

Documento nº 6

**MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONOMICA**

## **INFORME - MEMORIA RELATIVA A LA SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA.**

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 15.4 de la Ley 8/2007, de Suelo, entre la documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de urbanización se debe incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica *"en el que se ponderará en particular el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos"*.

En consecuencia, el presente informe da cumplimiento a la referida exigencia legal.

### **A.- Características básicas de la ordenación propuesta.**

En lo que a la sostenibilidad económica se refiere, la propuesta contenida en el PEOU cuenta con las siguientes características:

- \* La ordenación se plantea en suelos clasificados como urbanos, que actualmente configuran un intersticio o vacío en la actual trama urbana y en donde coexisten suelos ineficientes y edificaciones, tanto de carácter residencial como industrial o dotacional, buena parte de ellas en deteriorado estado de conservación y sin configurar un verdadero tejido urbano.
- \* La propuesta plantea el mantenimiento de algunas edificaciones existentes, las que se encuentran en buen estado y son adecuadas al desarrollo propuesto, pero, sobre todo, una importante renovación del ámbito mediante una acción intensa del suelo, con una alta densidad e intensidad de usos, consiguiendo una ciudad compacta y diversa. y con dotaciones adecuadas, que reduce la necesidad de movilidad y el uso forzoso de los vehículos motorizados.
- \* Se plantea, en concreto, una recualificación del barrio, mediante la dotación de una serie de equipamientos, deportivos, sanitarios, escolares y culturales, perfectamente insertados en la nueva malla urbana, ordenada y jerarquizada, que se genera.
- \* Desde el punto de vista de las infraestructuras, la ordenación se apoya en las infraestructuras viarias y ferroviarias ya existentes o en construcción, situándose en el borde de la nueva autovía del Urumea y junto a la actual línea ferroviaria de RENFE. En este sentido, no requiere de nuevas inversiones y potencia el uso de las actuales, integrando y mejorando el apeadero en la futura urbanización.
- \* La ordenación se ajusta a las determinaciones del estudio hidráulico del río Urumea, de tal forma que se evite y minimicen los actuales riesgos de inundabilidad.

En definitiva, nos encontramos ante una ocupación sostenible del suelo, que contempla su rehabilitación y reutilización, frente a lo que podrían ser nuevas artificializaciones o crecimientos, evitando, dada su imbricación con el tejido urbano existente, la segregación y dispersión urbana y posibilitando el mantenimiento de las funciones naturales y los valores ambientales de los espacios, en una correcta integración y cohesión espacial de los diversos usos o actividades con el fin de reducir la generación de movilidad.

## **B.- Impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas.**

Desde el punto de vista de la repercusión que la ejecución y el desarrollo de la ordenación planteada conlleva respecto de las Haciendas Públicas y de los servicios por ellas prestados, se puede señalar:

- \* La densidad e intensidad edificatoria propuestas y su inserción en la actual malla urbana, a modo de continuo urbano, conlleva una minimización de los gastos inherentes a la implantación de los servicios de alumbrado, recogida de residuos, limpieza viaria, abastecimiento de agua, alcantarillado, pavimentación de las vías públicas y acondicionamiento de los espacios libres y espacios verdes.

La concentración de la población, por otra parte, facilita la prestación de dichos servicios a unos costes inferiores, que serán sufragados por los nuevos ingresos derivados de los impuestos y tasas.

- \* El hecho de que la ordenación planteada se apoye en infraestructuras actualmente existentes, sin que se requiera de otras nuevas, contribuye a la reducción de los costes de urbanización y, luego, de mantenimiento y explotación.
- \* Su localización y emplazamiento respecto de las actuales infraestructuras viarias y ferroviarias, hace innecesarias nuevas inversiones en esos aspectos, beneficiándose de las actuales líneas de transporte público, tanto de autobuses urbanos como de trenes de cercanías, provocando, en todo caso, un reforzamiento de dichas líneas y un mayor rendimiento económico de las mismas.
- \* Por otra parte, dada su cercanía con el centro de la ciudad y su orografía llana, así como la generación de nuevos itinerarios peatonales y carriles-bici, se potencia el uso de modos de transporte no motorizados.
- \* Por su parte, ajustar dicha urbanización a las directrices resultantes del estudio hidráulico del río Urumea, reduce los riesgos de inundabilidad, lo que sin duda conlleva una minoración de los elevados gastos de "recuperación de la normalidad", tras dichas inundaciones.
- \* Por último, la dotación de nuevos equipamientos culturales, deportivos, escolares, asistenciales y sanitarios, en el mismo ámbito, reducirá las necesidades de movilidad de la población.