

# **NORMAS URBANÍSTICAS**

**(ANEJO 6.- CONDICIONES DE ORDENACIÓN DEL SUELO URBANIZABLE)**

# PGOU VIGENTE

TEXTO REFUNDIDO 2007 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE ZARAGOZA

ANEJOS A LAS NORMAS URBANÍSTICAS

## 3. SUELO URBANIZABLE NO DELIMITADO DE USO PRODUCTIVO.

### ÁREAS DE SUELO URBANIZABLE PRODUCTIVO NO DELIMITADO

HOJA	ÁREA y SITUACIÓN	Sup. (m <sup>2</sup> )	Sup (Ha)	Grupo Uso
<b>Carretera de Madrid.</b>				
47	Entre la Ronda Norte y la N-II. 90/1.	724.624	72,46	1,2,3,4 (*)
G15, H15	Posterior a las áreas industriales de la C <sup>a</sup> de Madrid. 56/6.	379.902	38,00	1,2,3,4
<b>Carretera de Logroño.</b>				
F10, F11	Área de Nudo de Monzalbarba. MZ-4.	170.961	17,09	1,2,3,4
F10	Áreas entre Autopista, acceso a Monzalbarba y Campsa. MZ-3.	188.506	18,85	1,2
C7, C8	Área de Casetas Este. C/4.	128.434	12,84	1,2
B7	Área de Casetas Oeste. C/3.	119.200	11,92	1,2
C11	Garrapinillos Norte. G/3.	64.677	6,47	1,2
<b>Carretera de Huesca.</b>				
L7, M8	C <sup>a</sup> de Huesca, Camino de Cogullada y Acceso Norte. 68-83/1.	3.545.428	354,54	1,2,3,4 (*)
M6	C <sup>a</sup> de Huesca, Ciudad del Transporte, Acceso Norte. 69/1.	210.515	21,05	1,2,3,4
M6, M7	Entre Ciudad del Transporte y San Juan de Mozarrifar. SJ/3.	479.408	47,94	1,2
<b>Corredor de la Autopista Ronda Norte.</b>				
L10, L11	Ronda Norte, C <sup>o</sup> de los Molinos y de Corbera. 83/1.	257.867	25,78	1,2
L12, M12	Área 53-54/1 entre Ronda Norte y avenida de Cataluña.	203.970	20,40	1,2,3,4
L10, L11	Avda. Academia General Militar, C <sup>o</sup> de los Molinos. 83/2.	133.676	13,36	3,4 (***)
33	Entre Malpica y Villamayor. 84/2.	1.413.958	141,39	1,2,3,4
N10	Montañana. MN-3	125.341	12,53	1,2
O13	Santa Isabel. SI-3	35.149	3,51	1,2,3,4
<b>Carretera de Castellón.</b>				
L17, M17	Áreas entre el Cuarto Cinturón, C <sup>a</sup> de Castellón y FC. 38/6.	166.715	16,67	1,2,3,4
M18	Área entre la C <sup>a</sup> de Castellón y el FC. 86/1.	152.107	15,21	1,2
N20	La Cartuja, Carretera de Torrecilla de Valmadrid. 86/2.	106.870	10,68	1,2
O19', O20'	La Cartuja, borde la N-232. 86/3.	61.967	6,19	1,2,3,4
63 y 64	Área 88/2-1 y 88/2-2, C <sup>a</sup> de Castellón y			

HOJA	ÁREA y SITUACIÓN	Sup. (m <sup>2</sup> )	Sup (Ha)	Grupo Uso
	C <sup>a</sup> a Torrecilla de Valmadrid.	3.117.476	311,75	
	Cuarto Cinturón, tramo Sur.			
J19, K19	Área entre el pinar y el Cinturón. 88/3.	1.616.982	161,69	3,4 (**)
TOTAL =		13.403.733	1.340,37 Ha	

(\*) Prioridad a actividades relacionadas con la logística y el transporte.

(\*\*) Se permiten usos deportivos y de ocio organizado. En todos los usos permitidos, independientemente de las dotaciones de los sectores, predominará la superficie libre de edificación dentro de las parcelas.

(\*\*\*) Usos productivos compatibles con el uso residencial.

Modificación aislada nº 33 PGOU Pleno 30/03/07

TEXTO REFUNDIDO 2007 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE ZARAGOZA

ANEJOS A LAS NORMAS URBANÍSTICAS

**CONDICIONES PARA LA DELIMITACIÓN DE SECTORES Y DESARROLLO DEL SUELO URBANIZABLE NO DELIMITADO DE USO PRODUCTIVO.****CARRETERA DE MADRID.****Área 90/1. Entre la Ronda Norte y la N-II.**

- Superficie de sector: mínimo 4 Ha.
- Accesos: colectoras de la N-II y nuevo vial de acceso a la plataforma logística.
- Infraestructura hidráulica: a establecer conjuntamente con la de la plataforma o la orla Oeste del suelo no delimitado residencial.

**Área 56/6. Posterior a las áreas industriales de la Cª de Madrid.**

- El ámbito constituirá un único sector.
- Accesos: desde la vía de borde del Barrio Oliver, y desde la vía de conexión de la Cª de Madrid con la Cª del Aeropuerto.
- Infraestructura hidráulica: a establecer conjuntamente con la del Suelo Urbanizable No Delimitado residencial 56/5.

**CARRETERA DE LOGROÑO.****Área de Nudo de Monzalbarba, MZ-4; y Área entre Autopista, acceso a Monzalbarba y Campsa, MZ-3.**

- Superficie de sector: mínima de 2 Ha.
- Accesos: viario secundario desde Cª de Logroño y antiguo acceso a Monzalbarba.
- Infraestructura hidráulica: agua desde nueva tubería alternativa de la Cª de Logroño, vertido a red existente (caudales a justificar).

**Área de Casetas Este C-4 y Área de Casetas Oeste C-3.**

- Superficie de sector: mínima de 2 Ha.
- Accesos: área 3, deberá ejecutar el vial de conexión (incluido los dos pasos superiores o inferiores sobre las vías férreas), entre la calle Baleares y los suelos industriales al Sur de la autopista, sin perjuicio del posible convenio

46

# MODIFICACIÓN AISLADA 84

Se sustituyen los párrafos tramados en las dos páginas anteriores por los siguientes

## Página 45

### 3. SUELO URBANIZABLE NO DELIMITADO DE USO PRODUCTIVO

#### ÁREAS DE SUELO URBANIZABLE PRODUCTIVO NO DELIMITADO

HOJA	ÁREA y SITUACIÓN	Sup. (m <sup>2</sup> )	Sup (Ha)	Grupo Uso
Carretera de Madrid.				
47	Entre la Ronda Norte y la N-II. 90/1.	754.019	75,40	1,2,3,4 (*)

## Página 46

### CONDICIONES PARA LA DELIMITACIÓN DE SECTORES Y DESARROLLO DEL SUELO URBANIZABLE NO DELIMITADO DE USO PRODUCTIVO

#### CARRETERA DE MADRID

##### Área 90/1. Entre la Ronda Norte y la N-II.

- Superficie de sector: mínimo 4 Ha.
- Accesos: conexión a la carretera de Madrid (antigua N-II) y nuevo vial de acceso a la plataforma logística.
- Infraestructura hidráulica: a través de las infraestructuras en el área conjuntamente para la plataforma logística y Arcosur, según el acuerdo de colaboración existente con el área 90/1.
- Vario estructurante: el viario general debe completarse con la ejecución simultánea del viario local hasta completar el viario estructurante con las siguientes características:
  - La anchura del viario entre las dos glorietas previstas será constante y de 50 metros.
  - La anchura del vial entre la glorieta interior y Plaza será constante y al menos de 50 metros, de modo que la ordenación garantice la ejecución de los terraplenes necesarios para el paso sobre la A-2.
  - La anchura del vial entre la glorieta interior y el Canal Imperial, será constante y de al menos 50 metros, de modo que la ordenación garantice la ejecución del viario sobre el Canal Imperial.
  - La reserva de viario para la glorieta central será de al menos 80 metros de radio y debe permitir la ejecución de los carriles directos propuestos en el estudio de tráfico que comunican viarios estructurantes.