ERABAKIA IZAN

TÚ DECIDES

DOCUMENTO TÉCNICO INFORMATIVO

FEBRERO DE 2021

PROMOTOR

DURANGO
Udala • Ayuntamiento

DURANGO
Garena eginez Vivir y convivir

EQUIPO TÉCNICO

HIRITIKAT

ÍNDICE

· PROCESO DE LA CONSULTA **6**

· LA PREGUNTA 7

· CALENDARIO 8

· LA INFORMACIÓN AL ALCANCE DE LA CIUDADANÍA 9

· TRAYECTORIA DEL PROYECTO **10**

· GLOSARIO 11

· TRES MOMENTOS DEL PROYECTO 14

1) ANTECEDENTES 15

2) SITUACIÓN ACTUAL 24

3) A FUTURO 33

- NO - EN CONTRA 36

- SÍ - A FAVOR 39

· COMPARATIVA 41

Este documento ha sido redactado por el equipo técnico -Hiritik At- que guiará el proceso informativo sobre la consulta. El objetivo del documento ha sido recoger la información relativa a la consulta y al proyecto PERI 1 - Ferrocarril, de una manera resumida y objetiva, con el fin de poner al alcance de la ciudadanía la información existente. El contenido de este documento ha sido contrastado con el equipo técnico del ayuntamiento y las cuatro fuerzas políticas con representación municipal, quedando pendiente el contraste por parte de Euskal Trenbide sarea (ETS).

PROCESO DE LA CONSULTA

¿ESTÁ A FAVOR DE PARALIZAR EL PROYECTO *PERI 1 FERROCARRIL* Y PONER EN MARCHA EL ESTUDIO DE UNA ALTERNATIVA VIABLE QUE CUENTE CON UN PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA?

CALENDARIO DEL PROCESO DE CONSULTA

FASE 1

PRESENTACIÓN PÚBLICA

¿QUÉ?

Presentación y explicación del proceso de la consulta popular

¿CUÁNDO?

9 de FEBRERO

RONDA DE REUNIONES

¿QUÉ?

Diferentes reuniones con los principales agentes de la ciudad: entidades, asociaciones de vecinos/as, sindicatos...

FASE 2

FOROS PÚBLICOS

¿QUÉ?

Divulgación de la información, mediante los foros públicos y la página web

¿CUÁNDO?

16 de FEBRERO, martes
18:30-20:00 - Euskera

17 de FEBRERO, jueves
18:30-20:00 - Castellano

23 de FEBRERO, martes
16:30-18:00 - Euskera
18:00-20.30 - Castellano

¿DÓNDE?

Centro Cultural San Agustín

FASE 3

CAMPAÑA

¿QUÉ?

Campaña comunicativa similar a la de otros procesos electorales, de 15 días de duración.

¿CUÁNDO?

Desde el 26 de FEBRERO hasta el 12 de MARZO

¿HABRÁ JORNADA DE REFLEXIÓN?

El 13 de MARZO no se podrá hacer campaña, ya que será el día de reflexión.

FASE 4

CONSULTA CIUDADANA

¿QUÉ?

Es el día en el que la ciudadanía podrá ejercer su derecho a voto respecto a la cuestión planteada.

¿CUÁNDO?

14 DE MARZO
de 09.00 a 20.00

¿DÓNDE?

El colegio electoral será único y se ubicará en el Pabellón Multiusos Landako Erakustazoka

LA INFORMACIÓN AL ALCANCE DE LA CIUDADANÍA

SOPORTES FÍSICOS

TRÍPTICO
Información práctica que llegará a cada vivienda a modo de tríptico, informando de las cuestiones prácticas relativas a la consulta.

PANELES INFORMATIVOS
Paneles informativos en los que se recoge la información de este documento de una manera más resumida, con el fin de hacer llegar la información a pie de calle.

SOPORTES DIGITALES

PÁGINA WEB
Soporte digital dónde se podrá encontrar toda la información relativa al proceso.

www.galdeketa.durango.eus

¿Qué información encontraremos?

- Documento técnico informativo -
- Información clasificada por apartados -
- Información práctica sobre la consulta -
- Foro para plantear dudas y preguntas -
- Documento de preguntas y respuestas -

FOROS

FOROS PÚBLICOS
Un espacio donde la ciudadanía recibirá información sobre el proceso y el proyecto, y además, podrá plantear las dudas y preguntas que pueda tener al respecto.

Tendrán un hora y media de duración, con una primera parte explicativa, y una segunda parte para recoger las dudas que tengan las personas participantes.

Estos foros se realizarán de forma presencial en el Centro Cultural San Agustín.

TRAYECTORIA DEL PROYECTO PERI 1 FERROCARRIL

GLOSARIO

· PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR (PERI)

Instrumento de desarrollo de las condiciones del Plan General o NNSSP. Establece la ordenación pormenorizada de un ámbito para que pueda ser actualizado e integrado en la trama urbana con los nuevos usos previstos. Los Planes Especiales de Reforma Interior son disposiciones generales que ordenan sectorialmente el territorio en suelo urbano, deben ser viables económicamente y tienen distintas finalidades tales como la descongestión, creación de dotaciones urbanísticas y equipamientos comunitarios, saneamiento de barrios insalubres, resolución de problemas de circulación o de estética y mejora del medio ambiente o de los servicios públicos u otros fines análogos.

· PROGRAMA DE ACTUACIÓN URBANIZADORA (PAU)

Regula y organiza, en su caso por fases, el desarrollo y la ejecución de las actuaciones, previstas en la ordenación del PERI.

· NORMAS SUBSIDARIAS (NNSS)

Herramienta principal de ordenación municipal en efecto de Plan General de Ordenación Urbana, que contiene elementos similares de ordenación urbanística del municipio.

· PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (PGOU)

El Plan General de Ordenación Urbana, es el documento principal de ordenación de un municipio. Es un documento fruto de un proceso, y que debe diseñar el modelo de ciudad que se quiere a medio plazo. También las formas de realizar ese modelo, con herramientas de planificación, plazos, viabilidad, etc. Con rango normativo y de ejecución obligada, clasifica y califica el suelo, y define ámbitos, obras y si hiciera falta adecuaciones jurídicas posibles.

Durango está en este momento inmerso en el proceso de redacción del PGOU, plan que sustituirá a las NNSS hoy en día en vigor.

· PLAN TERRITORIAL SECTORIAL (PTS)

Son instrumentos para ordenar y regular dimensiones del territorio que requieren un trabajo específico y supra-municipal, integral y coherente. Algunos de ellos, como el Plan Territorial Sectorial de Ordenación de los Ríos y Arroyos de la CAPV, se crean para la escala de la CAPV, y otros para la escala del Territorio Histórico, como el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia.

En este caso concreto el plan que afecta a la realidad de la parcela es el PTS Ferroviario.
+ INFO: https://www.euskadi.eus/informacion/plan-territorial-sectorial-de-la-red-ferroviaria-en-la-capv/web01-a2trenbi/es/

GLOSARIO

· DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL (DOT)

Las DOT son un reglamento que define la Estrategia Territorial de Euskadi. Mediante las DOT se marcan las principales pautas y planes que gestionan el territorio vasco dando coherencia a las diferentes decisiones sectoriales y locales que se toman sobre él. Las DOT dependen del Gobierno Vasco, ya que son una competencia autonómica.

· ORDENACIÓN PORMENORIZADA

También "detallada", es la ordenación secundaria, la que diseña "pormenorizadamente", o sea, a nivel no general, sino particularizado, los viales, las zonas edificables, los espacios libres (o zonas verdes públicas), las reservas de suelo para equipamientos o dotaciones locales (las que surten las necesidades urbanas a escala de barrio, como centros escolares, de salud, o ambulatorios, centros deportivos, etc.)

· DECRETO DE ESTÁNDARES URBANÍSTICOS (DEU)

Decreto vasco que regula los estándares que obligatoriamente se deben cumplir en la ordenación urbanística: límites a la edificabilidad urbanística, estándares de dotaciones mínimas, estándar de vivienda de protección pública.

· ESTUDIO DE DETALLE

Un Estudio de Detalle es – al igual que un Plan Especial – un instrumento de Planeamiento de desarrollo, de inferior rango a un Plan General, cuya función esencial es definir de forma concreta los volúmenes edificables de acuerdo con las especificaciones del planeamiento y el señalamiento de alineaciones y rasantes.

· EUSKAL TRENBIDE SAREA (ETS)

Ente público dependiente del Gobierno Vasco, que entre otras funciones tiene encomendada la realización de nuevas infraestructuras ferroviarias y su conservación. ETS es a la vez el administrador de los terrenos de los antiguos talleres y su entorno, que son propiedad de la Administración General de la CAPV.

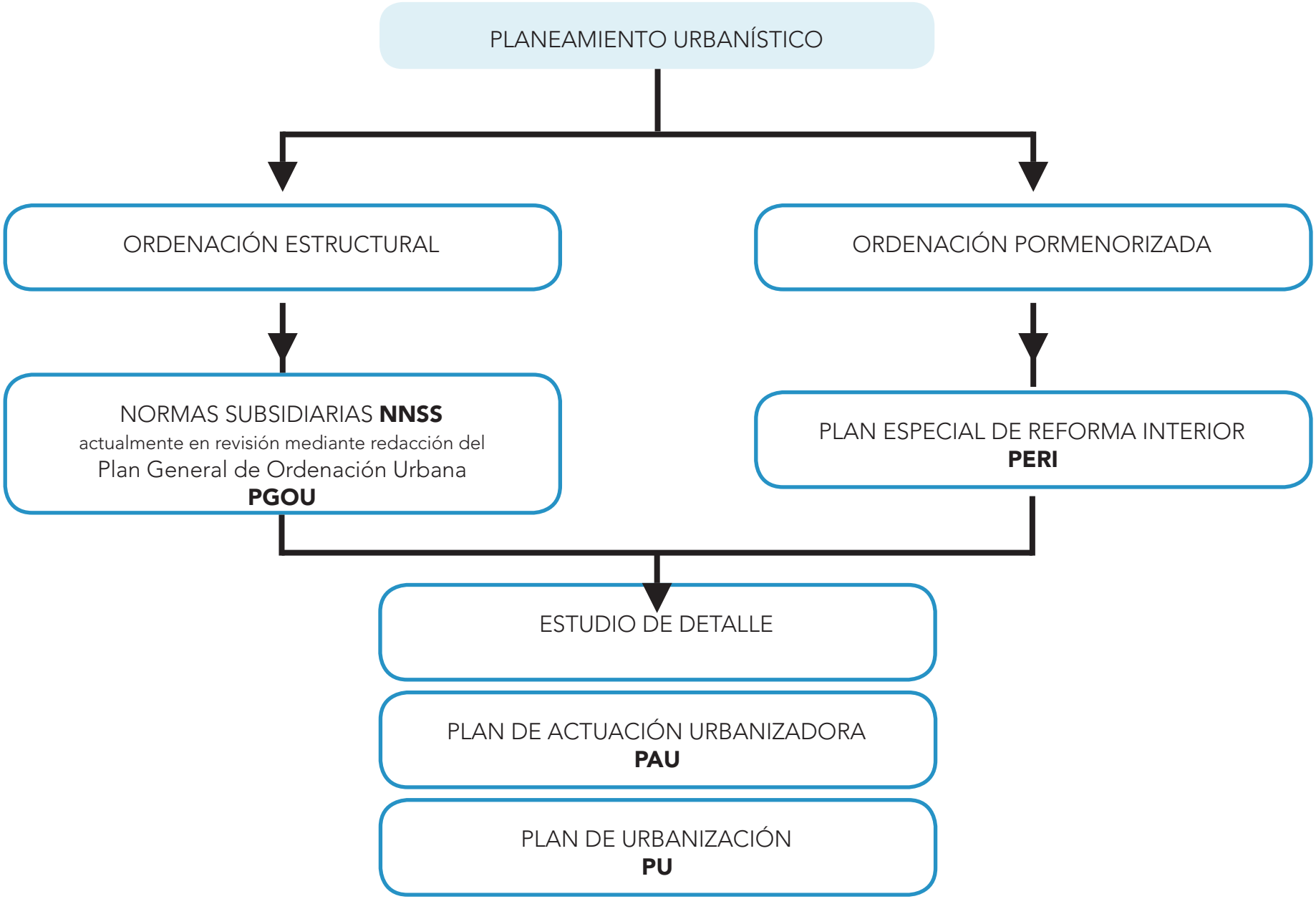
· VIVIENDA DE PROTECCIÓN SOCIAL (VPS)

Actualmente son asimilables a las Viviendas de Protección Oficial (VPO)

· DECLARACIÓN DE LESIVIDAD

Acto administrativo por el que una entidad administrativa considera dañino para los intereses públicos o generales, un acto previamente dictado por ella misma, que es favorable a los interesados, con el fin de poder solicitar su anulación ante la justicia. Es el requisito previo para la impugnación del ente ante la Jurisdicción contencioso-administrativa y su declaración de anulabilidad.

GLOSARIO


PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
ORDENACIÓN ESTRUCTURAL
ORDENACIÓN PORMENORIZADA
NORMAS SUBSIDIARIAS **NNSS**
actualmente en revisión mediante redacción del
Plan General de Ordenación Urbana
PGOU
PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR
PERI
ESTUDIO DE DETALLE
PLAN DE ACTUACIÓN URBANIZADORA
PAU
PLAN DE URBANIZACIÓN
PU

TRES MOMENTOS DEL PROYECTO

1

ANTECEDENTES

2

SITUACIÓN ACTUAL

3

A FUTURO

1

ANTECEDENTES

CRONOLOGÍA

Década de 1990 - Impulso de soterramiento del Ferrocarril

1995 - Revisión del planeamiento municipal general (NNSSP 1995)

2000 - Concurso de Ordenación Urbanística del Suelo afecto al Sistema Ferroviario de Durango

2001 - Aprobación del PTS de la Red ferroviaria de la CAPV en el que se incluye el soterramiento del ferrocarril como actuación urbanística

2005 - Revisión del planeamiento municipal general. Nuevas Normas Subsidiarias NNSSP 2005 + Inicio de las obras de soterramiento

2006 - ORDENACIÓN PORMENORIZADA - PERI (Aprobación inicial y definitiva + publicación BOE)

2008 - PROYECTO DE REPARCELACIÓN - Aprobación inicial

2009 - GV decide no trasladar la sede de ETS a Durango

2010 - Redacción por encargo de ETS de los proyectos de urbanización conforme al Master Plan realizado por Zaha Hadid, conforme al fallo del concurso de ordenación del suelo

2012 - [Diciembre] - Comienza a funcionar el tren soterrado y la nueva estación

2013 - Modificación parcial del PERI

2017 - Nuevo encargo de los proyectos de urbanización conforme a los criterios indicados por el Ayuntamiento

2018 - PAU + CONVENIO entre ETS y Ayuntamiento + PROY. REPARCELACIÓN + PROY. URBANIZACIÓN (Aprobación inicial)

2019 - APROBACIÓN DE LA CONSULTA POPULAR + PROYECTO DE NUEVO ACCESO A LA ESTACIÓN + Aprobación DOT

2020 - OBRAS de mejora de accesos a la estación + Declaración de lesividad del Proyecto de Reparcelación del PERI

2021 - CONSULTA CIUDADANA

Década de 1990

Impulso de soterramiento del Ferrocarril.

- Proyecto conjunto entre el GV y el Ayuntamiento de Durango que implicaba también una financiación conjunta.
- Proyecto constructivo de soterramiento de las vías y desdoblamiento del tramo Amorebieta-Durango.
- Posibilitaba eliminar la barrera ferroviaria y aumentar la seguridad.
- Ordenación urbanística de los terrenos liberados en Durango

1995

Modificación en el planeamiento municipal (NNSSP 1995)

- Se planteaba una concentración de la edificabilidad residencial en una gran manzana cercana a Alluitz Kalea, pasando las vías soterradas por debajo de la edificación.
- Construcción de un gran equipamiento en la zona hacia Ezkurdi que, albergaría un centro cultural y la propia estación de tren soterrada.
- Entre ambas zonas se ordenaría un gran espacio verde.
- La línea soterrada no queda tan profunda como para que pueda construirse una edificación en manzana sobre ella.
- Se debe actualizar el estudio de viabilidad económico.
- Se modifica la norma existente incorporando el ámbito de gestión RS-2

2000

Concurso de Ordenación Urbanística del Suelo afecto al Sistema Ferroviario de Durango.

• Ordenación ganadora, diseñada por la arquitecta Zaha Hadid: ordenando la edificación residencial en cinco torres, de dieciséis plantas, al norte del parque y junto a la calle Sasikoa, además de un edificio que cierra una manzana de la calle Alluitz y otro que remata el edificio curvo de la calle Alluitz-Askatasun.

La nueva estación dispondría de un edificio de servicios en dos plantas y un espacio comercial y de ocio vinculado a la, estación bajo rasante. La ubicación de la edificación ordenada permitía dotar al gran parque, situado al sur de las torres, dar continuidad espacial de la plaza de Ezkurdi.

Sobre las vías soterradas, se posibilitaría la construcción de un aparcamiento disuasorio de unas 330 plazas. La edificabilidad urbanística establecida para esta ordenación era de 1,35 m²/m².

• Tramitación nuevas normas subsidiarias NNSSP 2005

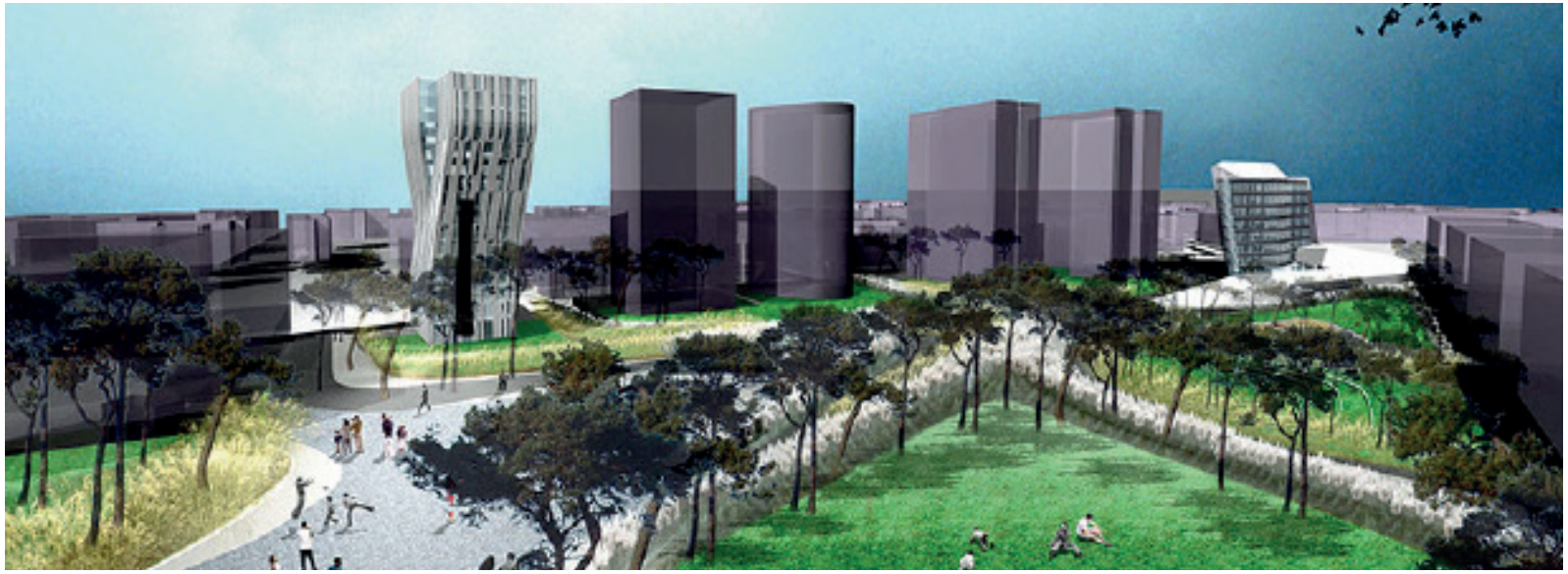
• Eusko Tren decide trasladar su sede a Durango con la previsión de ocupar una parte del edificio de uso tercario

• Debía incrementarse la edificabilidad urbanística a 1,4 m²/m²

• Fue convocado un nuevo concurso a nivel internacional para la propuesta de diseño de esta nueva sede, incluyendo la estación, la galería comercial y la zona verde.

Se diseñaron por cada uno de los arquitectos invitados al concurso, diferentes propuestas de las torres de viviendas de la ordenación del año 2000, con el reparto de edificabilidades del documento PERI en elaboración, con un máximo de 18 plantas.

El diseño concreto ganador de cada bloque no es legalmente vinculante. La normativa urbanística debe permitir su realización, pero son posibles diferentes opciones de diseño sobre las parcelas resultantes y dotaciones públicas.



Ordenación ganadora diseñada por la arquitecta Zaha Hadid

2001

Aprobación del PTS de la Red ferroviaria de la CAV

- Se incorpora el soterramiento de la línea de Durango como una actuación urbanística, no ferroviaria, como producto de la cual se libera una superficie de suelo urbano considerable.

- Requiere una modificación del PTS Ferroviario, así como del planeamiento estructural del municipio.

- Requiere la búsqueda y adquisición de terrenos para el desplazamiento de los talleres y cocheras de Euskotren

- Las plusvalías urbanísticas de la actuación debían contribuir a hacer factible la financiación del proyecto, conforme a los acuerdos con el Gobierno Vasco.

2005

Aprobación definitiva de las nuevas normas subsidiarias NNSSP 2005

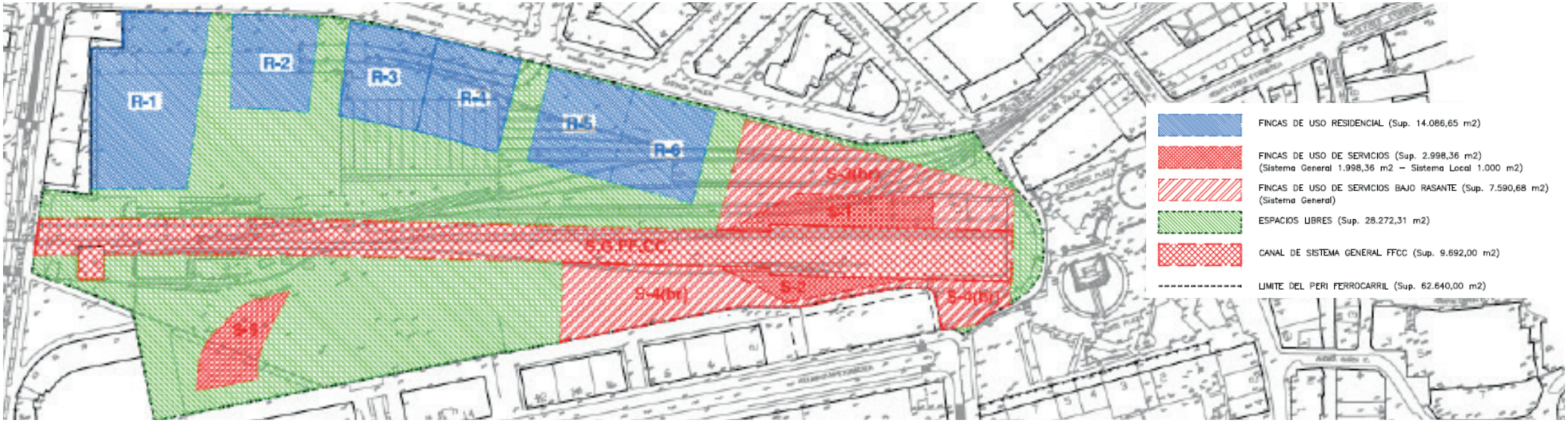
- Las NNSSP fueron aprobadas definitivamente mediante Orden Foral 676/2003, de 12 de septiembre, y 76/2005, de 14 de enero, publicado el texto normativo en el B.O.B. núm. 77, de 25 de abril de 2005, en estas se incorpora del área PERI- 1 Ferrocarril

2006

Ordenación Pormenorizada (PERI) - Aprobación inicial
(23-02-2006)

Ordenación Pormenorizada (PERI) - Aprobación definitiva
(21-06-2006)

Plan Especial de Reforma Interior (PERI) - Publicación BOE



2008 - 2017

2008

Proyecto de Reparcelación - Aprobación inicial
27-11-2008

Se determinan los titulares de las parcelas resultantes de la ordenación. La Administración General de la CAPV será el titular del suelo de sistema general ferroviario y las 5 parcelas de vivienda libre.

El Ayuntamiento será titular de la parcela destinada a VPO y equipamiento privado, además de las zonas verdes y espacios libres y perceptor de 4.219.328,60€ que se materializarán según lo que se determine en un convenio.

Parte de los suelos del área se encuentran en el inventariado de suelos contaminados, siendo algunos suelos de titularidad municipal y otros de titularidad de la Administración General de la CAPV.

2009

Gobierno Vasco decide no trasladar la sede de ETS a Durango.

2010

Redacción por encargo de ETS de los proyectos de urbanización conforme al Master Plan realizado por Zaha Hadid, conforme al fallo del concurso de ordenación del suelo

2012

En diciembre de 2012 comienza a funcionar el tren soterrado y la nueva estación.

2013

Se lleva a cabo una **modificación del PERI**, en la cual se eliminan los 1.000m² destinados a uso religioso, y se destinan a uso cultural-deportivo

2017

Nuevo encargo de los proyectos de urbanización conforme a los criterios indicados por el Ayuntamiento

2018

PAU (L2/2206) Aprobación inicial

- El PAU tiene como objeto organizar por fases el desarrollo y ejecución de las actuaciones en el suelo urbano no consolidado.
- Se ha tramitado un PAU, al objeto de detallar y actualizar la programación y calendario de ejecución de la ordenación, debido al tiempo transcurrido desde la aprobación del Plan.

PAU (L2/2206) Aprobación definitiva

- Mediante Resolución 2018/2278 de 28 de noviembre de 2018 fue aprobado definitivamente
- Ha sido recurrido en vía contencioso-administrativa, fue desestimado y se ha presentado un recurso de apelación que está pendiente de resolución

CONVENIO entre ETS y Ayuntamiento. (12-01-2018)

- Contraprestación por 7.847m² de suelo de la antigua zona ferroviaria (desde Trenbide kalea, pasando por el parque Ibaizabal, Ollería, hasta el límite con Abadiño), eliminación de la super-estructura, ejecución de obras externas al PERI (zona Trenbide kalea)
- Convenio anulado mediante resolución judicial por defectos de forma

PROYECTO DE REPARCELACIÓN - Aprobación definitiva (14-02-2018)

- El ayuntamiento es receptor de las dotaciones locales un 10% de la edificabilidad urbanística libre de cargas. Parcela r-1 (VPO) y los defectos cuantificados (4,219.328,60 €) que se materializarán según lo que se determine en convenio.

PROYECTO DE URBANIZACIÓN – Aprobación inicial

- Aprobado mediante Resolución 2018/1380 de 18 de julio
- Con el fin de fomentar la participación de este proyecto, se abrió un período de exposición pública hasta el día 28 de septiembre de 2018, y se realizó un trabajo participativo con jóvenes de centros docentes para la aportación de propuestas sobre las zonas de juegos y deportivas.

2019

APROBACIÓN DE LA CONSULTA POPULAR (19-01-2019)
Mediante Acuerdo Plenario de 19 de enero de 2019 fue aprobada la moción por la que se formulará consulta popular sobre los terrenos del PERI-1 FERROCARRIL. Ello ha conllevado la paralización del expediente y, que aún no se haya aprobado definitivamente el proyecto de urbanización.

PROYECTO DE MEJORA DE ACCESO A LA ESTACIÓN

PROYECTO DE URBANIZACIÓN
2019 se deniega la aprobación definitiva del proyecto de urbanización, por cuanto no se ha aportado la Declaración de Calidad del Suelo, y los terrenos afectados por las antiguas cocheras se encuentran potencialmente contaminados.

2020

OBRAS DE MEJORA DE ACCESOS A LA ESTACIÓN
ETS licita las obras

INFORME DE LESIVIDAD del Proyecto de Reparcelación del PERI
El Ayuntamiento de Durango declaró lesiva para el interés público la resolución de febrero de 2018 que aprobó definitivamente el proyecto de reparcelación del PERI Ferrocarril. Este acuerdo llega después de que una sentencia anulara en abril de 2010 el convenio urbanístico entre ETS y la administración local por un defecto de forma

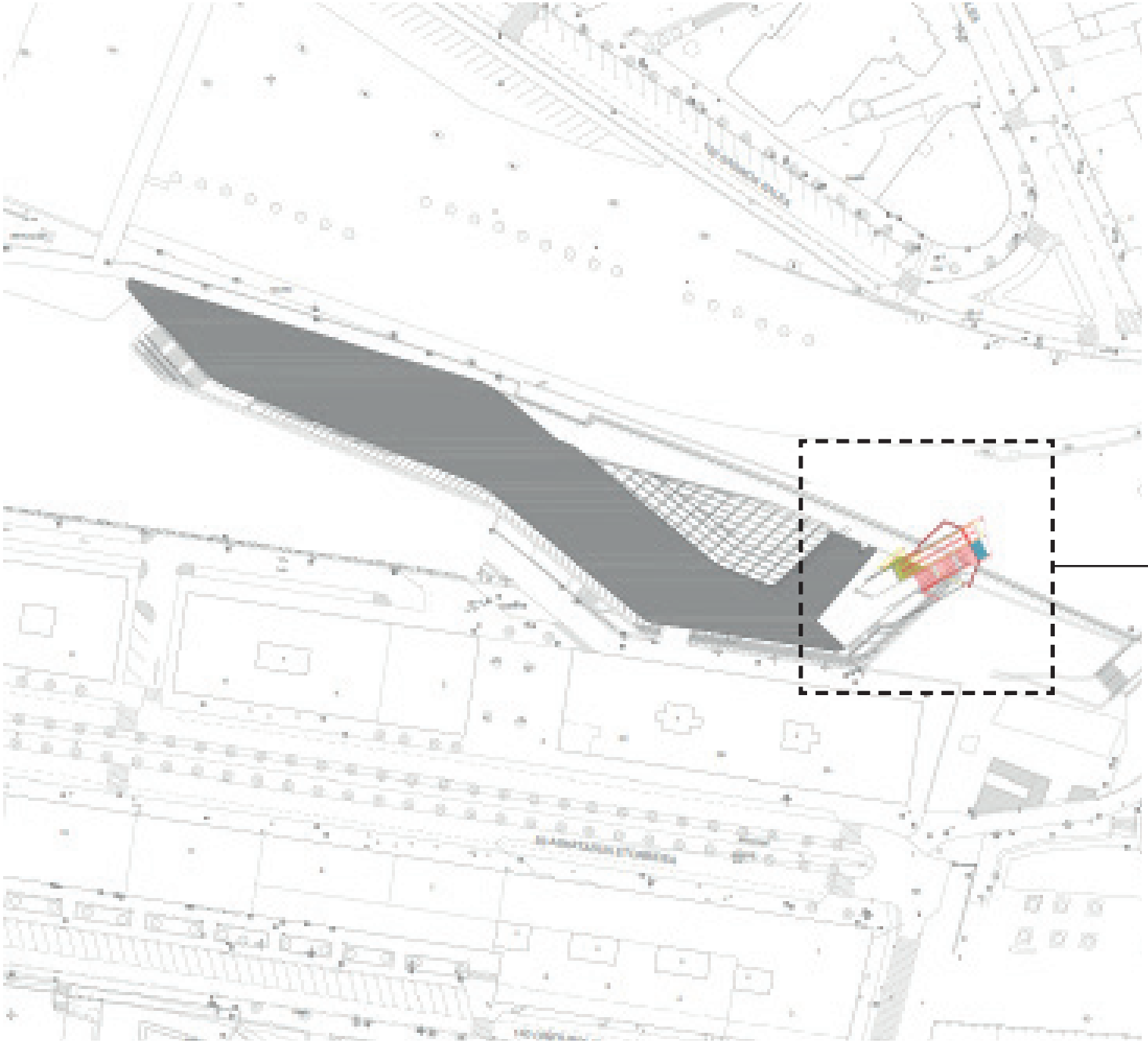
2

SITUACIÓN ACTUAL

EN OBRAS

Fuente: Hiritik At

EN OBRAS - *NUEVO ACCESO A LA ESTACIÓN*



Fuente: Hiritik At

TESTIMONIOS DE LA CIUDADANÍA

La zona del tren se encuentra "en un estado lamentable" y la sensación de inseguridad que transmite la zona "da miedo"

"Puede ser el Durango de ayer y de hoy"

"El poder disfrutar de un parque 'mientras esté viva'"

"Esta es la mayor transformación urbana que Durango puede tener"

"No se puede crear únicamente un oasis"

**Testimonios recogidos en las entrevistas realizadas durante el proceso participativo del PGOU*

PARCELA

Zona céntrica de gran importancia, bien por su ubicación estratégica en la ciudad como por sus grandes dimensiones. Es un espacio clave para conexiones y relaciones dentro de Durango puesto que las vías del tren (aún presentes en algún punto) dividían la ciudad. Hoy en día se trata de una zona sin ningún tipo de uso, que además funciona como obstáculo y barrera arquitectónica para la movilidad de la ciudadanía.

- La superficie total del ámbito ordenado es de 62.640m²
- La superficie que genera derechos urbanísticos es de 55.401m²

PARCELA - SITUACIÓN ACTUAL (con el PERI)

- **Superficie del ámbito:** 62.640 m²

- **Superficie generadora de derechos urbanísticos:** 55.401m²

- **Superficie de titularidad municipal:** 2.407m²

- **Superficie de titularidad de la Administración General de la CAPV:** 60.233m²

- **Clasificación del suelo:**
Urbano. Categoría de no consolidado.

- **Calificación global:**
Residencial mayoritaria, sin perjuicio del uso ferroviario por el paso del tren

- **Edificabilidad lucrativa:**
1,4 m²t/m²s (55.401 m²s x 1,4 = 77.561 m²t)

- **Densidad:** 100 viv/Ha

- **Número máximo de plantas:** 18

- **Ordenación pormenorizada:**
Según PERI 2006 y reglamento vigente cuyos estándares se utilizaron para ordenar el ámbito

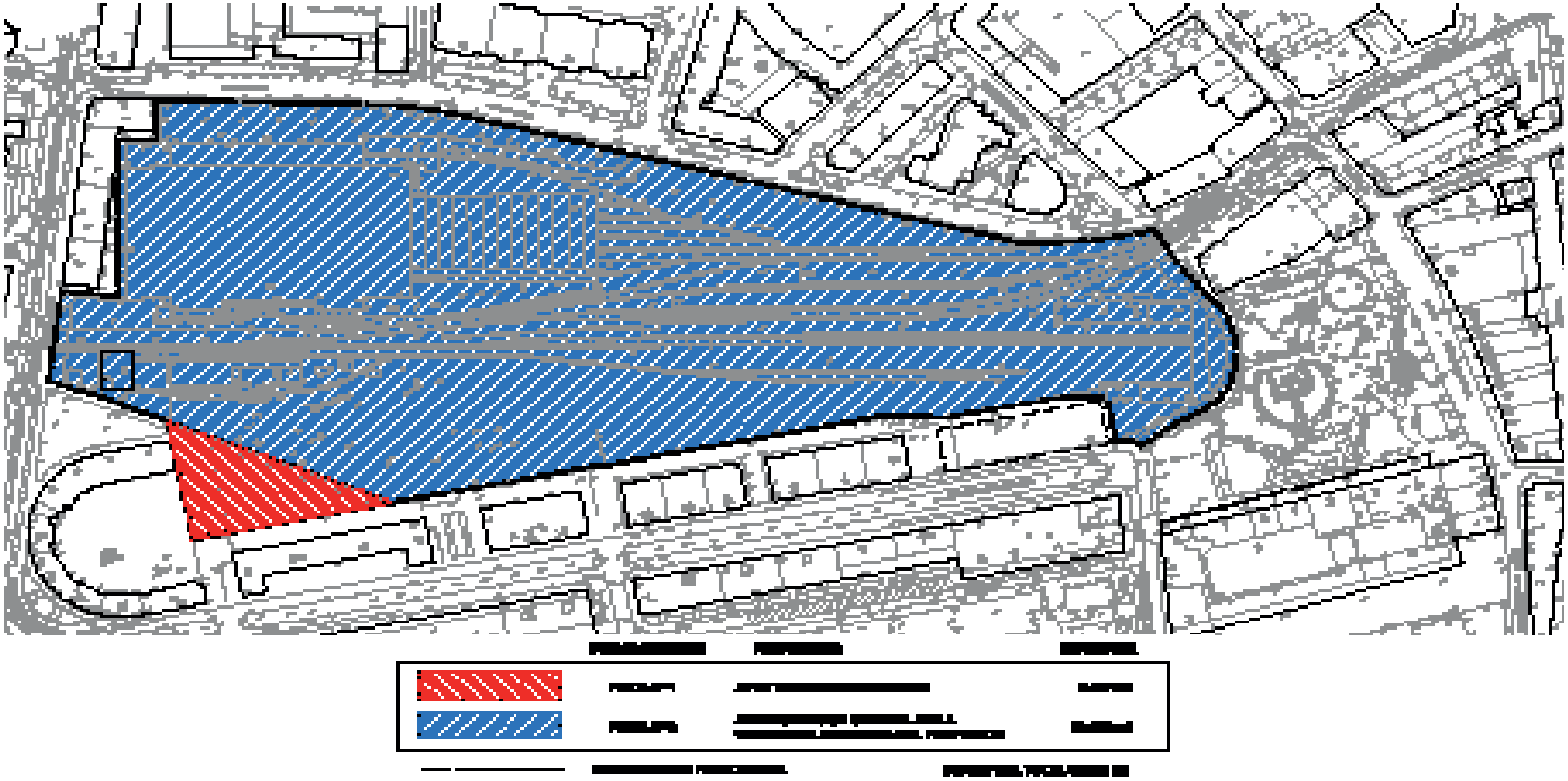
- **Número de viviendas:**
554 viviendas (111 VPO y 443 Libres, 67.600 m²t)

- **Sistemas generales edificados:** 9.261 m²t

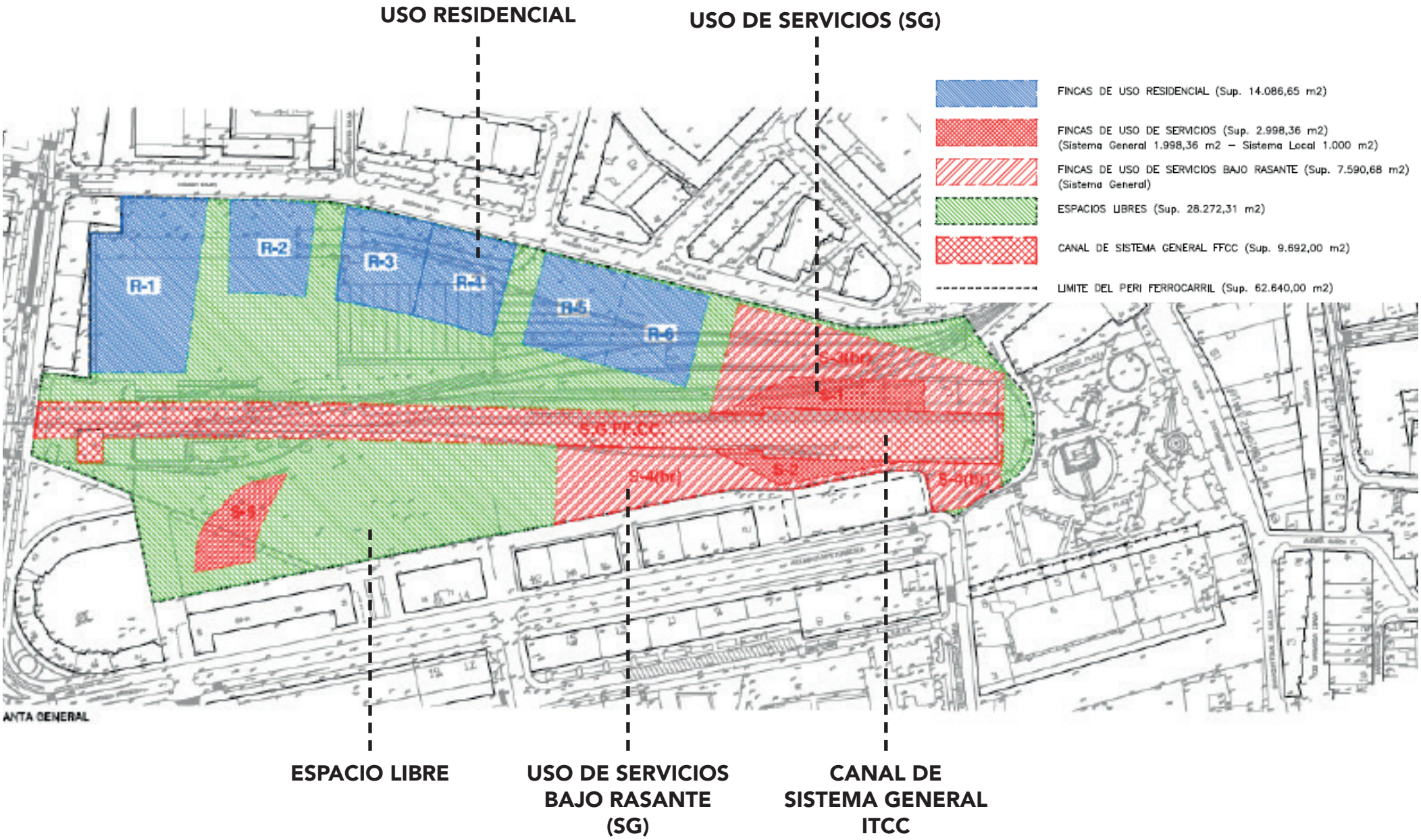
- **Equipamiento privado**: 800 m²t

- **Espacios libres:** 28.272,31 m²

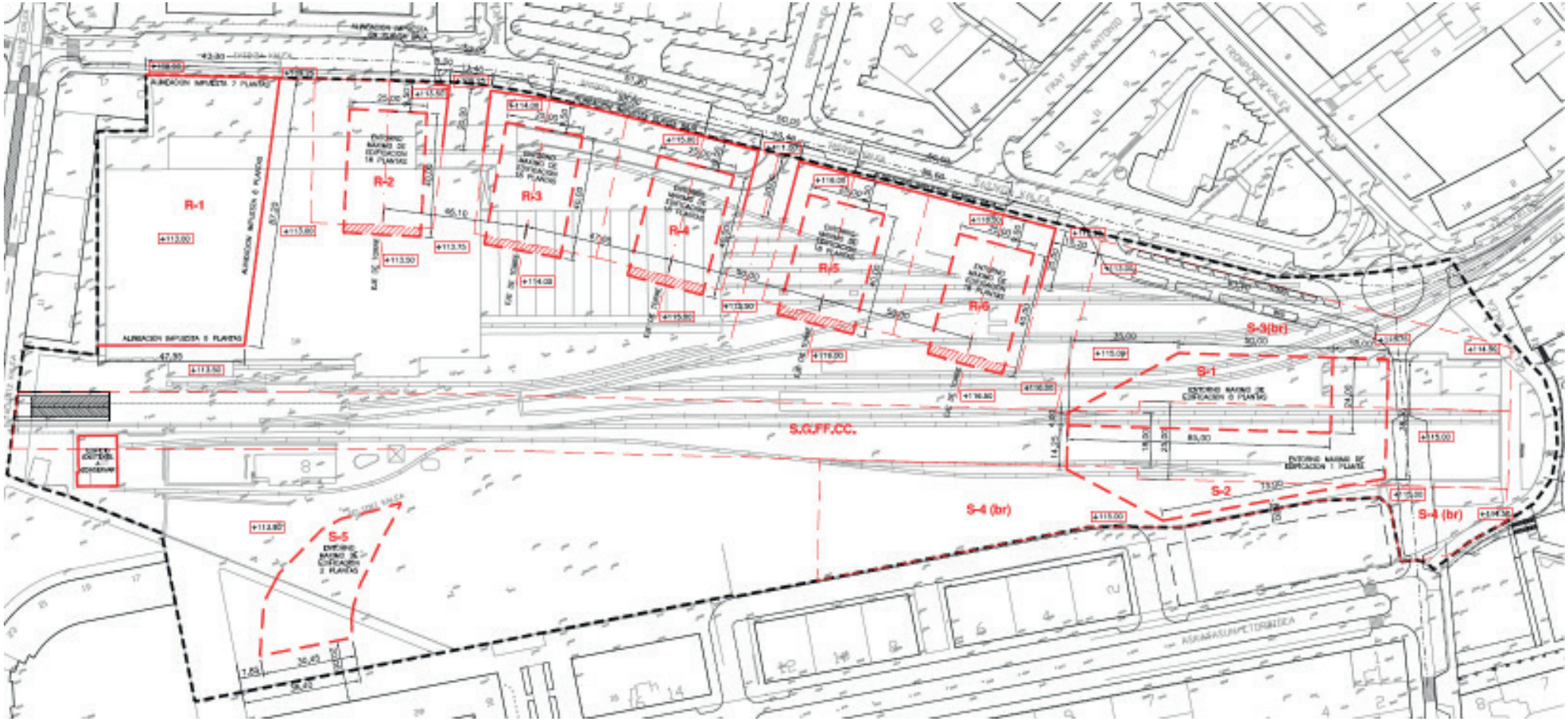
ORDENACIÓN EN VIGOR



ORDENACIÓN EN VIGOR



ORDENACIÓN EN VIGOR



Alineaciones y rasantes de la edificación

3

A FUTURO

¿QUÉ NOS TRAE LA PREGUNTA?

¿ESTÁ A FAVOR DE PARALIZAR EL PROYECTO PERI 1 FERROCARRIL Y PONER EN MARCHA EL ESTUDIO DE UNA **ALTERNATIVA VIABLE** QUE CUENTE CON UN **PROCESO DE PARTICIPACIÓN** CIUDADANA?

· ALTERNATIVA
Posibilidad de elegir entre opciones o soluciones diferentes

· VIABLE
Se debe determinar mediante un estudio que dispone el éxito o fracaso de un proyecto a partir de al menos los siguientes diferentes aspectos:

*A nivel urbanístico, legalmente para la tramitación de un nuevo Plan es obligatorio al menos un Estudio de Viabilidad económico-financiera

· PROCESO DE PARTICIPACIÓN
Los procesos participativos son una serie de encuentros delimitados en un tiempo concreto, para promover el debate y el contraste de argumentos entre la ciudadanía o entre esta y las personas responsables municipales, con el fin de recoger sus opiniones y propuestas, y decidir con respecto a una actuación municipal concreta.

¿CÓMO AFECTARÁ MI VOTO, AL FUTURO?

¿ESTÁ A FAVOR DE PARALIZAR EL PROYECTO PERI 1 FERROCARRIL Y PONER EN MARCHA EL ESTUDIO DE UNA ALTERNATIVA VIABLE QUE CUENTE CON UN PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA?

NO

Consolidación del actual PERI

Aprobación del proyecto de Urbanización

Aprobación del proyecto de Urbanización del PERI ya tramitado con los actuales parámetros
+
licitación y construcción

Acuerdo con ETS

Estudio de Detalle

Encaje de otro diseño de edificios con la ordenación actual (PERI)

SÍ

Proceso de participación

+

Acuerdo con ETS

Modificación Estructural del Plan (NNSS o nuevo PGOU)

El diseño propuesto exige una modificación estructural

Redacción de un nuevo PERI

Modificación no estructural del planeamiento general, pero reordenando parcelas, y las dotaciones previstas

¿Y SI VOTO NO CÓMO AFECTA AL FUTURO?

EN CONTRA de paralizar el proyecto PERI 1 FERROCARRIL y
poner en marcha el estudio de una alternativa viable que cuente con un proceso de participación ciudadana

ESPACIAL

Máximos de los parámetros:

- Edificabilidad lucrativa: 1,4 m²t/m²s (77.561m²t)
- Densidad: 100 viv/Ha
- Número máximo de plantas: 18
- Ordenación pormenorizada: Según PERI 2006 y reglamento vigente en la fecha
- Número de viviendas: 554 viviendas (111 VPO y 443 Libres, 67.600 m²t)
- Sistemas generales edificados: 9.261 m²t
- Equipamiento privado (cultural-deportivo): 800 m²t

Posibilidad de adecuar la ordenación dentro del PERI:

- Más ocupación en planta y menos altura
- Máximo reducción de altura a 9 plantas con ocupación doble del suelo

*No hay porqué ejecutar los máximos

ECONÓMICO

No hay riesgo de incremento de gasto municipal.

ETS financia y ejecuta las obras de urbanización y edifica según plazos aprobados en el PAU

**Existe un convenio económico entre ETS y Ayuntamiento que está recurrido*

**El PAU y el PERI se encuentran a la espera de un juicio. Por lo tanto, existe la posibilidad de que el PERI quede suspendido, y con ello se suspendan todos los derechos urbanísticos. Si el recurso se desestima el PERI seguirá en vigor.*

LEGAL

- Consolidación del actual PERI

¿Y SI VOTO NO CÓMO AFECTA AL FUTURO?

EN CONTRA de paralizar el proyecto PERI 1 FERROCARRIL y
poner en marcha el estudio de una alternativa viable que cuente con un proceso de participación ciudadana

PLAZO

▶ **OPCIÓN 1**. ETS lleva a cabo la ordenación vigente, sin perjuicio de poder estudiar alternativas de diseño concreto en las parcelas:

Llevar a cabo el Proyecto de Urbanización y licitación de obras — **OCTUBRE 2021**

**6 meses*

(*una vez realizada la Declaración de Calidad del Suelo)

▶ **OPCIÓN 2**. Posibilidad de encaje de otro diseño de edificios con la ordenación actual

Estudio de Detalle — 6 meses

Proyecto de Urbanización — 6 meses

ABRIL 2022

EJEMPLO DE LA OPCIÓN 2

ALTERNATIVAS DE DISEÑO CON LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA APROBADA

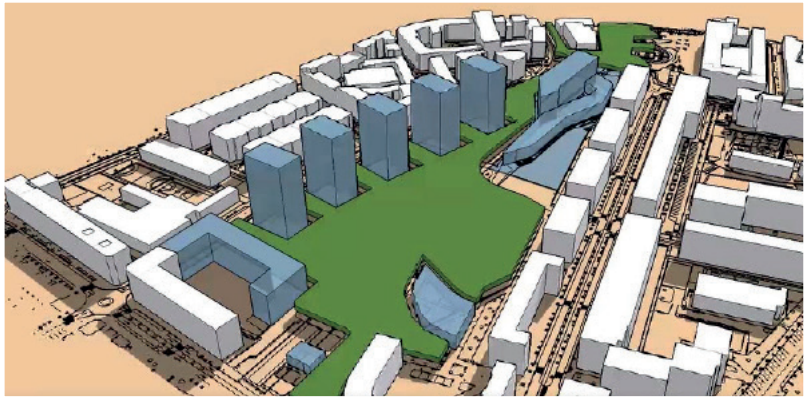
- Dejar la Ordenación tal y como está, y definir el nuevo diseño en esos márgenes.

- El PERI establece un número máximo de plantas, pero permite un margen de flexibilidad, de manera que dentro de las alineaciones máximas, en función de la ocupación llevada a cabo, las alturas edificadas serían diferentes. Además permite la modificación de dichas alineaciones y ocupación máxima dentro de cada parcela con la tramitación de un Estudio de Detalle.

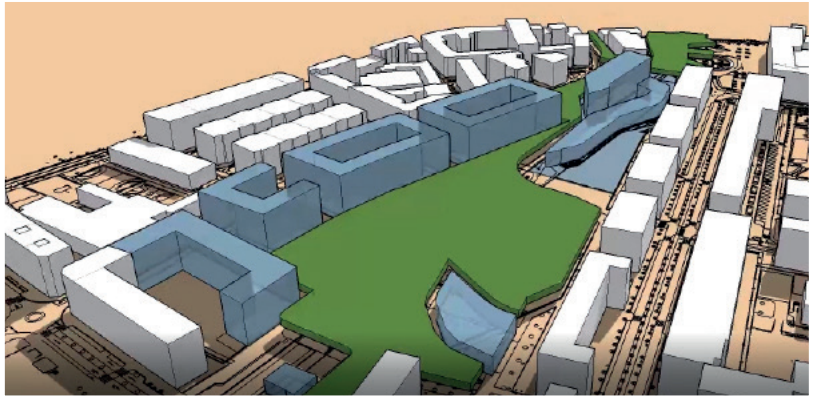
- Alternativas de diseño
  - Más ocupación en planta y menos altura
  - Máximo reducción de altura a 9 plantas con ocupación doble del suelo

En caso de querer establecer una imagen y/o morfología unitaria para todas las parcelas requiere la tramitación de Estudio de Detalle que no implica alteración de derechos, ni estándares exigibles al ámbito.

**Imágenes explicativa de las alternativas de diseño en las parcelas, elaborada por los servicios técnicos municipales*



PARCELA	OCUPACION	ALTURAS	SUP. CONSTRUIDA
R-1 VPO	2.095	6-7 PLANTAS	12.400
R-2	612	18	11.020
R-3	612	18	11.020
R-4	612	18	11.020
R-5	612	18	11.020
R-6	612	18	11.020



PARCELA	OCUPACION	ALTURAS	SUP. CONSTRUIDA
R-1 VPO	2.095	6-7 PLANTAS	12.400
R-2	1.224	9	11.020
R-3	1.224	9	11.020
R-4	1.224	9	11.020
R-5	1.224	9	11.020
R-6	1.224	9	11.020

¿Y SI VOTO SÍ CÓMO AFECTA AL FUTURO?

A FAVOR de paralizar el proyecto PERI 1 FERROCARRIL y
poner en marcha el estudio de una alternativa viable que cuente con un proceso de participación ciudadana

ESPACIAL

- Nuevo diseño participado
- En caso de modificación del PERI, cumplir estos parámetros:

• Sistemas generales: 9.600m²s aprox.
• Edificabilidad lucrativa legal:
    • Máx: 127.422m²//Mín: 22.160m²
• Densidad: a fijar por PGOU o modificación de las NNSSP
• Número de plantas: a definir
• Ordenación pormenorizada: según DEU (estándares legales)
• Número de viviendas: a definir (mínimo 20% VPS de alquiler, hasta un mínimo del 20% VPT y el resto libre)
• Sistemas generales edificados: a definir
• Equipamiento privado: según DEU

LEGAL

- Mandato popular no vinculante a 2 administraciones: Gobierno Vasco y Gobierno Municipal
- Necesidad de negociar con ETS
- Modificación sustancial del PERI, que implica una modificación de las NNSSPP o del próximo PGOU

ECONÓMICO

OPCIÓN 1.

(escenario 1 que se recoge en la compartiva)

ETS acepta la alternativa que se plantee y participa.

OPCIÓN 2.

(escenarios 2,3,4 que se recogen en la compartiva)

ETS no acepta ningún cambio y por tanto:
-Puede iniciar acciones por Responsabilidad Patrimonial, si el PERI no queda suspendido

o

- Puede dar paso a un proceso de Expropiación y llevar acabo el proyecto desde el ayuntamiento o agente urbanizador. (Cálculo según Real Decreto Estatal 7/2015 y Reglamento de valoraciones de 2011)Existe la posibilidad de permutar ofreciendo otras parcelas

**Existe un convenio económico entre ETS y Ayuntamiento que está recurrido*

**El PAU y el PERI se encuentran a la espera de un juicio. Por lo tanto, existe la posibilidad de que el PERI quede suspendido, y con ello se suspendan todos los derechos urbanísticos. Si el recurso se desestima el PERI seguirá en vigor.*

¿Y SI VOTO SÍ CÓMO AFECTA AL FUTURO?

A FAVOR de paralizar el proyecto PERI 1 FERROCARRIL y
poner en marcha el estudio de una alternativa viable que cuente con un proceso de participación ciudadana

PLAZO

▶ **PROCESO PARTICIPATIVO (antes de elegir una de las dos opciones)**

Parte hartze eta negoziazio prozesua	**SEPTIEMBRE 2021**
6 hilabete	

▶ **OPCIÓN 1**. Necesidad de modificaciones legales:

Modificación Estructural del Plan (Necesidad de acompasarlo con el PGOU)	Redacción y aprobación de un nuevo PERI	**SEPTIEMBRE 2024**
12 - 18 meses	9 - 18 meses	
Proyecto de Reparcelación (ETS y Ayuntamiento), PAU y Proyecto Urbanización		

▶ **OPCIÓN 2**. Posibilidad de modificación no estructural del planeamiento general, pero reordenando las parcelas, y las dotaciones previstas

Aprobación del nuevo PERI	Proyecto de Reparcelación (ETS y Ayuntamiento), PAU y Proyecto de Urbanización	**ENERO 2024**
18 meses	6 -9 meses	

COMPARATIVA

ÁMBITO ESPACIAL

	NO	SÍ
Proceso participativo	Limitado al diseño de los edificios	Sí
Edificabilidad lucrativa	77.561 m²	Mínimo 22.160 m² – Máximo 127.422 m²
Número de plantas	Entre 9 y 18 plantas. Siendo la ocupación el doble en caso de reducir al mínimo de 9 plantas.	A definir
Número de viviendas	554 viviendas: 111 VPO (20%) + 443 libres (80%)	A definir • VPO, mínimo 40 % (puede ser más). • Mínimo 20 % VPT y mínimo 20 % VPS • Libres (%Máximo 60 %
Sistema General Ferroviario	9.231 m²	A definir
Equipamiento privado (cultural-deportivo)	800 m²	A definir
Plazos	Finales de 2021 – Principios de 2022	Enero de 2024 – Septiembre de 2024
Opciones urbanísticas	**Opción A:** • Seguir con lo planteado y aprobación con el proyecto de urbanización **Opción B:** • Acordar con ETS • Estudio de detalle y cambiar la altura y ocupación de suelo. Entre 18 y 9 plantas. Siendo la ocupación el doble en caso de reducir al mínimo de 9 plantas.	**Opción A:** • Modificación estructural del Plan y acompasarlo con el nuevo PGOU **Opción B:** • Redacción de un nuevo PERI

ÁMBITO ECONÓMICO

	NO	SÍ
¿Supone un gasto extra para el Ayuntamiento?	**No hay ningún gasto extra.**	Depende de diversos factores. Hay cuatro posibles escenarios, en uno de ellos cabe la posibilidad de un gasto extra, en los otros tres escenarios no. **Escenario 1:** • Un nuevo proyecto definido en el proceso participativo ciudadano. • Hay acuerdo entre ETS y el Ayuntamiento. • **No hay ningún gasto extra.** **Escenario 2:** • Un nuevo proyecto definido en el proceso participativo ciudadano. • No hay acuerdo entre ETS y el Ayuntamiento. • ETS pierde el juicio pendiente sobre el PAU y el PERI y pierde todos los derechos urbanísticos. • **No hay ningún gasto extra.** • Redacción de un nuevo PERI, estando condicionado su desarrollo por parte de ETS. **Escenario 3:** • Un nuevo proyecto definido en el proceso participativo ciudadano • No hay acuerdo entre ETS y el Ayuntamiento. • ETS gana el juicio pendiente sobre el PAU y el PERI. • ETS no cumple los plazos del PAU y no adquiere derechos urbanísticos. • **No hay ningún gasto extra.** • Redacción de un nuevo PERI, estando condicionado su desarrollo por parte de ETS. **Escenario 4:** • Un nuevo proyecto definido en el proceso participativo ciudadano. • No hay acuerdo entre ETS y el Ayuntamiento. • ETS gana el juicio pendiente sobre el PAU y el PERI. • ETS cumple los plazos del PAU y adquiere derechos urbanísticos. • **Hay gasto extra,** por Responsabilidad Patrimonial o por un proceso de expropiación. Opción de permutar por otras parcelas. • El gasto es variable según la modificación que se proponga.

ÁMBITO LEGAL Y CONDICIONANTES

¿Qué condicionantes existen en cualquier caso?

- Mandato popular no vinculante a dos administraciones: Gobierno Vasco y Ayuntamiento
- Necesidad de negociar con ETS
- El convenio económico entre ETS y Ayuntamiento está recurrido
- El PAU y el PERI se encuentran a la espera de un juicio
- El Ayuntamiento ha recurrido el Proyecto de Reparcelación por considerarlo lesivo

HIRITIKAT

DURANGO
Udala • Ayuntamiento