



PLA DE PARTICIPACIÓ PÚBLICA

MESA SECTORIAL RELATIVA AL SISTEMA D'ASSENTAMENTS

PLA DE PARTICIPACIÓ PÚBLICA

MESA SECTORIAL RELATIVA AL SISTEMA D'ASSENTAMENTS

1.	INTRODUCCIÓ	1
2.	PARTICIPANTS	2
3.	TEMES ANALITZATS	3
4.	CONCLUSIONS	9

1. INTRODUCCIÓ

El present document arreplega les reflexions i les propostes que es van plantejar en la Mesa sectorial relativa al sistema d'assentaments en el Pla d'Acció Territorial de l'Àrea Funcional de Castelló (d'ara en avant, PAT Castelló). I finalitza amb un apartat de conclusions, en el que s'indiquen les determinacions a tindre en compte, en matèria d'assentaments, en l'elaboració de la versió preliminar del PAT Castelló.

La reunió es va celebrar en els Serveis Territorials de Castelló de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, el dia 31 de gener de 2018, començant a les 11:30 hores i finalitzant a les 14:20 hores.



2. PARTICIPANTS

DIRECCIÓ GENERAL D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI, URBANISME I PAISATGE

Lluís Ferrando i Calatayud Direcció General d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge
Vicent Doménech Gregori Subdirecció General d'Ordenació del Territori i Paisatge
Carlos Aubán Nogués Servei d'Ordenació del Territori
Fernando Renau Faubell Servei Territorial d'Urbanisme de Castelló

EQUIP REDACTOR DEL PAT CASTELLÓ

Juan Gumbau Bellmunt Coordinador de l'equip redactor del PAT Castelló
Ignacio García Campá Tècnic de l'equip redactor del PAT Castelló
Fernando Ricart Rodrigo Tècnic de l'equip redactor del PAT Castelló
Raquel Agost Felip Tècnica de l'equip redactor del PAT Castelló

EXPERTS EN LA MATÈRIA

Josep Lluís Miralles Universitat Politècnica de València
Josep Llin Belda Subdirecció General de Mobilitat
Consuelo Leal Ajuntament de Castelló de la Plana
Ernesto Ramos Reig Ajuntament de Vila-real
Ramón Miravet Ajuntament de Borriana
Concepció Candau Ajuntament de La Vall d'Uixó
Víctor García Gil Arquitecte redactor de planejament urbanístic
Carlos Guillamón Beltrán Arquitecte redactor de planejament urbanístic
Rafael Ibáñez Arquitecte redactor de planejament urbanístic

Van excusar la seua assistència Gerardo Roger Fernández (Arquitecte urbanista), Fernando Calduch Ortega (Ajuntament de Castelló de la Plana), Gonzalo Valls (ICCP redactor de planejament urbanístic) i Fernando Ozcariz (ICCP redactor de planejament urbanístic).



3. TEMES ANALITZATS

El present apartat resumeix les aportacions i les intervencions dels membres de la mesa sectorial, estructurant-les en diferents àrees relacionades amb el sistema d'assentaments.

ANÀLISI DEL SISTEMA D'ASSENTAMENTS (I)

En primer lloc, cal destacar que estem davant un àmbit territorial molt gran, comparable en extensió a l'Àrea Funcional de València.

Les característiques més importants del sistema d'assentaments són l'estructuració en tres zones (plana litoral, franja intermèdia i sistema rural) i el desequilibri que es produeix entre el litoral i l'interior.

La plana litoral es caracteritza per acollir el 90 % de la població, per una ocupació intensiva del front litoral i per una major problemàtica urbanística.

La franja intermèdia té com característiques més destacables el fenomen de trasllat d'activitats des de la franja litoral a aquest àmbit territorial i les oportunitats que ofereixen infraestructures de gran potencialitat, com són l'Aeroport de Castelló i la autovia CV-10.

ANÀLISI DEL SISTEMA D'ASSENTAMENTS (II)

En el sistema rural es detecta la situació més desfavorable de l'Àrea Funcional. Tot i tenir, més o menys, el 50% del territori de l'esmentada àrea, només té el 3 % de la població. Per tant, el fenomen de despoblament és evident, i s'han de prendre accions per a canviar aquesta dinàmica. No obstant això, és una zona que té bones expectatives de potenciació del turisme.

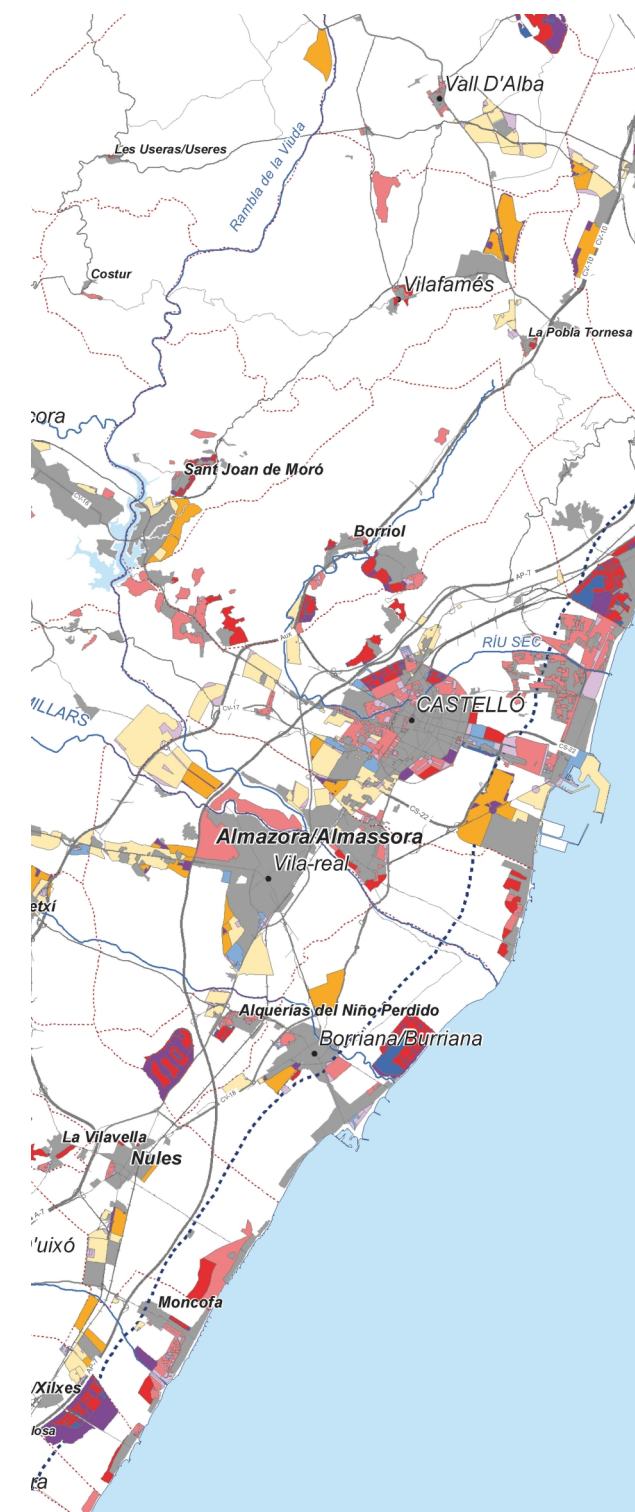
Amb caràcter molt general, el PAT Castelló ha de proposar determinacions per a "cosir" els tres àmbits indicats i plantejar objectius específics per a cadascuna de les tres zones.

Les propostes del PAT Castelló, quant al sistema d'assentaments, hauran d'anar en la línia de potenciar el Sistema Nodal de Referència, seguint els criteris definits en l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (d'ara en avant, ETCV).

INVENTARI DE SÒL PER DESENVOLUPAR

Amb caràcter general, el sòl urbanitzable que es troba en la situació de no urbanitzat, es situa principalment en la plana litoral i, en menor intensitat, en la franja intermèdia.

En línies generals, pel que fa al sòl urbanitzable, la distribució és la següent: el 25 % està consolidat; el 25 % està urbanitzat, però no consolidat per l'edificació; i el 50 % està sense urbanitzar. Es calcula una xifra global al voltant de les 6.300 hectàrees de sòl urbanitzable sense urbanitzar.



MODEL TERRITORIAL (I)

És característic que el model d'ocupació predominant és el model compacte; s'observa un clar predomini dels teixits continus front als teixits discontinus. Comparativament amb altres zones de la Comunitat Valenciana, no s'ha extès molt el model de creixement dispers.

No obstant la consideració anterior, és un problema del model d'implantació en el territori el de les urbanitzacions disperses existents. Està basat en la cultura del maset, molt arrelada en aquesta zona. En general, es tracta d'implantacions molt consolidades per habitatges, amb una falta d'ordenació urbanística i una carència significativa de serveis urbanístics. És complicada la solució per a completar la urbanització i transformar aquestes àrees en àmbits urbans; també s'haurien de dotar d'uns serveis comercials bàsics, per tal de satisfer les necessitats bàsiques en la pròpia urbanització. Si més no, el PAT Castelló hauria d'identificar aquestes àrees i proposar directrius d'intervenció, perquè és una qüestió que té un impacte territorial, social i polític.

S'ha comprovat que la solució que freqüentment es planteja per a resoldre les zones infraurbanitzades, però consolidades per habitatges, consistent a classificar la zona com un sector de sòl urbanitzable, no ha funcionat, perquè no s'han desenvolupat els plans parcials i programes corresponents.

MODEL TERRITORIAL (II)

Com a deficiència del model territorial es planteja la situació d'un gran estoc d'habitatges en la franja costanera, que suposen una important ocupació i transformació de sòl, i que, en canvi, s'utilitzen al voltant d'un mes a l'any. És un model ineficient quant a la ocupació del territori, per la qual cosa haurien de plantejar-se accions per a dinamitzar i incrementar la utilització d'aquest parc d'habitatges buits la major part de l'any. La combinació d'uns actius territorials que ja existeixen (sol, platja, gastronomia,...) i un estoc d'habitatges infrautilitzat, constitueix una oportunitat per a donar un major aprofitament a aquests recursos ja existents al territori.

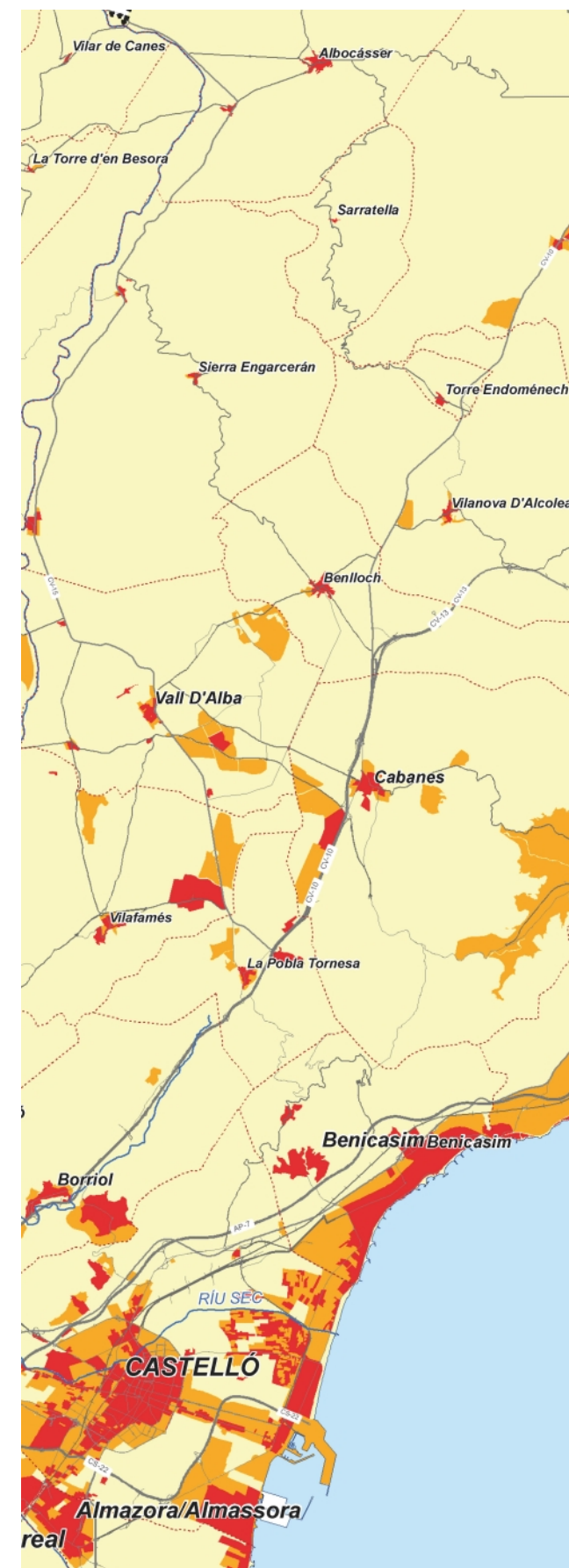
Considerant que en alguns països europeus ja es va plantejar als anys '80 i '90 l'opció del "no creixement", el PAT Castelló hauria d'analitzar les previsions de evolució de la població, i les necessitats de creixement que comporten.

CONFLICTES TERRITORIALS

L'anàlisi de la possible incompatibilitat de sectors classificats amb els criteris d'ordenació del territori es centrarà en els sòls urbanitzables sense desenvolupar urbanísticament. Part d'aquesta anàlisi ja s'ha fet en el PATIVEL, en tota la primera franja costanera. El PAT Castelló anirà en la línia d'analitzar la seua sostenibilitat territorial i, si és el cas, desaconsellar el desenvolupament d'actuacions o recomanar la seua remodelació.

Quant a sectors industrials, la problemàtica és menor, encara que es detecten situacions de sectors industrials, encara no consolidats, que poden tindre incompatibilitats amb la infraestructura verda.

És evident que en la part central de l'Àrea Funcional n'hi ha varios casos de conurbacions que el PAT Castelló ha d'analitzar i determinar si són possibles propostes de millora. I també es produeixen situacions de conflicte d'usos en el límit entre termes municipals.



RELACIÓ AMB EL PLANEJAMENT URBANÍSTIC (I)

El planejament urbanístic vigent té un problema significatiu en la seua antigüitat: entre 20 i 25 anys de mitjana, segons les zones. I, a més a més, és significativa la permanència, encara, en molts municipis xicotets, d'un instrument urbanístic de molta poca capacitat d'ordenació, com és el Projecte de Delimitació de Sòl Urbà (PDSU).

No té sentit que la documentació d'un Pla General Estructural siga la mateixa en un gran municipi que en els municipis xicotets de l'interior; alguns estudis sectorials, com ara el de mobilitat, no tenen molt de sentit en un municipi rural. Aquesta complexitat de documentació tècnica fa que els municipis menuts no inicien la revisió del seu planejament i que als tècnics urbanístics no els isca rendible assumir aquests encàrrecs professionals. Dins de les possibilitats del PAT Castelló, hauria d'analitzar-se la manera de poder simplificar la documentació tècnica del planejament general en els xicotets municipis.

Dins de les possibilitats que determinen les qüestions competencials, la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori està posant en marxa accions per a simplificar la tramitació administrativa urbanística: diferenciació Pla General Estructural / Pla d'Ordenació Pormenoritzada, modificacions en la LOTUP i sistema informàtic de tramitació d'expedients.

RELACIÓ AMB EL PLANEJAMENT URBANÍSTIC (II)

Es debat sobre el nivell de detall de les determinacions del PAT. Si són determinacions molt detallades, que afecten l'autonomia municipal, hi haurà un risc d'anul·lació del pla en els tribunals; també s'ha de cuidar la no incidència en la regulació que fan els Plans Rectors d'Ús i Gestió. Es considera més adient que les determinacions del PAT tinguen, en general, caràcter de directrius per al planejament municipal (identificar nodes o punts estratègics i plantejar accions estratègiques de caràcter supramunicipal, més que delimitar la classificació del sòl); quant a la normativa, pot ser interessant una normativa supletòria en el PAT per a aquells municipis que tenen grans limitacions -no desitjades- en la seua regulació del sòl no urbanitzable.

Per la seua naturalesa, el pla d'acció territorial condicionarà el planejament municipal; però, al mateix temps, pot resoldre qüestions no previstes en els plans municipals i donarà claredat als criteris amb els que s'han d'aprovar els plans generals estructurals futurs.

REGENERACIÓ URBANA

Un principi general, que ja està incorporat en la legislació vigent, és la preferència per la regeneració urbana, en contraposició al plantejament de nous desenvolupaments urbanístics.

En l'Àrea Funcional de Castelló, els índex més alts de vulnerabilitat social es donen en els municipis de Castelló de la Plana i La Vall d'Uixó. En una comparança en altres ciutats de l'estat, no hi ha ciutats amb valors semblants.

Els documents d'Estratègia de Desenvolupament Urbà Sostenible i Integrat (EDUSI), que han plantejat molts municipis, constitueixen una bona font d'informació respecte a les àrees degradades en els nuclis urbans.

Es detecta una manca d'infraestructures socials de proximitat, que ajudarien a fixar la població en el territori. No n'hi ha centres d'atenció a la dona i a la infantesa, i tampoc no existeixen molts habitatges tutelats (que és una de les fórmules més adequades per als sectors socials més vulnerables).



MOBILITAT (I)

La Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat està promovent el Pla de Mobilitat Metropolitana de Castelló. Actualment, està en la fase de realització de l'enquesta de mobilitat, que té un gran abast. Possiblement, la formalització d'aquest pla serà posterior a la del PAT Castelló, però dels resultats de l'enquesta de mobilitat es podran traure conclusions clares de com funciona la mobilitat en l'àrea metropolitana de Castelló.

Hem de tindre clar, com a criteri general, que en la situació actual no es poden fer tantes infraestructures com es van fer en l'etapa anterior a la crisi. No és qüestió de fer més infraestructures, sinó de canviar el sistema de mobilitat.

El plantejament de la mobilitat en l'Àrea Funcional de Castelló passa per canviar la mentalitat, de manera que s'ha d'incrementar l'ús de les línies d'autobusos i reduir la utilització del vehicle privat; és la manera de potenciar una mobilitat sostenible en aquesta zona.

Ja existeix un Pla de Vies No Motoritzades, la utilitat principal del qual, pel que fa a l'àrea metropolitana de Castelló, és la de completar els trams que ja n'hi havia en funcionament, creant una xarxa continua. Es fan molts desplaçaments del lloc de residència al lloc de treball que no estan a més de 3 o 4 Km, que és una distància en la que la bicicleta constitueix una alternativa vàlida per a aqueixos desplaçaments.

MOBILITAT (II)

Es destaca la importància que ha tingut la implantació de l'autovia CV-10 per al desenvolupament del sector ceràmic, atraent la implantació d'indústries al voltant d'aquesta infraestructura. No obstant això, la prolongació de la CV-10 fins a La Jana -que és una actuació actualment en fase de projecte- no tindrà tant efecte d'atracció de sòl industrial en aquesta zona. I, també en relació amb la CV-10, cal destacar que ha permès donar una solució al trànsit de vehicles pesats, que la N-340 mai no hauria pogut suportar amb les xifres actuals de més de 10.000 camions/dia.

Es produeixen conflictes entre zones residencials i zones industrials, relacionats amb la mobilitat. El cas més clar es dona en la carretera CV-16, que uneix Castelló de la Plana i L'Alcora. Per una banda, estan les reclamacions del veïns de les urbanitzacions de la zona, que volen una via més urbana; i, d'altra banda, estan les reivindicacions dels industrials, que defensen una via més ràpida. La solució és difícil, perquè no hi ha alternatives molt clares; encara que l'Ajuntament de Castelló de la Plana té una proposta de fer una via paral·lela, de connexió directa sense accesos laterals, independent de la via actual que tindria un caràcter més urbà, i de reconvertir usos industrials en usos terciaris.

Com a criteri general, no es poden plantejar nous espais d'oportunitat si no tenen garantida una bona accessibilitat, i especialment en transport públic.

ACTUACIONS ESTRATÈGIQUES

L'àrea central entre els municipis de Castelló de la Plana, Almassora i Vila-real és un àrea d'oportunitat per a plantejar propostes estratègiques en el PAT.

La Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat està analitzant un projecte de caire estratègic, que és l'anomenat com el Bulevard de La Plana; s'ha fet un document al nivell de Masterplan. Consisteix a requalificar l'antiga carretera nacional N-340, que té una gran potencialitat, per la seua posició central en l'àrea, per tractar-se d'un eix viari molt potent i perquè al seu voltant n'hi ha moltes parcel·les industrials en declivi. No obstant això, és una actuació molt complexa i que ha d'estar recolzada pels municipis, amb actuacions de regeneració urbana d'un espai molt degradat, com a complement de les actuacions de la Generalitat de caire més estratègic. Elements claus d'aquesta operació són la separació dels vianants respecte al trànsit de vehicles i la plataforma reservada de transport públic.



INFRASTRUCTURES (I)

Un element clau en la relació del sistema d'assentaments amb el sistema de transport és el traçat de l'AVE. En el moment actual, en el que s'està analitzant l'estudi informatiu amb diferents alternatives de traçat, estem a temps en el PAT de preveure un corredor per a aquesta infraestructura, en funció de les necessitats i condicionants de l'Àrea Funcional, de manera que no vinga imposat un traçat per l'Administració de l'Estat, sense considerar la problemàtica de l'Àrea Funcional. A més a més, és una infraestructura molt dura, quant al seu impacte en el territori, i que, pels seus condicionants tècnics de funcionalitat, és difícil la seua integració en el territori. Per tot això, el traçat de l'AVE es converteix en un element clau per a l'ordenació territorial de l'Àrea Funcional de Castelló.

INFRASTRUCTURES (II)

En matèria d'infraestructures d'abast territorial s'ha de diferenciar: l'AVE, que és una infraestructura que té sentit en la comunicació València-Barcelona, amb la posició de Castelló com una de les estacions centrals en el trajecte de més utilitat; i el Corridor Mediterrani, combinat en una plataforma intermodal en aquesta àrea funcional.

El nou accés ferroviari al Port de Castelló també és una infraestructura que genera un fort impacte paisatgístic; a més a més, és una infraestructura que crea una barrera i no genera accessibilitat al seu voltant. Experts en infraestructures de reconegut prestigi internacional van analitzar l'Àrea de Castelló i van confirmar la idoneïtat d'implantar un àrea logística en Castelló, així com les possibilitats de desenvolupament que té el Port de Castelló.



4. VISIÓ DEL AJUNTAMENTS

CASTELLÓ DE LA PLANA

Com que no podien esperar al PAT Castelló, han tret a informació pública el Pla General Estructural; haguera sigut millor a l'inrevés, però els temps de tramitació dels dos documents no ho ha permés.

El sòl urbanitzable està desenvolupat al voltant del 20 %. En els últims anys no hi ha hagut desenvolupaments de sòl urbanitzable.

Com a conseqüència de les directrius de l'ETCV -que també s'arregleren en el PAT Castelló- el Pla General Estructural ha hagut de desclassificar sòl, per a complir els criteris d'ocupació racional i sostenible de sòl. No obstant això, es considera que les expectatives de creixement de població de l'ETCV són optimistes.

Pel que fa al sòl per a activitats econòmiques, es supera la dimensió calculada segons l'ETCV, encara que l'excés deriva de la plataforma logística proposada al costat del Port de Castelló, que té una superfície al voltant dels 2.000.000 m².

No es considera que n'hi haja problemes de coordinació amb el planejament urbanístic dels municipis confrontats.

LA VALL D'UIXÓ

Tot i la seua posició perifèrica respecte a l'Àrea Funcional, que fa que siga un nucli a cavall entre aquesta àrea funcional i la de Sagunt, tenen bones comunicacions, que permeten a la població treballar tant en un àrea com en l'altra.

No plantegen reivindicacions quant a la implantació de noves infraestructures de comunicació, considerant que la CV-10 presta un bon servei al municipi.

El principal problema que es planteja és el de la regeneració urbana, encara que és un problema de caràcter més social que urbanístic. Però és important que el PAT Castelló considere aquests àmbits de regeneració urbana, la qual cosa afavoreix l'obtenció de subvencions i fons europeus.

La situació del municipi prop de la Serra d'Espadà sí que requereix millorar les connexions amb la infraestructura verda d'aqueix parc natural.

BORRIANA

Es considera que la problemàtica que té el municipi és de caràcter local, i no tant per problemes de caire territorial.

L'actuació més significativa que té el municipi és el PAI Sant Gregori, que ja ha estat analitzat en el PATIVEL, i se li ha donat una solució transitòria. El fet de tindre una bona ubicació, vora mar, prop de serveis urbans i d'espais naturals d'interés, es considera que seria dels camps de golf que tindrien una major viabilitat. El problema és que són 2.000.000 m²s i que la gestió pot ser complicada, encara que ja té la reparcel·lació aprovada.

Pel que fa a infraestructures de comunicació, s'estan fent actuacions de carril-bici, però no n'hi ha necessitat de noves infraestructures viàries.

VILA-REAL

El problema fonamental del municipi és de mobilitat. Tenen un terme municipal molt fragmentat territorialment per les infraestructures de comunicació paral·leles a la costa.

Una reivindicació molt clara de l'Ajuntament és la Ronda Sud-Oest. Els problemes entre els organismes de carreteres no permeten donar una solució a aquest element clau per al desenvolupament industrial del municipi, que és l'estratègia més important en el moment actual.

Es planteja que és necessària una remodelació i millora de l'estació ferroviària, que té deficiències per al trànsit dels usuaris i, en general, una imatge molt deficient.

En qüestions d'implantacions residencials, l'actuació de major abast és la minimització de l'impacte territorial en la zona d'habitatges disseminats en la partida de El Madrigal.

4. CONCLUSIONS

A la vista de tots els temes analitzats, i del contingut, determinacions i abast del pla d'acció territorial, es consideren les següents conclusions per a tindre en compte, en la mesura que siga possible, en l'elaboració de la versió preliminar del PAT Castelló.

1	El PAT Castelló ha de proposar determinacions per a “cosir” els tres àmbits territorials: la plana litoral, la franja intermèdia i el sistema rural.	11	Analitzar les possibilitats del PAT Castelló quant a la simplificació de la documentació tècnica del planejament general municipal, especialment en els xicotets municipis.
2	La línia d'actuació principal, quant al sistema d'assentaments, és la de potenciar el Sistema Nodal de Referència, ja avançat en l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.	12	El nivell de determinacions del PAT no podrà entrar en contradicció amb l'autonomia municipal, ni amb els plans sectorials. El caràcter principal de les seues determinacions serà el de directrius estratègiques.
3	És favorable el fet de que no s'ha extés molt el model dispers. En les situacions ja existents, s'han de proposar solucions per a completar la urbanització i els serveis d'aquestes àrees.	13	El PAT Castelló ha d'analitzar les alternatives de traçat de l'AVE i proposar una reserva de traçat en funció de les necessitats de l'Àrea Funcional i de les incidències territorials que provoca.
4	A curt termini, n'hi ha suficient sòl classificat sense desenvolupar; encara que s'ha de valorar la idoneïtat de la seua posició territorial.	14	De l'enquesta de mobilitat que s'està realitzant en l'àrea metropolitana es podran extraure les conclusions per a plantejar les línies d'actuació en matèria de mobilitat.
5	El PAT Castelló ha d'analitzar els grans sectors de sòl urbanitzable pendants de desenvolupar, aplicant criteris de sostenibilitat territorial.	15	És necessari un canvi del sistema actual de mobilitat, considerant també que no es poden plantejar grans actuacions de noves infraestructures de comunicació.
6	En general, els grans municipis no plantegen una gran necessitat de molt més sòl urbanitzable.	16	Els espais d'oportunitat que puga plantejar el PAT Castelló hauran de tindre una bona accesibilitat en transport públic.
7	S'han de proposar accions amb la finalitat de dinamitzar l'estoc d'habitatges de segona residència infrautilitzat en la costa.	17	El Bulevard de la Plana pot ser una actuació estratègica per a requalificar l'àrea central de l'Àrea Funcional.
8	Cal proposar mesures de correcció dels fenòmens de conurbació i conflictes entre usos, principalment en la part central de l'àrea.		
9	El PAT ha d'identificar les àrees en les quals s'han de plantejar accions de regeneració urbana.		
10	Es detecta que el planejament urbanístic vigent és molt antic i amb predomini de Projectes de Delimitació de Sòl Urbà, la qual cosa determina la necessitat d'impulsar la revisió del planejament.		