

ANEXO EXPLICATIVO DE LA APLICACIÓN DE LA LEGISLACIÓN DE COSTAS EN EL PLAN GENERAL ESTRUCTURAL

Diciembre 2021



ANEXO EXPLICATIVO DE LA APLICACIÓN DE LA LEGISLACIÓN DE COSTAS EN EL PLAN GENERAL ESTRUCTURAL

Este anexo se elabora con el objeto de suplir la necesidad explicativa de la representación de las afecciones relativas a Costas en el Plan General Estructural.

No se pretende introducir modificaciones respecto a dicha ordenación, si no aportar documentación informativa que explique de una manera más detallada cómo se entienden cumplidas todas las consideraciones exigidas por la Dirección General de la Costa y el Mar.

a) Líneas representativas de la afección de Costas:

Las líneas de ribera de mar, deslinde del dominio público marítimo terrestre (DPMT), las servidumbres de tránsito y protección y zona de influencia que aparecen en la serie G.AFECCIONES de los planos de ordenación son las aportadas por el Servicio Provincial de Costas, indicando el carácter probable, en algunos casos, de las mismas.

En este anexo, **se vuelven a representar en una escala ampliada dichas líneas, en el nuevo plano explicativo de cómo se han aplicado las afecciones de Costas “PLANO EXPLICATIVO LEGISLACIÓN COSTAS”, en la que se incorpora además la información relativa a la clasificación** del suelo que ya se reflejan en su plano correspondiente “E.1 CLASIFICACIÓN” cuyo contenido no se pretende modificar.

En esta parte gráfica se indican los accesos al mar ya existentes, los cuales no suponen una nueva ordenación del territorio, En dicho plano, **también se incorpora la infraestructura de saneamiento** a nivel estructural, la cual ya aparece recogida exactamente con el mismo trazado en la serie de planos correspondiente “B. RED PRIMARIA”.

Todo ello con el objeto de que sea fácilmente comprobable el grado de cumplimiento de las exigencias desde el punto de vista de la afección de Costas.

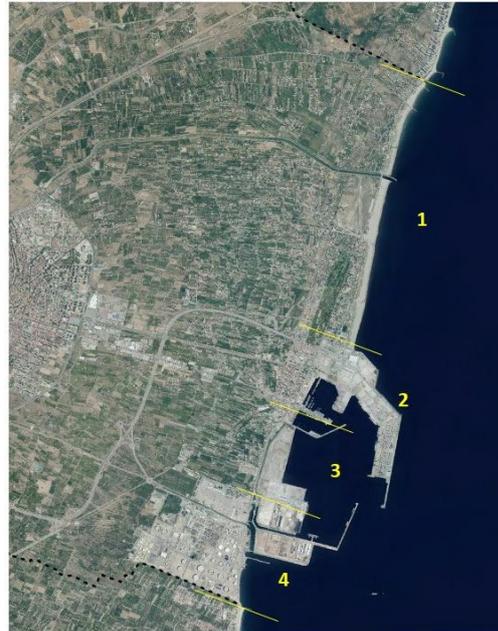
b) Accesos al mar:

Los accesos al mar se recogen en la serie G.AFECCIONES, si bien en la zona del Puerto, será el futuro Plan Especial del Puerto, en el que se estudiarán con detalle los accesos al mar a través de su ámbito. Por ello, se grafían hasta la línea que marca el límite del dominio portuario, entendiendo que este Plan General no puede ordenar el ámbito del Plan Especial del Puerto de Castellón.

No obstante, en el plano incluido en este anexo se indican con flechas los accesos existentes, tanto en suelo urbano como en suelo no urbanizable, que llegan a la línea del dominio portuario garantizando dicha aproximación al mar en la medida en la que puede actuar el municipio de Castelló de la Plana (esto es sin traspasar los límites portuarios).

Se observan cuatro partes diferenciadas en la costa del municipio de Castelló de la Plana:

1. La parte norte, donde se encuentra a lo largo de toda ella la zona de playa.
2. En el momento que aparece el Puerto de Castellón ocupando el borde litoral, se identifica la parte central, que abarca el suelo urbano desde la zona lúdica del Puerto
3. La parte sur, desde la dársena pesquera del Puerto hasta el polígono industrial El Serrallo.
4. La parte del polígono el Serrallo.

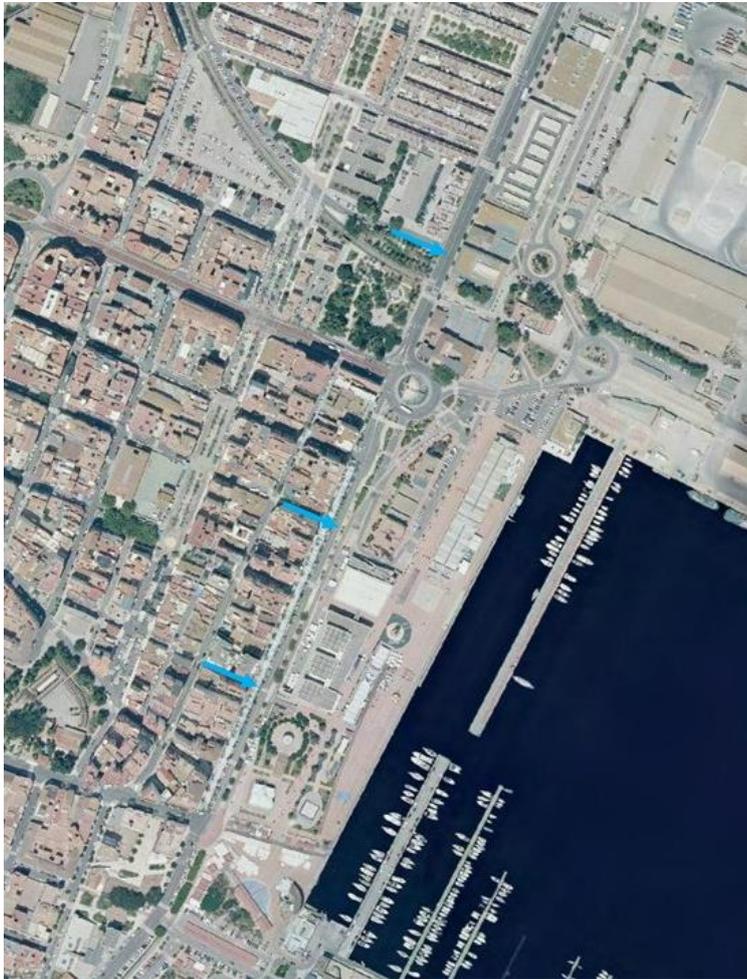


1. En la parte norte se observan las líneas de afección relativas a Costas, así como los accesos al mar como ya se ha explicado anteriormente en el apartado anterior en la serie G.AFECCIONES.
2. En la parte central, en el suelo urbano que linda con el Puerto, en el plano que acompaña a este anexo, se indican los viales existentes, donde se permite tanto el tráfico peatonal como motorizado, evidenciando su viabilidad como acceso al mar, así como que están dispuestos a la distancia adecuada de conformidad con la normativa de Costas vigente. En esta zona, se llega hasta el límite con la zona lúdica del Puerto, en la que será el futuro Plan Especial del Puerto de Castellón el que estudie su continuidad en su ámbito.



Imagen de uno de los accesos a la zona lúdica

En la siguiente ortofoto se aprecia que la señalización de algunos de los posibles accesos al mar forman parte de la red urbana consolidada, tal y como se puede apreciar en las imágenes dispuestas a continuación obtenidas del visos de google maps.



En la parte sur, en la zona colindante a la dársena pesquera, se realiza el mismo gesto, indicando los accesos en suelo urbano, que coinciden con viales existentes.



Vista hacia la zona del muelle pesquero

3. A partir de la dársena pesquera, coincidiendo con la zona de uso intensivo portuario, se encuentra un ámbito de suelo no urbanizable, en el que hay caminos que permiten el acceso hasta el perímetro portuario. Estos caminos se indican en el anexo gráfico que acompaña a este texto ("PLANO EXPLICATIVO LEGISLACIÓN COSTAS"). Todo ello, teniendo en cuenta que no se trata de una zona de baño y que el acceso público está restringido, así como que no se trata de un suelo urbano ni urbanizable a los que se refiere el artículo 28 de la Ley de Costas.



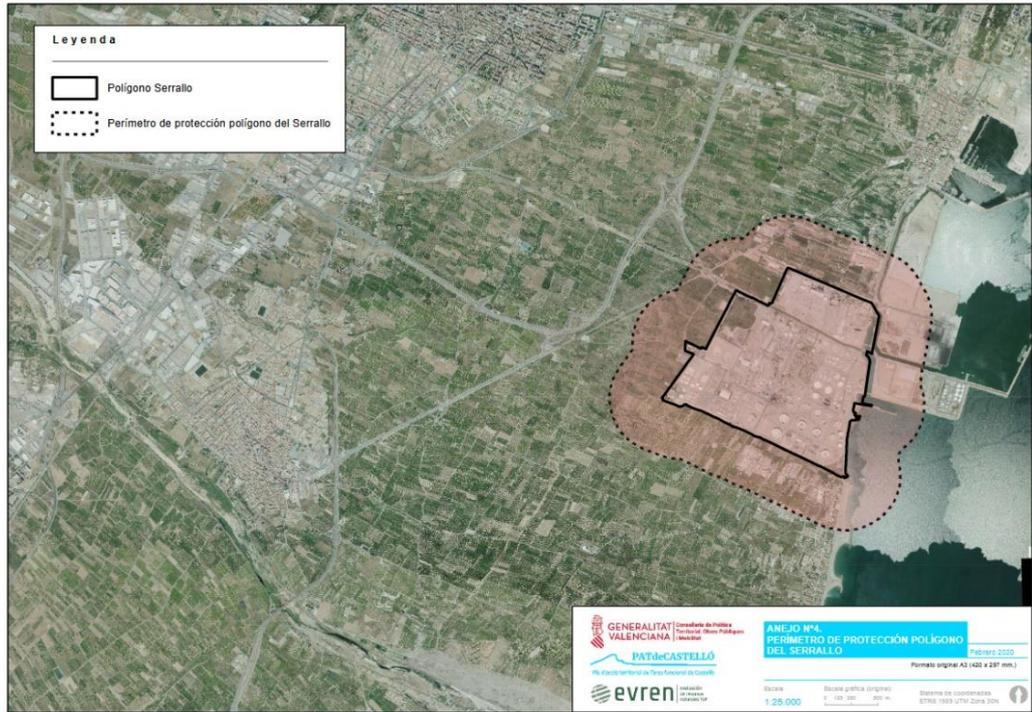
Ortofoto donde se aprecia la existencia de caminos que permiten el acceso a la línea de dominio portuario.



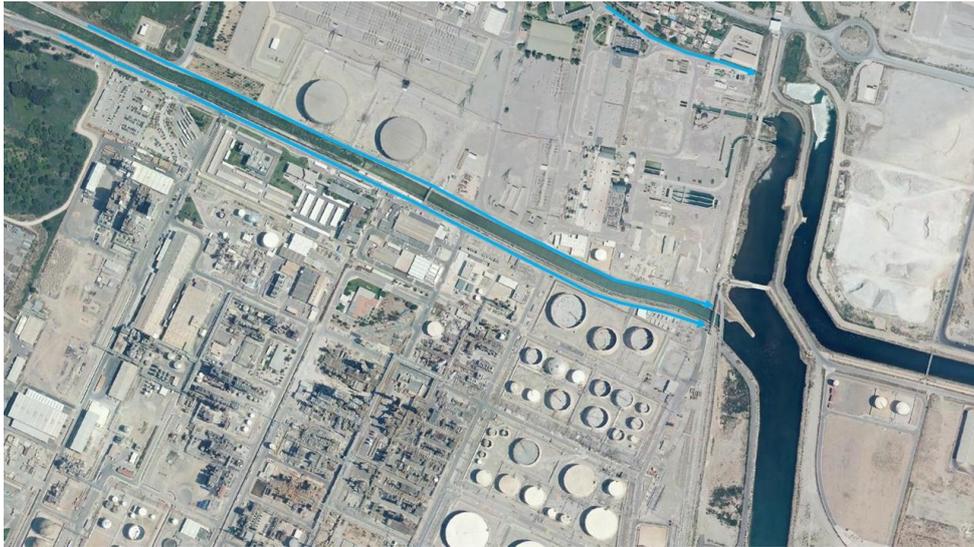
Vistas hacia la zona de dominio portuario a la que se tiene restringido el acceso. A lo largo de dicha valla discurre un vial perimetral de norte a sur, cuyo estado actual en dos puntos diferentes a lo largo de su recorrido, aparece representado en estas imágenes, y que funciona como servidumbre de tránsito en esta zona.

4. Hay que tener en cuenta también que, en la zona más al sur del término municipal, aparece la franja de protección de 500 metros que delimita el Plan de Acción Territorial del Área Funcional de Castellón (actualmente en tramitación) alrededor del polígono industrial existente “El Serrallo” por su peligrosidad en relación con el riesgo de su tipología de industria pesada actualmente en activo. Este ámbito industrial, en la actualidad, sin contar con la franja de protección antes mencionada, ocupa una longitud costera de más de 1.500 m.

No obstante, en el plano adjunto a esta documentación escrita, también se representan los accesos existentes en este suelo urbano industrial, que si bien no se fomenta su uso público, sí demuestra la realidad existente de acceso para los vehículos de vigilancia y salvamento, en caso necesario.



Plano incluido en el Plan de Acción Territorial del Área Funcional de Castellón



En esta ortofoto se reflejan algunos de los viales existentes en el interior del polígono.

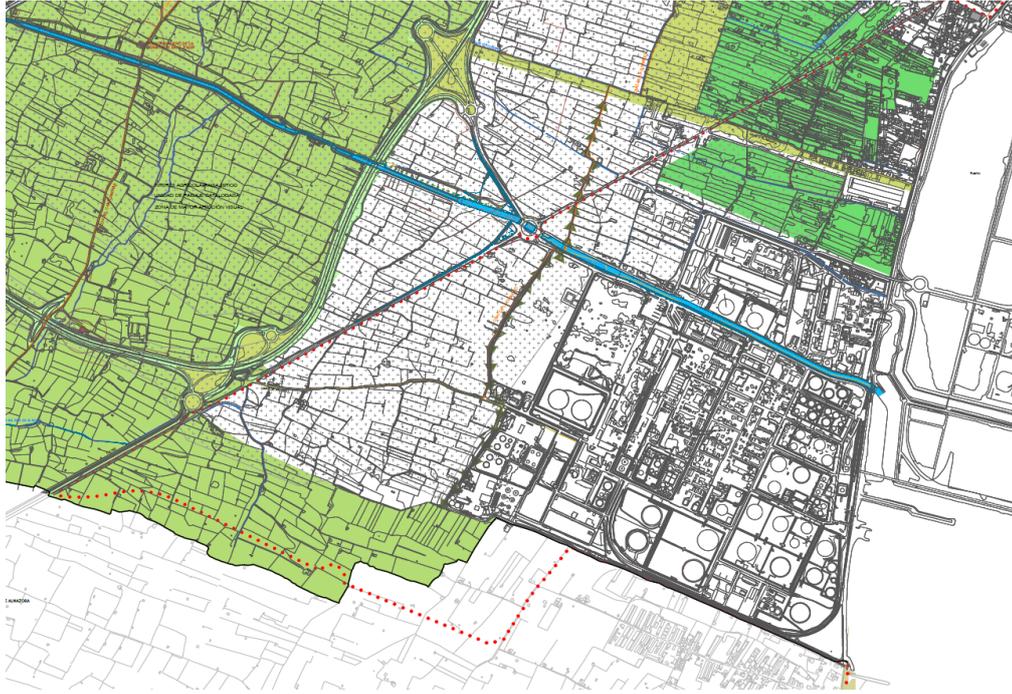
c) Servidumbre de tránsito

Seguimos detallando las cuatro partes en las que se entiende que se diferencia el carácter de la costa de Castelló de la Plana y que se han citado en el apartado anterior, siendo las siguientes:

1. La parte norte, donde se encuentra a lo largo de toda ella la zona de playa.
 2. La parte central, que abarca el suelo urbano desde la zona lúdica del Puerto
 3. La parte sur, desde la dársena pesquera del Puerto hasta el polígono industrial El Serrallo.
 4. La parte del polígono el Serrallo.
1. Respecto a la parte norte, la servidumbre de tránsito queda reflejada, como ya se ha explicado anteriormente en los planos de la serie G.AFECCIONES.
 2. La parte central, el suelo urbano limítrofe con la costa dispone de un vial existente a través del cual se puede ejercer esta servidumbre de tránsito requerida por la administración competente en materia de costas.
 3. La servidumbre de tránsito en la zona sur de la zona portuaria a partir del dique de Poniente, se realiza por un vial existente, del que ya se ha comentado anteriormente que linda con el vallado de la zona de dominio portuario, apoyada por la red de caminos existentes que se identifica en el nuevo plano.
 4. Respecto a un trazado alternativo que “sería conveniente” prever en la zona más al sur del término municipal, coincidente con el polígono industrial El Serrallo, se estudiará en el Plan de Ordenación Pormenorizada, teniendo en cuenta además la franja de protección que delimita el Plan de Acción Territorial del Área Funcional de Castellón ya mencionada anteriormente.

Asimismo, en el Plan General Estructural, la infraestructura verde de carácter estructural, recoge como elemento de red primaria la vía litoral definida por el PATIVEL, así como un conector verde norte-sur en dicho ámbito, que será detallado una vez se determine la ordenación pormenorizada. Dicho conector, si bien se encuentra en la zona interior, se sitúa más próximo a la línea de la costa, por lo que se entiende una posible alternativa a un trazado de una conexión verde, peatonal.

No obstante, se refleja también en el plano, los viales existentes, que por riesgo no podrá fomentarse su uso público pero sí dará cobertura a las labores de vigilancia y salvamento pudiendo acceder los vehículos correspondientes.



Captura del plano de ordenación del Plan General estructural A.3 INFRAESTRUCTURA VERDE en el que se identifica la vía litoral con puntos rojos y el vector de conexión con flechas verdes.

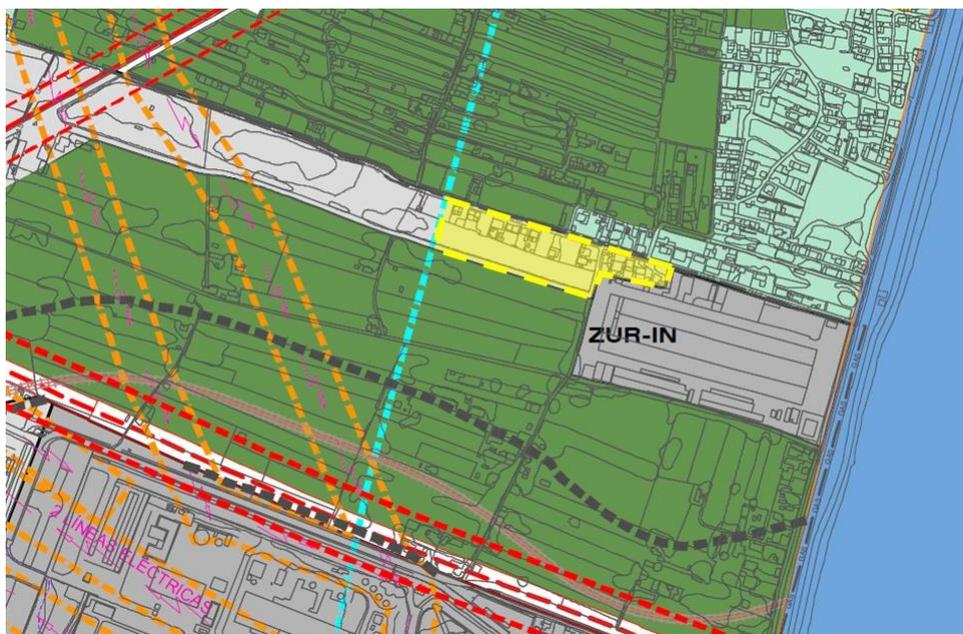


Ortofoto en el que se aprecia la viabilidad de circulación restringida para vigilancia y salvamento en el entorno del Serrallo.

d) Zona de Influencia

Los terrenos del sector SI-CRTA. GRAO-ALMAZORA afectados por la zona de influencia no tendrán una densidad de edificación superior a la densidad media ponderada de todos los sectores de suelo urbanizable de todo el municipio. De conformidad con la condición incluida en la ficha de gestión de dicho sector, el cual será desarrollado pormenorizadamente por el Plan Parcial correspondiente.

El ámbito afectado por la zona de influencia es el marcado en amarillo en la imagen que se muestra a continuación.



Captura del plano C3. ZONAS DE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL.SUR en el que se superpone en amarillo con línea discontinua y relleno amarillo con transparencia el ámbito de la superficie del sector Ctra. Grao - Almassora afectada por la zona de influencia.

Esta densidad de la edificación será obtenida como resultado de dividir el sumatorio de los coeficientes de edificabilidad de cada sector por su superficie, entre la superficie total del suelo urbanizable delimitado en el municipio.

En este nivel de ordenación estructural, no se define la superficie que ocupan las áreas semiconsolidadas, por lo que se considera la superficie total de los sectores. Todo ello, entendiendo que además el cálculo será más restrictivo a la hora de definir dicha densidad.

Puesto que el Plan General Estructural define la edificabilidad mediante una horquilla, siendo la ordenación pormenorizada la que concretará el número exacto, se realiza el cálculo más desfavorable, seleccionando el IEB más bajo de la horquilla y se determina que será menor a 0,41 m²/m²s.

A continuación se incorpora tabla del cálculo:

SECTORES DE SUELO URBANIZABLE RESIDENCIAL

Denominación	Superficie sector (m2)	IEB (m2t/m2s)	Densidad máxima	Edificabilidad (m2t)
SR-Río Seco	193.777	$0,70 \leq \text{IEB} \leq 1,00$	Alta	135.643,90
SR-Censal	149.396	$0,70 \leq \text{IEB} \leq 1,00$	Alta	104.577,20
SR-Tombatossals	52.117	$0,70 \leq \text{IEB} \leq 1,00$	Alta	36.481,90
SR-Río de la Plata	33.751	$0,70 \leq \text{IEB} \leq 1,00$	Alta	23.625,70
SR-Enrique Gimeno	70.450	$0,70 \leq \text{IEB} \leq 1,00$	Alta	49.315,00
SR-Camp de Morvedre	87.914	$0,70 \leq \text{IEB} \leq 1,00$	Alta	61.539,80
SR-Cremor	184.160	$0,40 < \text{IEB} < 0,70$	Media	73.664,00
SR-Morterás-Cubos	65.013	$0,40 < \text{IEB} < 0,70$	Media	26.005,20
SR-Saboner	46.588	$0,40 < \text{IEB} < 0,70$	Media	18.635,20
SR-Salera	101.513	$0,40 < \text{IEB} < 0,70$	Media	40.605,20
SR-Mérida	108.580	$0,40 < \text{IEB} < 0,70$	Media	43.432,00
SR-La Joquera	224.258	$0,25 \leq \text{IEB} \leq 0,40$	Baja	56.064,50

SECTORES DE SUELO URBANIZABLE INDUSTRIAL

SI- La Pedrera	150.021	$0,50 < \text{IEB} < 0,70$	Industria Media	75.010,50
SI-Català	81.924	$0,50 < \text{IEB} < 0,70$	Industria Media	40.962,00
SI-Giner	115.419	$0,50 < \text{IEB} < 0,70$	Industria Media	57.709,50
SI- Pi Gros	34.149	$0,50 < \text{IEB} < 0,70$	Industria Media	17.074,50
SI-Avenida de Valencia	76.002	$0,50 < \text{IEB} < 0,70$	Industria Media	38.001,00
SI-Plataforma logística	915.172	$0,30 < \text{IEB} < 0,50$	Gran industria	274.551,60
SI-Ctra. Grao-Almassora	786.647	$0,30 < \text{IEB} < 0,50$	Gran industria	235.994,10

SECTORES DE SUELO URBANIZABLE TERCIARIO

ST-Estepar (1) (2)	70.100	$0,50 < \text{IEB} < 0,70$		35.050,00
ST-Lourdes	36.315	$0,50 < \text{IEB} < 0,70$		18.157,50
ST-Hnos. Bou	92.416	$0,50 < \text{IEB} < 0,70$		46.208,00
ST-Avda. Del Mar	246.595	-----		98.638,00
ST-Almazán	50.943	$0,50 < \text{IEB} < 0,70$		25.471,50
S(T+R) Cassanya (1) (2)	83.119	$0,50 < \text{IEB} < 0,70$		41.559,50

SUP TOTAL	4.056.339		EDIF TOTAL	1.673.977,30
-----------	-----------	--	------------	--------------

DENSIDAD MEDIA	0,41 m2t/m2s
-----------------------	---------------------

El equipo redactor



Fdo. Consuelo Leal Jiménez

SUELO URBANO

SU

SUELO URBANIZABLE

SUZ

SUELO NO URBANIZABLE

SNU-C COMÚN

SNU-P PROTEGIDO

SISTEMA GENERAL PORTUARIO

RED DE SANEAMIENTO

CAMINOS EXISTENTES

VIAL URBANIZADO

VIALES DE ACCESO EXISTENTES

LÍMITE DEL TÉRMINO DE CASTELLÓN DE LA PLANA

LÍMITE DE CLASE DE SUELO

AFECCIONES COSTAS

PLAYA

RIBERA DEL MAR PROBABLE

DOMINIO PÚBLICO

SERVIDUMBRE TRANSITO

SERVIDUMBRE TRANSITO PROBABLE

SERVIDUMBRE PROTECCIÓN

SERVIDUMBRE PROTECCIÓN PROBABLE

INFLUENCIA

INFLUENCIA PROBABLE

SERVIDUMBRE ACCESO MAR PEATONAL

SERVIDUMBRE ACCESO MAR TRANSITO RODADO

DOMINIO PÚBLICO MARITIMO

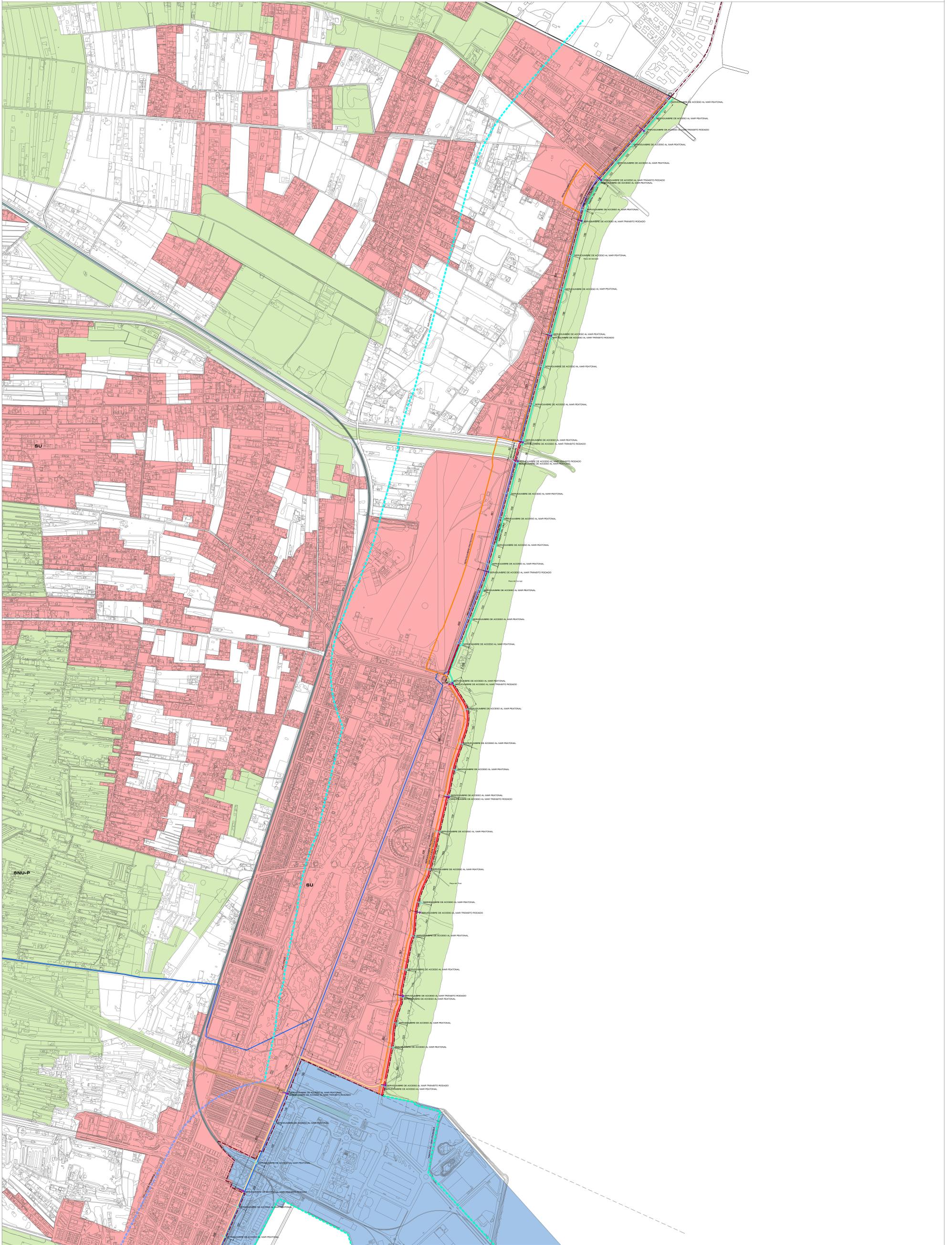
LEY 23/1988, DE 28 DE JULIO, DE COSTAS

REGLAMENTO GENERAL DE COSTAS RD 8/2014, DE 16 DE OCTUBRE

ZONA DE INFLUENCIA

SERVIDUMBRE DE PROTECCIÓN

LÍMITE RIBERA DEL MAR



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CASTELLÓN DE LA PLANA

EQUIPO REDACTOR

SERVICIOS TÉCNICOS MUNICIPALES

PLAN GENERAL ESTRUCTURAL

PLANO EXPLICATIVO LEGISLACIÓN COSTAS

ESCALA 1:5.000

NOVIEMBRE 2021



SUELO URBANO
 SU

SUELO URBANIZABLE
 SUZ

SUELO NO URBANIZABLE
 SNU-C COMÚN
 SNU-P PROTEGIDO

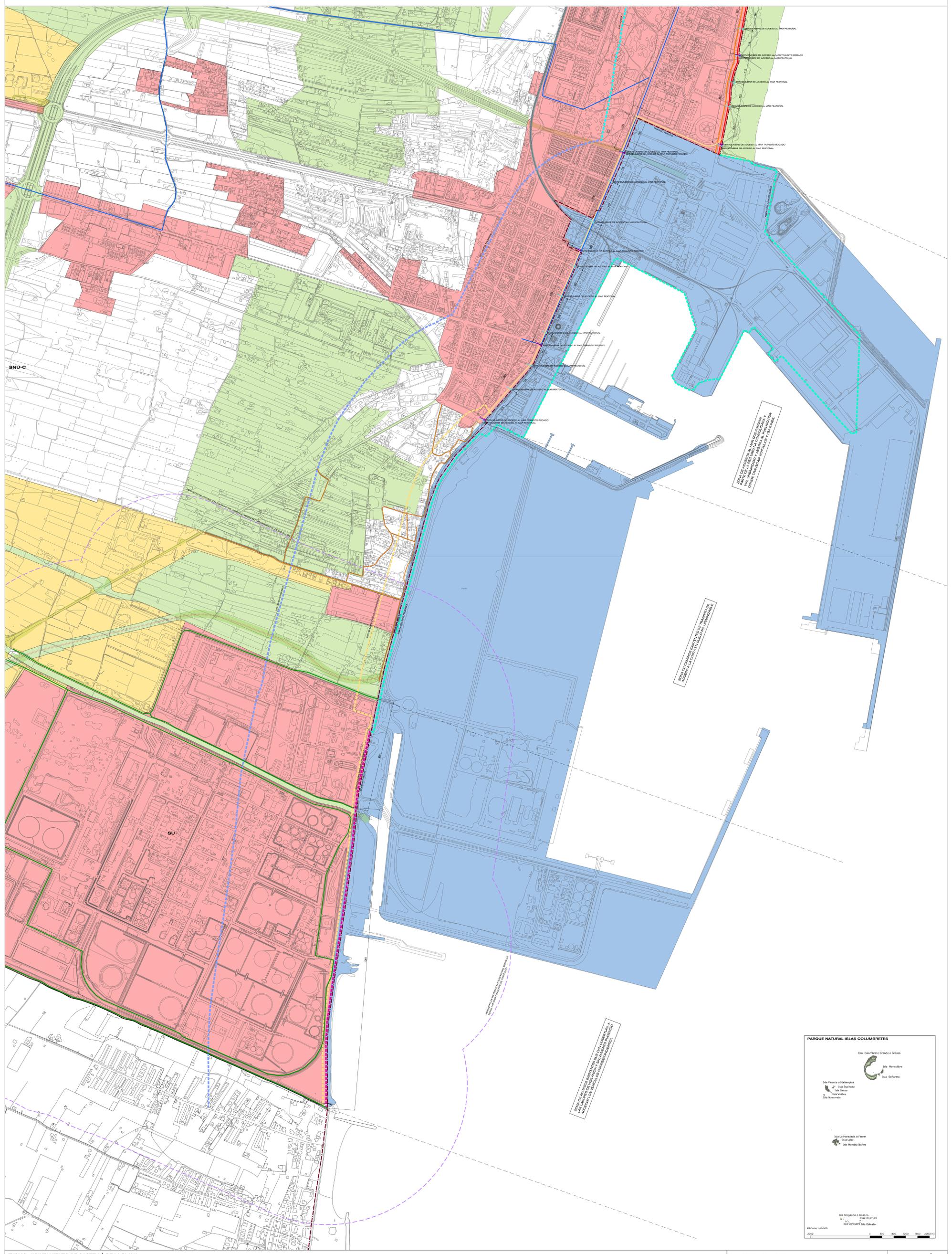
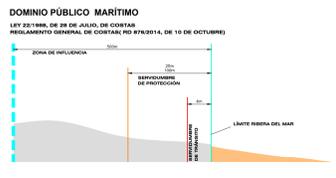
SISTEMA GENERAL PORTUARIO

RED DE SANEAMIENTO
 CAMINOS EXISTENTES
 VIAL URBANIZADO
 VIALES DE ACCESO EXISTENTES

LÍMITE DEL TÉRMINO DE CASTELLÓN DE LA PLANA
 LÍMITE DE CLASE DE SUELO

AFECCIONES COSTAS

PLAYA
 RIBERA DEL MAR
 RIBERA DEL MAR PROBABLE
 DOMINIO PÚBLICO
 SERVIDUMBRE TRANSITO
 SERVIDUMBRE TRANSITO PROBABLE
 SERVIDUMBRE PROTECCIÓN
 SERVIDUMBRE PROTECCIÓN PROBABLE
 INFLUENCIA
 INFLUENCIA PROBABLE
 SERVIDUMBRE ACCESO MAR PEATONAL
 SERVIDUMBRE ACCESO MAR TRANSITO RODADO



ZONA DE PROTECCIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARITIMO
 SERVIDUMBRE DE PROTECCIÓN
 LÍMITE RIBERA DEL MAR

ZONA DE CAMBIOS DE TIPO DE SUELO
 ACCESIBILIDAD PARA EL SUELO URBANIZABLE

ZONA DE ACCESO AL MAR TRANSITO RODADO
 SERVIDUMBRE DE ACCESO AL MAR TRANSITO RODADO
 LÍMITE RIBERA DEL MAR

