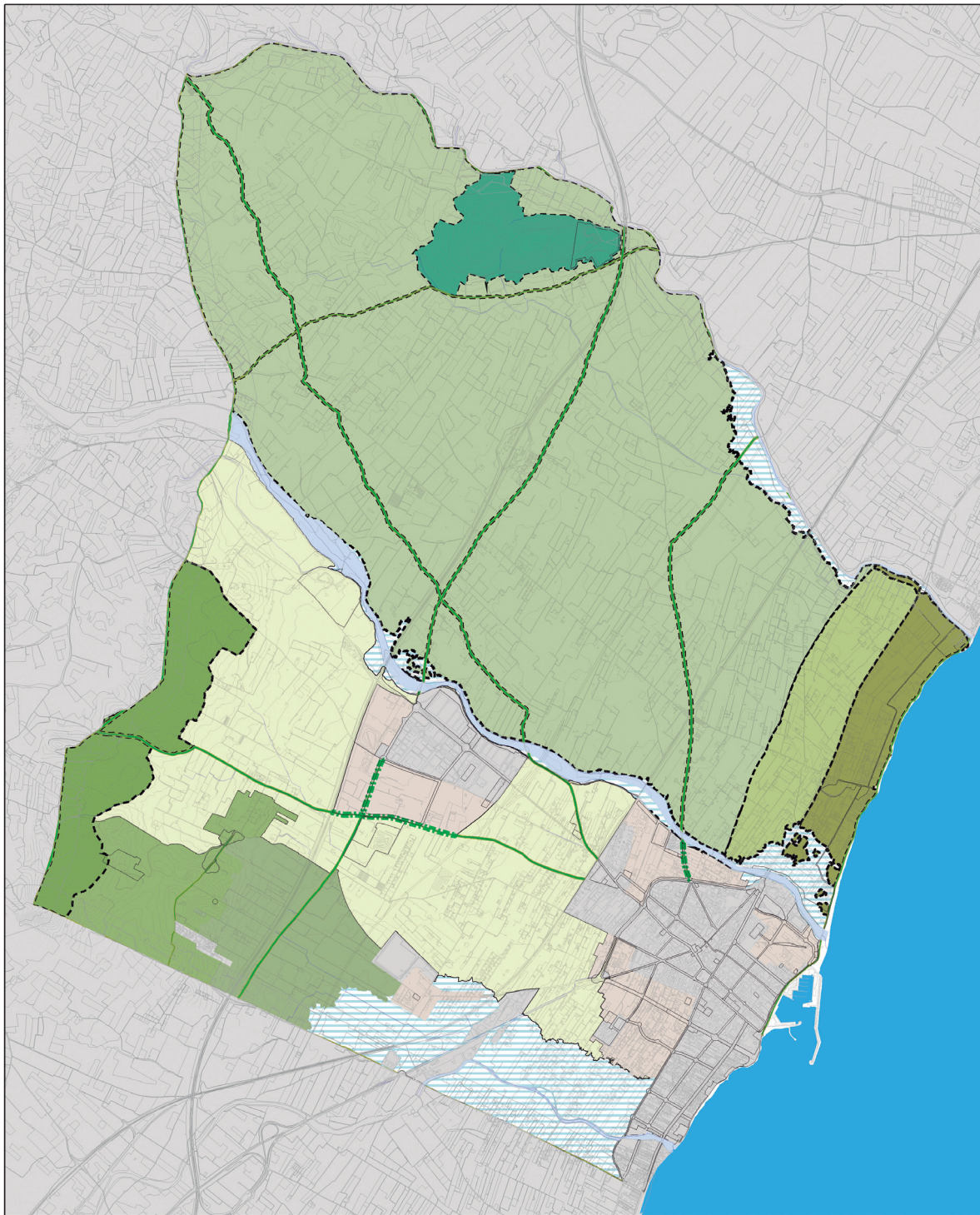
4

ALTERNATIVA 2

La Alternativa 2 consiste en un ajuste de la Alternativa 1 en base a las directrices del Documento de Referencia de respuesta al Documento de Concierto Previo del Plan General de Benicarló.

En esta Alternativa 2 se desarrollan los objetivos generales y de las diversas directrices que integran el documento de la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana aprobada por el Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell. Por ello, son objetivos de la planificación de la ordenación estructural del municipio de Benicarló, que se incorporan en esta Alternativa 2, los siguientes:

1. **La vertebración del Área Funcional Els Ports- Baix Maestrat**, que en el caso de Benicarló pasa por la consolidación y puesta en valor del Área Urbana Integrada Vinarós-Benicarló, mediante las siguientes acciones:
 - 1.1. La asunción e integración de las oportunidades territoriales que surgen para el Centro de Polaridad Principal (Vinarós-Benicarló) de posición estratégica tras la previsión de la nueva circunvalación de la CN-340 y la desafectación del trazado original de esta infraestructura por el núcleo principal, por ello: (1) Prevé la conversión en bulevar metropolitano del trazado original de la CN-340, lo que contribuye a potenciar el Área Urbana Integrada Vinarós- Benicarló; (2) Configura la travesía de la CN-340 (por medio de su recualificación urbana) como uno de los elementos referenciales de la red primaria viaria del modelo de ciudad, induciendo procesos regenerativos del territorio colindante y permitiendo articular una estrategia



ZONAS DE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL		ZONAS RURALES COMUNES		ZONAS URBANIZADAS Y DE NUEVO DESARROLLO		RED PRIMARIA	DETERMINACIONES GRÁFICAS
ZONAS RURALES DEL SUELO NO URBANIZABLE							
ZONAS RURALES PROTEGIDAS							
1. PROTECCIÓN POR RIESGOS							
ZRP-R1-01. RIESGO DE INUNDACIÓN							
2. PROTECCIÓN NATURAL							
ZRP-NA-01. MONTAÑA DEL PLUG							
ZRP-NA-02. MONTAÑA DEL BOMBAR							
ZRP-NA-03. PASADIS FORESTAL							
ZRP-NA-04. TERRAZONES DEBARRAS DE LAS TRES COLLS							
3. PROTECCIÓN AGRÍCOLA							
ZRP-AG. PROTECCIÓN AGRÍCOLA							
4. PROTECCIÓN POR AFECCIÓN							
ZRP-AF-01. DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO							
ZRP-AF-02. DOMINIO PÚBLICO DE VÍAS PÉCUNARIAS							
ZRP-AF-03. PROTECCIÓN LITORAL							
ZRP-AF-04. PROTECCIÓN POR REFUERZO DEL LITORAL							
ZRP-AF-05. PROTECCIÓN TERRITORIAL POR RIESGO DE COORDINACIÓN							
ZONAS RURALES COMUNES							
ZRC-AG. HUERTA DE BENICARLÓ							
ZONAS URBANIZADAS Y DE NUEVO DESARROLLO							
SUELO URBANO							
ZUR. ZONAS URBANIZADAS							
SUELO URBANIZABLE							
ZNU. ZONAS DE NUEVO DESARROLLO Y TRANSICIÓN URBANA							
						RED PRIMARIA	
						PCF. COMUNICACIONES FERROVIARIAS	
						PCF. COMUNICACIONES RED VIARIA	
						INFRAESTRUCTURAS, EQUIPAMENTOS Y ZONAS VERDES	
						DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO	

Zonificación y redes primarias.

de sutura en la fractura territorial existente entre las zonas oriental y occidental del núcleo urbano; y (3) Genera un Polígono Comarcal para la Innovación en el entorno del Parque Industrial de Collet, entre la AP-7 y la Variante de la CN-340.

- 1.2. La consideración como elementos principales de la ordenación estructural de las ramblas perpendiculares al litoral con elevada capacidad para convertirse en conectores biológicos y territoriales y elementos de mejora urbana. Específicamente asume el objetivo de potenciar la función territorial de la Rambla de Cervera a fin de vehicular las relaciones entre el Litoral y el interior del Área Funcional de Els Ports-Baix Maestrat y con capacidad de localizar áreas de ocio.
 - 1.3. La revalorización, como criterio sustantivo de ordenación, de los espacios libres litorales libres de edificación por su elevado potencial cualificador del territorio. Y conectado, con este objetivo, específicamente, la contribución de Benicarló a la conformación de la Vía Litoral entre Vinarós y Alcossebre.
2. **La consolidación y protección de la Infraestructura Verde del territorio**, que se configura como el elemento determinante del nuevo modelo urbano territorial La Infraestructura Verde propuesta es la siguiente:
- 2.1. Las Áreas Ambientalmente Relevantes del municipio:
 - a. Estribaciones Serranas de los Tres Colls y Puig de la Nao.
 - b. Basseta del Bovalar.
 - 2.2. La preservación de los conectores territoriales pertenecientes a la Infraestructura Verde de Benicarló a fin de asegurar sus funciones de conexión biológica y territorial a escala comarcal:
 - a. Conectores Fluviales: Ramblas de Cervera, Alcalá y Aigua D'Oliva: el Plan persigue asegurar sus funciones de conexión biológica y territorial a escala comarcal.
 - b. Red de Vías Pecuarias y principales caminos rurales, procurando su conexión con la red de itinerarios cívicos y la red de espacios libres urbanos.
 - 2.3. La valorización del sistema territorial de protección, a través de los siguientes objetivos específicos:
 - a. Garantía de protección de los yacimientos arqueológicos, en especial con la adecuada valorización territorial de los poblados iberos y la necrópolis romana vinculada a las formaciones paisajísticamente relevantes de La Tossa y la Puig de la Nao.
 - b. La protección agrícola de la denominación de origen "Alcachofa de Benicarló".

- 2.4. La conformación del trazado en el municipio de la Vía Litoral entre Vinarós y Alcossebre.
 - 2.5. La preservación de los suelos sometidos a riesgos naturales e inducidos, de carácter significativo, impidiendo su incorporación a procesos de transformación urbanística, especialmente en relación con los riesgos de inundabilidad.
 - 2.6. Cualificar el suelo rural con la provisión de redes primarias que contribuyan a que la Infraestructura Verde, además de su función ecológica, asuma, de manera proporcionada a su capacidad de carga, funciones dotacionales e infraestructurales. Para ello, se identifican tres tipos de escenarios aptos para activar el territorio:
 - a. El entorno del cruce entre la Variante de la CN-340 y la carretera de Calig, se considera un espacio apto para el desarrollo de funciones dotacionales vinculadas con la sostenibilidad del sistema de infraestructuras urbanas.
 - b. Espacios adyacentes a las Ramblas de Cervera y Aiquadoliva. Se trata de ámbitos idóneos para el desarrollo de Áreas Rurales de ocio y descanso, donde poder desarrollar funciones deportivas y recreativas.
 - c. Espacio de intermediación entre las Ramblas de Cervera y Aquadoliva y entre la Montaña del Puig de la Nao y de La Tossa, para dotaciones vinculadas con el conocimiento de la naturaleza ejerciendo una función pedagógica y educativa.
 - 2.7. La preservación del patrimonio rural del municipio.
3. Conseguir un modelo de ciudad mediterránea compacta y ambientalmente sostenible, para lo cual adopta una serie de objetivos de planificación en materia de ocupación del suelo tanto para usos residenciales como para actividades económicas basados en los principios de racionalidad y sostenibilidad:
 - 3.1. Promover un crecimiento urbano en continuidad, tanto en lo que se refiere al ensanche de la ciudad consolidada como para procurar la integración urbana de la dispersión territorial incontrolada existente. Para ello, se adoptan los siguientes objetivos específicos en materia de modelo urbano:
 - a. Posibilitar la integración urbana y ambiental de la periurbanización de baja densidad de carácter irregular existente en el suelo anteriormente clasificado como no urbanizable.
 - b. Favorecer la renovación del entorno de la actual CN-340 amparada en su conversión en un bulevar urbano con vocación de convertirse en un eje de centralidad territorial.
 - c. Procurar una mejora del área central de la ciudad mediante una estrategia de la movilidad sostenible.

- d. Fomenta la implantación de un modelo urbano diverso y eficiente desde el punto de vista del consumo de recursos, de la generación de emisiones y de residuos, y del coste de mantenimiento de sus infraestructuras y servicios.
 - e. Evitar los efectos nocivos derivados de la conurbación con Peñíscola y Vinarós.
- 3.2. Impulsar un modelo de ordenación en materia de actividades económicas que responda eficazmente a las potencialidades detectadas por la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana para Benicarló.
- 3.3. Proveer la vivienda protegida en la oferta inmobiliaria.
- 3.4. Disponer de una ordenación urbana y territorial orientada a la consecución de un modelo donde la movilidad general no dependa del automóvil privado, y donde el conjunto de espacios públicos, los equipamientos y los lugares simbólicos sean accesibles para todos.

En esta Alternativa 2 se plantean 125 Directrices Estratégicas relacionadas con:

1. La sostenibilidad
 - a. Para la consecución de un modelo urbano-territorial que promueva una utilización racional del suelo.
 - b. Para el establecimiento de modelos de espacio público innovadores en materia de eficiencia energética y fomento de energías renovables.
 - c. Para el uso y tratamiento eficiente de los recursos hídricos, de la energía y de los residuos.
 - d. Para la protección del medio natural y para la conservación y puesta en valor del patrimonio cultural.
 - c. Para la revitalización del patrimonio rural.
 - d. Para la prevención de riesgos naturales o inducidos.
2. La mejora de la calidad de vida de los ciudadanos
 - a. Para la mejora de los entornos urbanos y la calidad del paisaje, y la intervención en núcleos históricos y áreas degradadas
 - b. Para el diseño de la red de espacios libres y de los equipamientos y dotaciones públicas.
 - c. Para garantizar una distribución equilibrada de usos en el modelo territorial.
 - d. Para la movilidad y el transporte público.

- e. Para asegurar el acceso a la vivienda.
- 3. Para la ordenación urbanística y su desarrollo, y para la definición de condiciones objetivas en que sea posible la clasificación de nuevos suelos urbanizables

El modelo urbano-territorial propuesto en esta Alternativa 2:

1. **Prioriza la culminación de los desarrollos existentes y las actuaciones de rehabilitación y renovación urbana frente a las nuevas ocupaciones del territorio.** Este criterio de ordenación se ha concretado en las siguientes directrices estratégicas:
 - 1.1. La transformación del entorno de la actual CN-340 aprovechando su reconfiguración en un bulevar metropolitano intermodal, un itinerario cívico principal para el nuevo modelo de ciudad de Benicarló y recurso básico para asegurar la conectividad del medio urbano con la red de Ramblas perpendiculares al Litoral, se constituye en un Proyecto Urbano con un elevado contenido estratégico.
 - 1.2. La integración de las construcciones irregulares en suelo no urbanizable desarrollado en la zona sur del término municipal de Benicarló, que ha terminado por generar la formación espontánea de asentamientos infradotados que presentan una carencia absoluta de los niveles dotacionales y la ausencia de una infraestructura adecuada al nivel de las edificaciones y usos de los suelos. Las actuaciones identificadas en el suelo urbanizable llamadas a resolver esta problemática son: SR-ND-02 MAESTRAT 1, SR-ND-06 PLAYA SUR 4 y SR-ND-07 PLAYA SUR 5.
 - 1.3. La priorización temporal conferida a la culminación del desarrollo urbanístico del SR-ND-01 POVET. .
2. **Fomentar la implantación de modelos urbanos diversos y eficientes desde el punto de vista del consumo de recursos, de la generación de emisiones y de residuos, y del coste de mantenimiento de sus infraestructuras y servicios.**
 - 2.1. En primer lugar, que el 84,26% del suelo destinado a nuevos desarrollos residenciales se corresponde con terrenos que ya cuentan con la clasificación de urbanizable en el Plan General actual. De esta cantidad, además, el 35,63% se corresponden con suelos urbanizables con programa aprobado. Los nuevos desarrollos urbanos se producen desde una lógica de continuidad de las tramas urbanas existentes, con densidades adecuadas para facilitar un aprovechamiento racional del territorio.
 - 2.2. Se promueve la desclasificación de suelos urbanizables cuyo mantenimiento atenta a la funcionalidad de la Infraestructura Verde del Territorio: el actual Sector 9B EL PALMAR, localizado junto a la Rambla de Alcalá y afectado por riesgo de inundación y el ámbito no desarrollado de la Unidad de Ejecución del suelo urbano UE-2 CORRAL DEL PETIQUILLO el cual, además de impulsar la conurbación con Peñíscola y favorecer la dispersión del modelo de ciudad al localizarse al norte del ferrocarril en discontinuidad con el núcleo de población, se asienta sobre unos terrenos donde existe una importante masa de pinares que se ha entendido necesario preservar.

- 2.3. Se promueve mejorar las condiciones urbanísticas del actual suelo urbanizable del Ensanche Sur, mediante su "des-densificación"; es decir, disminuyendo los parámetros de densidad y edificabilidad establecidos.
 - 2.4. La refuncionalización de áreas obsoletas a causa de la inadecuada localización de determinados usos productivos. Dos son los escenarios principales donde se concreta esta directriz de ordenación estructural: el área industrial de Batra (SR-RI-02), desarrollada al oeste de la CN-340 y el actual suelo urbanizable situado entre la Rambla de Cervera y la CN-340 (SR-ND-10).
 - 2.5. Aprovechar el potencial de Benicarló como centro de referencia económica para la comarca del Baix-Maestrat. El fuerte componente productivo-industrial que caracteriza la actividad económica del municipio ha conducido a contemplar la configuración de un Polígono Comarcal de Innovación en el entorno del actual Polígono Industrial de Collet (SI-ND-02 COLLET II y SI-ND-03 COLLET III).
 - 2.6. Por último significar una actuación destinada a resolver el severo impacto ambiental ocasionado por la presencia adyacente a la ciudad de la fábrica de Asland. Esta directriz pasa por: (a) reconocer el carácter urbano de la instalación industrial, la cual goza de una dotación de servicios e infraestructuras ajustadas al volumen edificable y los usos implantados y (b) establecer unas condiciones de ordenación en el entorno de la industria que, cuanto menos, atemperen los problemas causados por su proximidad a la ciudad. Para ello, se califican los suelos adyacentes como Red Primaria de Espacios Libres y Zonas Verdes.
3. **Incorporar la prevención de riesgos y peligros para la seguridad y salud pública y mitigar cualquier forma de contaminación.** En este sentido destacar el cumplimiento estricto de las determinaciones del PATRICOVA. Esta adecuación ha impedido promover la integración urbano-territorial de un importante volumen de asentamientos residenciales irregulares localizados, fundamentalmente, en el entorno de las Ramblas de Alcalá y Cervera.
 4. **Se opta de manera preferente por los tejidos urbanos compactos frente a los dispersos, con la salvedad de la realidad territorial impuesta por los asentamientos residenciales irregulares de la zona sur del término municipal.**
 5. **Ordenar la secuencia espacial y la secuencia temporal de los desarrollos urbanísticos, dotándola de coherencia con las áreas urbanas ya existentes y con la estructura territorial supramunicipal.** La ordenación secuencial establecida en el presente PGOE aparece desarrollada en el capítulo 6 de la Memoria Justificativa.
 6. **Evitar los continuos urbanizados y la conurbación de municipios, preservando corredores libres de edificación y de urbanización entre los distintos núcleos urbanos.** Esta decisión conduce a promover la desclasificación tanto de suelos urbanizables -Sector 9B EL PALMAR- como ámbitos de planeamiento diferenciado en suelos urbanos (ámbito no desarrollado de la UE-2 CORRAL DEL PETIQUILLO).
 7. **Favorecer la calidad de los tejidos urbanos, mediante la imbricación coherente de usos, actividades y tipologías urbanas, que generen unas estructuras y paisajes urbanos engarzados en la ciudad mediterránea tradicional.** Para cumplimentar este criterio de

ordenación se establecen las siguientes medidas: (1) Se incorpora un índice de edificabilidad terciaria (IER) en los sectores de uso global residencial al objeto de garantizar la implantación de servicios terciarios de proximidad que eviten la creación de espacios monofuncionales; (2) Se obliga a que el volumen edificable resultante de la aplicación del citado índice deba materializarse, preferentemente, en plantas bajas; y (3) Se determina que, al menos, el 50% de las nuevas viviendas previstas en los diferentes sectores residenciales se resuelvan en tipologías de vivienda colectiva.

8. **Garantizar la estructura y el mantenimiento de la funcionalidad de la infraestructura verde en el tratamiento de los tejidos diseminados en el medio rural.** A este respecto destacar la estrategia adoptada en las zonas rurales afectadas por riesgos de inundación y de protección del litoral, en relación con la posible identificación de núcleos de viviendas donde aplicar el procedimiento de minimización de impactos, difiriendo a la formulación de un Plan Especial la identificación de la diversidad de situaciones edificatorias existentes y el régimen aplicable a cada una de ellas.
9. **Favorecer el uso del transporte público y la movilidad no motorizada, coordinando la planificación de las infraestructuras de comunicación con la de los suelos de nueva transformación.** La movilidad se estructura a partir de la definición de una nueva célula urbana, conformando así una supermanzana. El perímetro de ésta lo conforman las vías básicas por donde circulará el vehículo de paso, el transporte público y, en su caso, los carriles de bicicleta segregados. Con esta medida se garantiza la funcionalidad del sistema, al tiempo que se libera entre el 60 y el 70% de las calles para otros usos. Un modelo de movilidad basado en supermanzanas garantiza que todos los tejidos y el conjunto de polos de movilidad -paradas de transporte público, áreas comerciales, equipamientos comunitarios, espacios libres- sean accesibles en cualquiera de los modos de transporte.

En la Alternativa 2 el crecimiento urbano propuesto da satisfacción a las demandas reales, y se adecua a la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, tanto en lo relativo a la ocupación de suelo prevista para actividades económicas como a la ocupación de suelo prevista para usos residenciales. Las superficies clasificadas para cada clase de suelo son las siguientes:

CLASE DE SUELO	USO	SUPERFICIE
Suelo Urbano	Residencial	2.380.016 m ²
	Industrial/Terciario	1.267.881 m ²
Total		3.647.897 m ²
Suelo Urbanizable	Residencial	1.138.315 m ²
	Industrial/Terciario	967.120 m ²
Total		2.105.435 m ²
Suelo No Urbanizable		42.171.027 m ²

RED VIARIA

Esta Alternativa 2 también reconoce la acción territorial de mayor peso específico para solucionar los problemas endémicos de articulación de la estructura urbana con la red viaria de carácter nacional-regional es la proyectación de una variante de la CN-340 desplazada al oeste del trazado actual, entre la autovía del mediterráneo y el ferrocarril siguiendo una directriz

sensiblemente paralela a ambos canales infraestructurales. La importancia de esta arteria en la conformación del nuevo modelo urbano territorial supera su propia caracterización como garante de una racional jerarquización de los diferentes tipos de tráfico al asumir los flujos de paso interurbanos otorgando una vocación claramente urbana a la actual travesía y por la mejora ostensible que introduce en la fluidez y eficiencia de la canalización de los flujos de tráfico motorizado con la Autovía del Mediterráneo. Resulta, asimismo, determinante para la recalificación urbana de la actual travesía de la CN-340, llamada a constituirse en uno de los elementos referenciales de la red primaria viaria del nuevo modelo de ciudad, induciendo procesos urbanos regenerativos en el territorio colindante y permitiendo articular una estrategia de sutura de la fractura urbana existente entre las zonas oriental y occidental del núcleo urbano sustentada en la instrumentación de unos criterios de diseño viario que proporcionen argumentos de conciliación y continuidad entre ambos sectores.

A partir de ahí, los 2 principios básicos que han orientado la ordenación de la Red Primaria de Calles y Avenidas de Primer Rango son:

- a. Diseñar una nueva forma de organización urbana denominada la "supermanzana" que permitirá reinventar el espacio público para una ciudad mediterránea, compacta y compleja.
- b. Implementar medidas que produzcan la transferencia de plazas de aparcamiento en el espacio público hacia formas de estacionamiento fuera de la calzada.

Las arterias urbanas constitutivas de la Red Primaria de Calles y Avenidas propuesta por el PGOU, en aplicación de las directrices, jerarquía y funcionalidad expuestas en los párrafos anteriores, son:

1. **Red Primaria de la ciudad consolidada.** La red de calles identificadas constituye el sistema arterial básico que define el perímetro de las diferentes supermanzanas que han de organizar la movilidad en el núcleo de población en claves de sostenibilidad. En esta malla viaria -que define la estructura urbana básica de la ciudad consolidada- se significan varios itinerarios cívicos y de accesibilidad en los que estará vedado el flujo indiscriminado de tráfico motorizado. Estos itinerarios son:
 - a. En el área central de la ciudad el eje norte-sur conformado por la secuencia de las calles Alcalá de Xivert-Calle Mayor y, en sentido este oeste, (a) la secuencia urbana conformada por el Paseo Josep Febrer i Soriano-calle Cristo del Mar y (b) la calle César Cataldo.
 - b. En la zona urbanizada de Ciudad Jardín la actuación, sin duda, más determinante es la eliminación del tráfico de paso en la actual Calle de Valencia, impulsando su conversión en un híbrido entre parque lineal e itinerario cívico; un nuevo espacio referencial pensado para la movilidad sostenible y, sobre todo, para ofrecer un punto de encuentro ciudadano en esta zona de la periferia de Benicarló.
2. **Red Primaria vinculada a operaciones de renovación urbana y zonas de nuevo desarrollo.** Sin lugar a dudas, la principal innovación de la Red Primaria viaria de Benicarló es la reconfiguración la actual travesía de la CN-340, aprovechando la vocación urbana inducida por la variante ejecutada al oeste del trazado ferroviario.

3. **Red Primaria de aparcamientos públicos**, que está compuesta además de por los existentes, por nuevos aparcamientos disuasorios para los que se propone la siguiente localización:
- En la Nueva Estación de Autobuses, al objeto de conformar un punto de intercambio modal en el entorno de la estación ferroviaria.
 - En el vacío urbano localizado junto a la calle Vinarós,
 - En el frente al bulevar metropolitano en un punto próximo a la entrada a la ciudad por el sur.

RED PRIMARIA DE ZONAS VERDES Y PARQUES PÚBLICOS.

En la estrategia de esta Alternativa 2, destaca:

- a. Recalificación a Redes Primarias de Redes Secundarias del suelo urbano y de suelo urbanizable con programa aprobado. Son espacios libres que, por su protagonismo y relevancia para conformar parques lineales de un elevado valor ecológico se ha considerado preciso su integración en la Red Primaria.
- b. Suelos destinados a conformar un nuevo Parque Urbano de la ciudad (Parque La Mar Xica) Este Parque se va a convertir en el principal espacio libre del núcleo central de Benicarló - cuenta con una superficie de 25.065 m²- y coadyuvará a incrementar los niveles de Red Primaria en proporción suficiente al incremento poblacional previsto en el adyacente ensanche de Povet.
- c. Nuevos suelos propuestos para su integración en la Red Primaria a los que se otorga la clasificación de urbanizables para poder ser obtenidos gratuitamente mediante su consideración como redes adscritas a los sectores de nuevo crecimiento.
- d. Áreas de zonas rurales protegidas, vinculadas a la presencia de valores singulares a potenciar: Parque Agrícola en el barranco de Aquaoliva, Parque Arqueológico junto al Poblado Ibero, Red primaria de conexión entre el litoral y el interior en el ámbito de protección del litoral de Playa Norte, el tramo de Vía Litoral que discurre en Playa Norte, Parque Fluvial de la margen izquierda de la Rambla de Cervera, y, finalmente, el entorno de la Baseta de Bovalar (PVP 55). Todas estas áreas forman parte de la Infraestructura Verde del Territorio.

La superficie total de la Red Primaria de Zonas Verdes y Parques Urbanos asciende a 649.095 m². De esta cantidad, el 25,75% se localiza en el suelo urbano; el 17,27% en el suelo urbanizable y el 56,98% en el suelo rural protegido.

RED PRIMARIA DE DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS.

La propuesta de nuevos Equipamientos y Dotaciones propuesta por el PGOE de Benicarló tiene como objetivo principal reforzar la oferta actual, incorporando nuevas funciones dotacionales -plataformas logísticas, movilidad sostenible, nuevas necesidades infraestructurales, etc- vinculadas a la condición de centralidad territorial otorgada por la ETCV a Benicarló.

Esta propuesta presenta cuatro implantaciones relevantes:

- a. Una reserva de suelo para nuevas infraestructuras localizada en el sector de suelo urbanizable con programa aprobado SI-ND-01 COLLET I.
- b. Una reserva de suelo localizada dando frente al Paseo de José Febrer i Soriano, resultante de la ordenación pormenorizada del sector de suelo urbanizable con programa aprobado SI-ND-01 COLLET I, que se entiende idónea para la ubicación de un intercambiador modal de rango estructurante compuesto por la Estación de Autobuses más un aparcamiento disuasorio.
- c. Ampliar la oferta dotacional existente en el área de Sanadorlí, atendiendo a las nuevas demandas surgidas de la integración en la malla urbana de los asentamientos irregulares adyacentes.
- d. Reforzar la condición estratégica del Polígono Comarcal de Innovación propuesto en el entorno del actual Polígono Industrial de Collet promoviendo la implantación de un Centro de Transportes de Mercancías.

La superficie total de la Red Primaria de Equipamientos y Dotaciones es de 920.956 m², de la que 736.671 m² (el 80%) se corresponden con equipamientos e infraestructuras existentes, mientras que 184.285 m² (el 20%) son nuevos suelos propuestos.

