

MODIF. AISLADA TR24-08. CONEXIÓN LÍNEA FERROVIARIA
ZARAGOZA-CANFRANC-PAU
EJEMPLAR "1/1"

08/04/2025

TOMO A

AFECCIONES DEL ESTUDIO INFORMATIVO CONEXIÓN LÍNEA
FERROVIARIA ZARAGOZA-CANFRANC-PAU. ABRIL 2025

Expediente: 25778/2025 C-1



Zaragoza
AYUNTAMIENTO



EL CONCEJO MUNICIPAL DE URBANISMO
EL PRESENTE PROYECTO ha sido aprobado
con carácter INICIAL, por acuerdo plenario
de fecha 30 ABR. 2025
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO



Fdo.: Luis Jiménez Abad

AFECCIONES DEL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA CONEXIÓN DE LA LÍNEA FERROVIARIA ZARAGOZA-CANFRANC-PAU CON PLAZA

EL CONCEJO MUNICIPAL DE URBANISMO
EL PRESENTE PROYECTO ha sido aprobado
con carácter DEFINITIVO, por acuerdo plenario
de fecha 29 JUL. 2025
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO



Fdo.: Luis Jiménez Abad

**PLAN GENERAL DE
ORDENACION URBANA
DE ZARAGOZA**

TEXTO REFUNDIDO DE 2024

MODIFICACIÓN AISLADA

MODIFICACIÓN AISLADA TR24/08 DEL

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA

MEMORIA EXPOSITIVA

I. INICIATIVA Y OBJETO DE LA MODIFICACIÓN

El plan general de ordenación urbana vigente en Zaragoza se aprobó definitivamente el 13 de junio de 2001. Desde entonces, ha sufrido numerosas modificaciones puntuales, que en su mayoría han resuelto problemas específicos de determinados ámbitos urbanos o han recogido nuevos criterios de la Corporación. El tercer y último texto refundido, aprobado el 3 de octubre de 2024 y publicado en BOA en fechas 20 de diciembre de 2024 y 1 de febrero de 2025, recoge todas las modificaciones aprobadas definitivamente antes de octubre de 2024.

El 9 de enero de 2025 tiene entrada en el Servicio Técnico de Planeamiento y Rehabilitación el expediente 53864/2024, relativo al “*Estudio informativo de la conexión en ancho estandar de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau con la plataforma logística de Zaragoza PLAZA*”. De acuerdo a su contenido, el 26 de julio de 2024 la Subdirección General de Planificación Ferroviaria traslada a este Ayuntamiento, mediante su registro electrónico, la Resolución del 26 de junio de 2024 de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, por la que se aprueba definitivamente el estudio informativo referido y su expediente de información pública y audiencia de Administraciones.

Dicha resolución fue publicada en el Boletín Oficial del Estado Nº 160, de 3 de julio de 2024, donde se detalla la tramitación seguida en el procedimiento de aprobación del estudio informativo. Conforme al punto Segundo de la resolución, la solución definitivamente aprobada se corresponde con la Alternativa B de la Fase II del estudio informativo. La resolución y solución aprobada son de libre consulta en la siguiente dirección:

<https://www.transporte.gob.es/ferrocarriles/estudios-de-planificacion/>

El estudio informativo tiene por finalidad permitir la conexión en ancho estandar de los tráficos de mercancías de la futura línea internacional Zaragoza – Huesca – Canfranc con la Plataforma Logística de Zaragoza – PLAZA. La línea ferroviaria dispone actualmente de ancho estandar desde Huesca hasta el Nudo de Miraflores, situado al sureste del núcleo principal de Zaragoza. Las actuaciones del estudio informativo se concentran en los tramos comprendidos entre el Nudo de Miraflores, la estación de La Cartuja, el viaducto sobre el río Huerva, la bifurcación de la infraestructura ferroviaria hacia Teruel y el centro ferroviario de ADIF existente en PLAZA.

Conforme al artículo 5.7 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, el estudio informativo incluye la propuesta de las bandas de reserva de la

previsible ocupación de la infraestructura lineal que afecta a diversos terrenos en zonas puntuales de ensanchamiento de la plataforma ferroviaria existente en la línea objeto de la actuación planificada.

El régimen de incidencia de la planificación de las infraestructuras ferroviarias sobre el planeamiento urbanístico, regulado en los artículos 5 y 7 de la ley 38/2015, no hace preceptiva la adaptación del planeamiento urbanístico de carácter general a las previsiones de los estudios informativos tras la aprobación de estos. No obstante, su artículo 7.2 añade que *“no podrán aprobarse instrumentos de modificación, revisión, desarrollo o ejecución de la ordenación territorial y urbanística, que contravengan lo establecido en un estudio informativo aprobado definitivamente”*.

Por ello, se ajusta el objeto de la modificación TR24/08 del plan general a la incorporación, en las características de las parcelas dotacionales afectadas en suelo urbano consolidado o en áreas de intervención con proyecto de reparcelación aprobado y en las determinaciones de las nueve áreas de intervención afectadas que se dirán, de las referencias a su afección por el “Estudio informativo de la conexión en ancho estándar de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau con la plataforma logística de Zaragoza PLAZA”, con la finalidad de que sean incluidas las previsiones del estudio informativo en los instrumentos de modificación, desarrollo o ejecución de la ordenación en dichas áreas de intervención, en el caso de su tramitación en el periodo de vigencia de las previsiones del estudio informativo.

Las afecciones del estudio informativo son, sucintamente, las siguientes:

- En el tramo comprendido entre el viaducto sobre el río Huerva y la estación de La Cartuja, en las áreas de referencia 88 y 86, las bandas de reserva afectan a terrenos que están clasificados por el plan general de ordenación urbana como suelo no urbanizable especial, pero con calificación o categorías diferentes a la de *“Protección del sistema de comunicaciones e infraestructuras”* [SNU ES (SCI)], propia de los terrenos destinados a infraestructuras de transporte ferroviario.
- En el tramo comprendido entre la estación de La Cartuja y el Nudo de Miraflores, en el área de referencia 86, la banda de reserva afecta a: la parcela de equipamiento deportivo privado ED(PV) 86.17, en suelo urbano consolidado; al área de intervención U-86-2B, de planeamiento recogido en suelo urbano y uso productivo; y a las áreas de intervención F-86-3, H-86-11, F-86-2, H-86-7, F-86-1, H-86-6, H-86-5 y H-86-4, de desarrollo del plan general vigente y uso igualmente productivo. Dichas áreas de intervención, o sectores, se encuentran en distintas fases de su desarrollo, gestión y ejecución urbanística sistemática.

Complementariamente, en el ámbito del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza – PLAZA, en terrenos comprendidos entre la Ronda del Ferrocarril, la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Barcelona y la Autovía A-2 por los que discurre la infraestructura ferroviaria en qué se prevé actuar, la modificación adapta la clasificación y calificación urbanística actual de dos áreas de suelo de *“Sistema general no urbanizable”*, asignándole la de suelo no urbanizable genérico en la categoría de *“Actividades logísticas ligadas al transporte”*, para hacerla acorde con la ordenación vigente en PLAZA correspondiente a su modificación n.º 12 y en aplicación de los criterios adoptados en el plan general desde la aprobación del primer texto del proyecto supramunicipal.

Con carácter puntual, se subsana la incoherencia detectada en el Anejo VIII de las normas urbanísticas (“Suelos pertenecientes a Sistemas de Espacios Libres y de Equipamiento y Servicios”), relativa a la identificación de la parcela dotacional ED(PV) 86.17.

Han redactado el proyecto los arquitectos Susana Domínguez Herranz, jefa del Servicio Técnico de Planeamiento y Rehabilitación, e Ignacio Castillo Alonso, jefe de la Unidad homónima, y la letrada Vanesa Laguarda Soro, jefa del Servicio de Ordenación y Gestión Urbanística.

II. NORMATIVA SECTORIAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE

La planificación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y su incidencia en el planeamiento urbanístico se regulan en los artículos 5 y 7 de la **Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario**.

En relación a la planificación, el artículo 5 de la ley 38/2015 establece en su apartado 3 que *“Para el establecimiento de una línea o tramo, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías integrante de la Red Ferroviaria de Interés General, o su modificación significativa desde el punto de vista del trazado o de sus condiciones funcionales o de explotación, será precisa la aprobación, por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de un estudio informativo, con arreglo a lo previsto en esta ley y a la normativa reglamentaria que la desarrolle”*.

Tras regular el procedimiento de aprobación de los estudios informativos, los apartados 7 y 8 del mismo artículo determinan los siguiente:

7. Completada la tramitación prevista en el apartado anterior corresponderá al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana el acto formal de aprobación del estudio informativo, que supondrá la inclusión de la futura línea o tramo, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías, en la Red Ferroviaria de Interés General, de conformidad con lo establecido en el artículo 4.2.

Con ocasión de las revisiones de los instrumentos de planeamiento urbanístico, o en los casos en que se apruebe un tipo de instrumento distinto al anteriormente vigente, se incluirán los elementos contenidos en los estudios informativos aprobados definitivamente con anterioridad. Para tal fin, los estudios informativos incluirán una propuesta de la banda de reserva de la previsible ocupación de la infraestructura, estación de transporte de viajeros o terminal de transporte de mercancías, y de sus zonas de dominio público en su caso.

A los solos efectos de la ocupación temporal de los terrenos para la toma de datos y realización de prospecciones necesarias para la elaboración de los proyectos, la aprobación de los estudios informativos implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación temporal de dichos terrenos.

8. Transcurridos diez años desde la aprobación formal de un estudio informativo sin que se haya iniciado la ejecución de las obras correspondientes dejará de tener efecto lo dispuesto en el apartado anterior.

Por su parte, el artículo 7 regula la incidencia de las infraestructuras ferroviarias en el planeamiento urbanístico con la siguiente redacción transcrita en lo relacionado con esta modificación:

1. Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias, estaciones y terminales que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, así como aquellos que deban ocuparse para tal finalidad, de acuerdo con los estudios informativos aprobados definitivamente, como sistema general ferroviario o equivalente, de titularidad estatal, y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias, de modo que los usos previstos en las zonas colindantes sean compatibles con la explotación ferroviaria.

2..... No podrán aprobarse instrumentos de modificación, revisión, desarrollo o ejecución de la ordenación territorial y urbanística, que contravengan lo establecido en un estudio

informativo aprobado definitivamente. El incumplimiento de dicha prohibición comportará la nulidad de pleno derecho exclusivamente de las determinaciones que lo contravengan”.

* * *

De conformidad con la legislación urbanística autonómica, el **plan general de ordenación urbana de Zaragoza** es el instrumento de ordenación integral que establece la ordenación estructural de todo el término municipal, estableciendo para ello, entre otras determinaciones, la clasificación y calificación del suelo en función de su destino previsto, de acuerdo con el modelo asumido de evolución urbana y ocupación del territorio.

Así, en el plano de Clasificación Urbanística del plan general se asigna a todo el suelo alguna de las distintas clases posibles: urbano, en las categorías de consolidado, no consolidado o sistema general urbano; urbanizable, en las categorías de delimitado, no delimitado o sistema general urbanizable; y no urbanizable, en las categorías de especial o genérico.

El estudio informativo planifica la adaptación de la línea a ancho estándar en el corredor o plataforma ferroviaria ya existente entre el Nudo de Miraflores, Nudo de La Cartuja y PLAZA, en bandas de terrenos ya calificados por el plan general como suelo no urbanizable especial de “Protección del sistema de comunicaciones e infraestructuras”. Las afecciones del estudio a la clasificación y calificación del plan general se reducen a tramos más o menos puntuales en los que se prevé la ampliación de la plataforma existente, a excepción de un tramo de unos 400 m de longitud en que se modifica el trazado actual por cambio del radio de curvatura en el Nudo de La Cartuja. Las bandas de reserva definidas en el estudio afectan concretamente a: suelo no urbanizable especial, con distintas calificaciones; una parcela dotacional en suelo urbano consolidado; un área de intervención de planeamiento recogido en suelo urbano; y ocho áreas de intervención calificadas como zonas F o H, de suelo urbano no consolidado y uso productivo.

El plan general califica los terrenos destinados a infraestructuras de transporte ferroviario como Sistema General Urbano, Sistema General Urbanizable, o suelo no urbanizable especial de “Protección del sistema de comunicaciones e infraestructuras” dentro de las categorías de “Terrenos sujetos a protecciones sectoriales y complementarias”, referenciándolos respectivamente en el plano de Clasificación del Suelo con las siglas [SGU], [SGUZ] y [SNU ES (SCI)].

Las Normas Urbanísticas del plan general definen y regulan en su Título Sexto las calificaciones del suelo no urbanizable especial (Protección del ecosistema natural, Protección del ecosistema productivo agrario, o Terrenos sujetos a protecciones sectoriales y complementarias, entre otros, con distintas categorías sustantivas y adjetivas), en su Título Tercero el régimen de las áreas de planeamiento recogido y en su Título Quinto las calificaciones del suelo urbano no consolidado (zonas F y H, entre otras).

El artículo 6.3.25 de las normas urbanísticas define los suelos de protección del sistema de comunicaciones e infraestructuras en su apartado 1 como las franjas grafiadas *“destinadas a la reserva para la implantación y a la salvaguardia de la función de las vías de comunicación y transporte por carretera, autovía o autopista,*

ferrocarriles, canales y demás infraestructuras territoriales existentes o previstas con exigencias de esta naturaleza”.

El apartado 2 del mismo artículo regula las limitaciones urbanísticas para el uso de estos terrenos con la siguiente redacción, transcrita en lo relacionado con esta modificación:

a) El régimen jurídico, de uso y de edificación del suelo no urbanizable especial de protección del sistema de comunicaciones e infraestructuras se someterá a las limitaciones específicas que le vengan impuestas por la legislación sectorial vigente para cada tipo de infraestructura (carreteras, ferrocarriles, cauces u otras).

b) Hasta el momento en que, en su caso, procediera su obtención o expropiación para su vinculación a la infraestructura de que se trate, en los terrenos delimitados por el plan con esta categoría sólo se permiten los usos propios de la condición natural del suelo colindante inmediatamente exterior a la franja o zona de protección (protección del ecosistema natural, del ecosistema productivo agrario...) conforme a lo establecido en estas normas, pero sin construcciones o instalaciones de carácter permanente,

c) En las fincas afectadas parcialmente por zonas de protección del sistema de comunicaciones, la superficie incluida dentro de ésta se computará para determinar la superficie construida máxima, conforme a lo indicado en el artículo 6.1.19 de estas normas, pero no a efectos de verificación de la superficie mínima de parcela para la segregación o la edificación, conforme a lo expresado en el artículo 6.1.4;

Los usos y edificaciones exteriores a la zona de protección del sistema de comunicaciones e infraestructuras deberán ajustarse a las limitaciones adicionales que resulten de la legislación a que se refiere el apartado a), y la edificación guardará las distancias que dicha legislación señale al trazado de la infraestructura de que se trate. Para las vías de comunicación previstas en el plan, esta distancia será como mínimo de 10 m al límite de la zona de protección establecida, salvo lo dispuesto en la letra f) de este apartado.

d) En las fincas totalmente exteriores a las zonas de protección del sistema de comunicaciones e infraestructuras, pero lo suficientemente próximas para verse afectadas por las limitaciones establecidas por la legislación sectorial, los usos y las edificaciones deberán ajustarse a ellas.

e) Una vez expropiados u obtenidos los terrenos para su vinculación a la infraestructura de que se trate, podrán destinarse a los usos y edificaciones al servicio de dicha infraestructura, en las condiciones señaladas en estas normas para los vinculados a las infraestructuras u obras públicas.

Dentro de la clasificación de los usos regulados en cada categoría de suelo no urbanizable, recogida en el artículo 6.1.6 de las NNUU, los usos y edificaciones al servicio de las infraestructuras públicas de transporte ferroviario, corresponden al grupo de uso 2 “Actuaciones de interés público general” en las que se incluyen, entre otros, “los usos vinculados a la ejecución, entretenimiento y funcionamiento de las obras públicas”; dentro de los subgrupos definidos les corresponde el 2.b) “Actuaciones relacionadas con la implantación y el entretenimiento de las obras públicas.

Las limitaciones específicas o adicionales a las que se refieren los epígrafes a, b y c del artículo 6.3.25,2 transcrito, se recogen en el artículo 6.3.10 de las normas urbanísticas sobre protección del sistema de comunicaciones ferroviarias, en el que se contiene el régimen de las zonas de protección (Dominio público, Zona de protección, Línea límite de edificación) establecido en la legislación estatal y autonómica vigente en materia de ferrocarriles (ley estatal 38/2015, de 29 de septiem-

bre, del sector ferroviario, y el reglamento aprobado por real decreto 2387/2004, de 30 de diciembre).

Por su parte, el Título Tercero de las normas urbanísticas contiene en su Capítulo 3.3 el régimen general de las zonas de suelo urbano calificadas como de planeamiento anterior recogido por el plan general vigente (PR). En el área de intervención **U-86-2B**, correspondiente a un área de desarrollo del plan general de 1986 con dicha calificación PR y afectada por el estudio informativo, rigen las siguientes condiciones generales definidas en el artículo 3.3.1 de las normas urbanísticas, transcrito en lo aplicable en dicha área de intervención:

1. En los ámbitos del presente plan general revisado incluidos en la zona de planeamiento recogido (PR) en suelo urbano, serán de aplicación las determinaciones contenidas en las figuras de planeamiento de segundo grado tramitado antes de la entrada en vigor de la revisión que se indican en el anejo correspondiente de estas normas, con las modificaciones y los desarrollos mediante figuras de rango menor de que hubieran sido objeto - salvo las excluidas expresamente- y con sujeción a las prescripciones de planeamiento y gestión que se establecen en cada área de referencia.

2. Las figuras de planeamiento de segundo grado recogidas por el presente plan general revisado se entenderán vigentes exclusivamente en los ámbitos dibujados con el grafismo correspondiente y signados con una sigla expresiva del plan de desarrollo recogido en los planos de calificación y regulación del suelo. Cuando estos ámbitos sean más reducidos que los ordenados por los planes recogidos, se entenderá que fuera de ellos el régimen urbanístico se ha sustituido, a todos los efectos, por el establecido en el presente plan.

Por otro lado, el Título Quinto de las normas urbanísticas regula el régimen específico de las zonas F y H de suelo urbano no consolidado en sus Capítulos 5.2 y 5.4, respectivamente.

Los suelos calificados como “zona F”, ó áreas de intervención de nueva ordenación en ámbitos vacantes u obsoletos, pendientes de planeamiento, se definen del siguiente modo en el artículo 5.2.1 de las normas urbanísticas:

Corresponden a suelos en los que se proyectan nuevos tejidos urbanos pendientes de ordenación mediante un plan especial de reforma interior y de la gestión consiguiente. A estos efectos, además de la exigencia de su adecuación al entorno edificado, se incluyen en una zona propia (F) que comprende varios grados, cada uno de ellos caracterizado por un índice de edificabilidad real y una densidad de viviendas aplicables a la superficie bruta del ámbito.

Los parámetros de los distintos grados referidos se concretan en el artículo 5.2.2, 1 de las normas urbanísticas, correspondiendo los grados 10 y 11 a usos productivos. Conforme al mismo artículo, las condiciones de ordenación de cada zona o sector F se desarrollan en una ficha, contenidas en el Anejo IV de las normas urbanísticas, en la que se concreta, entre otros aspectos, su adscripción a alguno de los grados posibles, objetivos y condiciones vinculantes de la ordenación, aprovechamiento medio del sector, porcentaje de cesión de suelos destinados a sistemas locales de zonas verdes, equipamiento o viario, y la remisión de la regulación de los usos y la tipología edificatoria a una de las calificaciones reguladas por el plan general para el suelo urbano consolidado. Están afectadas por la banda de reserva del estudio las zonas **F-86-1, F-86-2 y F-86-3**.

Por su parte, el artículo 5.4.1, de las normas urbanísticas define los suelos calificados como “zona H”, ó áreas de edificación destinadas a usos productivos pendientes de gestión, como sigue:

1. Corresponden a sectores del suelo urbano no consolidado de uso dominante productivo, en edificios aislados o agrupados, pudiéndose incluir otros usos complementarios o compatibles dentro de los polígonos o corredores industriales. Su ordenación detallada está contenida en el plan general, pero están pendientes de la correspondiente gestión.

Para la regulación de los usos permitidos en estas zonas, se establecen los grados H1 y H2. La ordenación gráfica pormenorizada de cada zona H se recoge en el plano de Calificación y Regulación del Suelo del plan general. El Anejo IV de las normas urbanísticas contiene para cada zona: la asignación del grado H1 o H2; superficie total del sector y las de cesiones para viario, zona verde y otras dotaciones; porcentaje total de cesiones de suelo; y, en su caso, observaciones relativas a objetivos de la ordenación o su afección por las distintas modificaciones del plan general. Resultan afectadas por la banda de reserva del estudio informativo las zonas **H-86-4, H-86-5, H-86-6, H-86-7 y H-86-11**.

En cuanto a su gestión, las zonas F y H requieren la ejecución sistemática de la ordenación en una o varias unidades de ejecución, mediante el sistema de gestión que corresponda a cada unidad o sector y a través de los proyectos de reparcelación y urbanización correspondientes, que suponen la ejecución jurídica y física del planeamiento.

Conforme a los artículos 12 y 13 del texto refundido de 2014 de la Ley de Urbanismo de Aragón, una vez recibidas por el Ayuntamiento las obras de urbanización conjuntas de cada sector o unidad de ejecución, los terrenos adquieren de facto la condición de suelo urbano consolidado.

* * *

El extremo oeste de la línea ferroviaria objeto del estudio informativo discurre por el ámbito del **proyecto supramunicipal de la “Plataforma Logística de Zaragoza – PLAZA”**, redactado por iniciativa autonómica, estando vigente la ordenación y regulación recogida en la Modificación N.º 12 que fue aprobada mediante Orden FOM/256/2024, de 11 de marzo (BOA N.º 59, de 23 de marzo de 2024).

El proyecto supramunicipal califica los suelos ocupados por las infraestructuras ferroviarias como sistema general ferroviario (SGF), conforme al artículo 7 de la ley 38/2025.

III. ACTUACIONES PREVISTAS EN EL ESTUDIO INFORMATIVO

El objeto del estudio informativo se enmarca dentro del proyecto titulado “*Superando las conexiones perdidas entre Francia y España: estudios para la rehabilitación de la sección ferroviaria transfronteriza Pau – Zaragoza*”. El proyecto está siendo desarrollado de manera conjunta entre los Ministerios competentes de Francia y España, la Región de Nueva Aquitania, la Comunidad Autónoma de Aragón y la entidad pública empresarial “Administrador de Infraestructuras Ferroviarias” (ADIF) y permitirá el restablecimiento de las circulaciones de viajeros y mercancías entre Zaragoza y Pau, habilitando un corredor ferroviario alternativo al Mediterráneo y Cantábrico para la conexión entre España y Francia.

El estudio informtativo tiene por finalidad permitir la conexión en ancho estandar de los tráficos de mercancías de la futura línea internacional Zaragoza – Huesca – Canfranc con la plataforma logística PLAZA. La línea ferroviaria dispone actualmente de ancho estandar desde Huesca hasta el Nudo de Miraflores, situado al sureste del núcleo principal de Zaragoza. Las actuaciones del estudio informativo se concentran en el tramo comprendido desde el Nudo de Miraflores hasta PLAZA, en nuestro término municipal.

En una primera fase del estudio (Fase I) se plantearon tres alternativas de actuación, descartandose una de ellas en las conclusiones de esa primera fase. La Fase II del estudio ha incluido la definición y análisis comparativo de las dos alternativas seleccionadas, denominadas Alternativa A y B. Ambas alternativas planteaban el mismo trazado, diferenciandose únicamente en el tipo de vía con que se duplicaba la línea. La Alternativa B, aprobada definitivamente, consiste en la duplicación de vía, disponiendo una nueva vía de ancho mixto, compuesta por tres perfiles ó carriles con dos interejos distintos correspondientes al ancho ibérico (o ancho RENFE) y al ancho estandar (o ancho internacional o de alta velocidad).

El estudio informativo distingue 4 tramos, con las siguientes características y actuaciones previstas en ellos, resumidas sucintamente:

- **Tramo 1 – Suroeste.** Está comprendido entre PLAZA y el desvío del ramal de bifurcación hacia Teruel / Sagunto. Tiene una longitud aproximada de 6,9 Km.

Se trata de una zona en la que ya existe una plataforma con vía doble de ancho ibérico. Se plantea únicamente la renovación y cambio a vía de ancho mixto de la vía situada más al norte, dentro de la plataforma existente, sin preverse su ampliación y por tanto sin ocupación de nuevos terrenos.

- **Tramo 2 – Sur.** Incluye la zona desde el ramal de bifurcacion hacia Teruel hasta los viaductos sobre la Autovía A-23 y el rio Huerva, con una longitud aproximada de 3,8 Km.

Las actuaciones necesarias en este tramo se incluyen en el “Estudio Informativo del corredor cantábrico-mediterráneo de alta velocidad. Tramo Teruel-Zaragoza”, por lo que no se definen en el estudio informativo que motiva la modificación TR24/08.

- **Tramo 3 – Sureste.** Comienza tras el viaducto sobre el río Huerva, atraviesa el Nudo de La cartuja y concluye en la zona previa a la estación de La Cartuja. Tiene una longitud aproximada de 8,8 Km.

En este tramo la infraestructura ferroviaria dispone actualmente de una sola vía en ancho ibérico. La actuación prevista en el estudio consiste en duplicar la vía, disponiendo una nueva en ancho mixto. La mayor parte del trazado discurre por el corredor actual, a excepción de zonas puntuales, de escasa longitud y anchura, en que se amplía la plataforma existente, definiéndose en los planos del estudio las bandas de reserva al respecto; en la parte correspondiente al Nudo de La Cartuja, previo a la estación homónima, se define un nuevo trazado por cambio del radio de curvatura de la línea, afectando a nuevos terrenos en una banda de unos 400 m de longitud y 34 m de anchura.

- **Tramo 4 – Norte.** Está comprendido entre la estación de La cartuja y el Nudo de Miraflores, con una longitud de 5,7 Km.

La infraestructura posterior a la estación de La Cartuja dispone actualmente de una sola vía en ancho ibérico. El estudio plantea en este tramo duplicar la vía, para lo que se implanta una nueva de ancho mixto, ampliando hacia el norte la anchura de la plataforma existente en parte del tramo. Se define para ello una banda de reserva continua de nuevos terrenos a ocupar al fondo de los polígonos industriales de San Valero y Miraflores, situados al sur de la carretera de Castellón (N-232).

La ubicación de los distintos tramos, elementos y nudos ferroviarios del estudio informativo y del entorno del núcleo de Zaragoza se representan en “Plano de Situación” del estudio, incluido en el ANEXO 1, cuyo extracto se adjunta:



IV. CONVENIENCIA Y NECESIDAD DE LA MODIFICACION

El 9 de enero de 2025 tiene entrada en el Servicio Técnico de Planeamiento y Rehabilitación el expediente 53864/2024, relativo al “*Estudio informativo de la conexión en ancho estándar de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau con la plataforma logística de Zaragoza PLAZA*”. De acuerdo a su contenido, el 26 de julio de 2024 la Subdirección General de Planificación Ferroviaria traslada a este Ayuntamiento la Resolución del 26 de junio de 2024, de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, por la que se aprueba definitivamente el estudio informativo referido y su expediente de información pública y audiencia de Administraciones.

Dicha resolución fue publicada en el Boletín Oficial del Estado Número 160, de 3 de julio de 2024. El punto Segundo de la resolución concreta que la solución definitivamente aprobada se corresponde con la Alternativa B de la Fase II del estudio informativo. La resolución y la solución aprobada son de libre consulta en la siguiente dirección:

<https://www.transporte.gob.es/ferrocarriles/estudios-de-planificacion/>

El estudio informativo tiene como finalidad permitir la conexión en ancho estándar de los tráficos de mercancías de la futura línea internacional Zaragoza – Huesca – Canfranc con la Plataforma Logística de Zaragoza PLAZA. La línea ferroviaria dispone actualmente de ancho estándar desde el Nudo de Miraflores hasta Huesca. Las actuaciones del estudio informativo se concentran, por tanto, en los tramos comprendidos entre el Nudo de Miraflores, la Estación de La Cartuja, el viaducto sobre el río Huerva, la bifurcación de la infraestructura ferroviaria hacia Teruel y el centro ferroviario de ADIF existente en PLAZA, en nuestro término municipal.

La conexión en ancho estándar se plantea duplicando la vía en ancho mixto en la plataforma ferroviaria ya existente entre el Nudo de Miraflores, Nudo de La Cartuja y PLAZA, en suelos que en su mayor parte tienen una calificación urbanística acorde a su destino: calificados como de “Protección del Sistema de Comunicaciones e Infraestructuras” [SNU ES (SCI)] por el Plan General de Ordenación Urbana, o como “Sistema General Ferroviario” [SGF] por el Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza – PLAZA.

Conforme al artículo 5.7 de la ley del sector ferroviario, el estudio informativo define en los planos 7.1, 7.2, 7.3 y 7.4 (incluidos en el ANEXO 1 de esta memoria), las bandas de reserva correspondientes a la ocupación previsible de la infraestructura ferroviaria en aquellos suelos en que la ampliación en anchura de la plataforma supone un incremento en superficie de los terrenos ya calificados como de protección del sistema de comunicaciones e infraestructuras por el plan general [SNU ES (SCI)].

El planteamiento general del estudio hace que las afecciones de las bandas de reserva a la clasificación y calificación urbanísticas vigentes no sean significativas, reduciéndose a terrenos más o menos puntuales situados en los Tramos 3 y 4 del estudio, exteriores al ámbito de PLAZA.

Concretamente, en el Tramo 3, comprendido entre el viaducto sobre el Huerva y la estación de La cartuja, en las áreas de referencia 88 y 86, las bandas de reserva afectan a zonas de escasa longitud y anchura, a excepción de un tramo de unos 400

m de longitud en que se modifica el trazado de la plataforma actual por cambio del radio de curvatura en el Nudo de La Cartuja, correspondientes a terrenos calificados como suelo no urbanizable especial de protección de los ecosistemas natural o productivo agrario. En el Tramo 4, comprendido entre la estación de La Cartuja y el Nudo de Miraflores, en el área de referencia 86, la banda de reserva afecta a: la parcela de equipamiento deportivo privado ED(PV) 86.17, en suelo urbano consolidado; al área de intervención U-86-2B, de planeamiento recogido en suelo urbano y uso productivo; y a las áreas de intervención F-86-3, H-86-11, F-86-2, H-86-7, F-86-1, H-86-6, H-86-5 y H-86-4, de desarrollo del plan general vigente y uso igualmente productivo. Estas áreas de intervención se encuentran en distintas fases de su desarrollo, gestión y ejecución urbanística sistemática.

El régimen de incidencia de la planificación de las infraestructuras ferroviarias sobre el planeamiento urbanístico, regulado en los artículos 5 y 7 expuestos de la ley 38/2015 del sector ferroviario, no hace preceptiva la adaptación del planeamiento urbanístico de carácter general a las previsiones de los estudios informativos tras la aprobación de estos, excepto en los casos de revisión o redacción de un nuevo tipo de planeamiento general. En el mismo sentido de la no obligatoriedad inmediata de adaptación del planeamiento general, el artículo 5.8 establece que en caso de transcurrir diez años tras la aprobación de un estudio informativo sin que se hayan iniciado las obras correspondientes, queda sin efecto la obligatoriedad de incluir las previsiones de los estudios informativos en la revisión o redacción de nuevos instrumentos de planeamiento urbanístico general.

No obstante, el artículo 7.2 de la ley del sector ferroviario añade que *“no podrán aprobarse instrumentos de modificación, revisión, desarrollo o ejecución de la ordenación territorial y urbanística, que contravengan lo establecido en un estudio informativo aprobado definitivamente”*, que en coherencia con el artículo 5.8 ha de entenderse durante los diez años de vigencia del estudio.

Conforme a lo expuesto en el apartado VII en relación al artículo 85.3 del texto refundido de 2014 de la ley de urbanismo de Aragón, la presente alteración del plan general tiene carácter de modificación de menor entidad, por no afectar a las determinaciones propias de la ordenación estructural del artículo 40, lejos de los criterios y causas objetivas para la revisión del plan general recogidas en el artículo 84.2 de la misma ley.

Por ello y en coherencia con el régimen de incidencia de la planificación de las infraestructuras ferroviarias en el planeamiento urbanístico, se ajusta el objeto de esta modificación del plan general a la incorporación, en las características de las parcelas dotacionales afectadas en suelo urbano consolidado o en áreas de intervención con proyecto de reparcelación aprobado y en las determinaciones de las áreas de intervención mencionadas, de las referencias a su afección por el “Estudio informativo de la conexión en ancho estándar de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau con la plataforma logística de Zaragoza PLAZA”, con la finalidad de que sean incluidas las previsiones del estudio informativo en los instrumentos de modificación, desarrollo o ejecución de la ordenación en dichas áreas de intervención, en el caso de su tramitación en el periodo de vigencia de las previsiones del estudio informativo.

Esta memoria deja además constancia de los terrenos calificados como suelo no urbanizable especial de distintas categorías de las definidas en el artículo 6.1.1 de las normas urbanísticas, afectados por bandas de reserva, cuya calificación urba-

nística difiere de su destino previsto en el estudio informativo. Se hace notar que conforme al artículo 6.3.25,2.b) de las normas urbanísticas, en tanto no se obtengan o expropien estos terrenos para la ejecución de las actuaciones previstas, se permiten en ellos los usos propios de la condición natural del suelo colindante (de protección del ecosistema natural o del ecosistema productivo agrario), por lo que si la modificación adaptase su calificación a la de protección del sistema de comunicaciones e infraestructuras, en nada se verían afectados sus usos respecto a los permitidos en su calificación vigente.

Complementariamente, en el ámbito del proyecto supramunicipal de PLAZA, en terrenos comprendidos entre la Ronda del Ferrocarril, la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Barcelona y la Autovía A-2 por los que discurre la línea ferroviaria en que se prevé actuar, la modificación cambia la calificación urbanística actual de dos áreas de suelo, de sistema general no urbanizable [SGNU] a la de suelo no urbanizable genérico de actividades logísticas ligadas al transporte [SNU G (AL)], acorde a la ordenación vigente en PLAZA correspondiente a la Modificación n.º 12 del proyecto supramunicipal.

Con carácter formal, se subsana el error detectado en el Anejo VIII de las normas urbanísticas (“Suelos pertenecientes a Sistemas de Espacios Libres y de Equipamiento y Servicios”), relativo a la identificación de la parcela dotacional ED(PV) 86.17.

V. AFECCIONES URBANÍSTICAS DEL ESTUDIO INFORMATIVO Y DETERMINACIONES DE LA MODIFICACIÓN

Como se ha expuesto previamente, el estudio informativo plantea la conexión en ancho estandar entre el centro de ADIF de PLAZA y el Nudo de Miraflores duplicando la vía en ancho mixto en la plataforma ferroviaria ya existente, en suelos que en su mayor parte tienen una calificación urbanística acorde a su destino actual o previsto: calificados como de “*Protección del Sistema de Comunicaciones e Infraestructuras*” [SNU ES (SCI)] por el plan general, o como “*Sistema General Ferroviario*” [SGF] por el proyecto supramunicipal PLAZA que prevalece en su ámbito sobre el plan general.

El estudio informativo define en sus planos 7.1 (seis hojas), 7.2 (siete hojas), 7.3 (dos hojas) y 7.4 (cuatro hojas), incluidos en el ANEXO 1 de esta memoria, las bandas de reserva correspondientes a la ocupación previsible de la infraestructura ferroviaria en aquellos suelos en que la ampliación en anchura de la plataforma supone un incremento en superficie de los terrenos ya calificados como de Protección del sistema de comunicaciones e infraestructuras.

Los planos 7.1 a 7.4 identifican también los terrenos puntuales en los que se requiere una ocupación temporal, así como varios edificios aislados afectados por las actuaciones previstas.

El planteamiento general del estudio hace que las afecciones de las bandas de reserva a la clasificación y calificación urbanísticas vigentes no sean significativas, reduciéndose a terrenos más o menos puntuales situados en los Tramos 3 y 4 del estudio, exteriores al ámbito de PLAZA.

Las afecciones de estudio informativo al plan general en los distintos tramos y, en su caso, las determinaciones de la modificación derivadas de ellas son, en concreto, las siguientes:

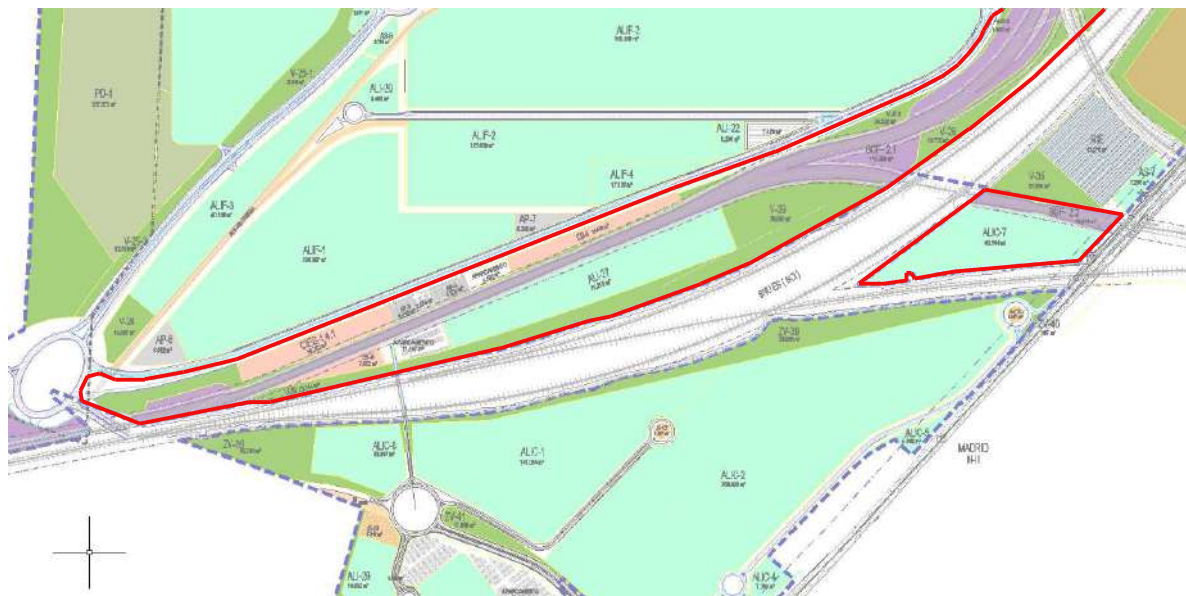
V.1. TRAMO 1. PLAZA – BIFURCACIÓN TERUEL

La infraestructura ferroviaria dispone en este tramo de doble vía de ancho ibérico. Las actuaciones planificadas consisten en el cambio de la vía situada más al norte a vía de ancho mixto, sin previsión de la ampliación de la plataforma existente y por tanto sin definición de bandas de reservas.

La nueva vía de ancho mixto prevista en la plataforma existente se representa en el plano 7.1, en terrenos correspondientes a las áreas de referencia 90 y 89 del plan general.

La **mitad oeste del Tramo 1** corresponde al ámbito de proyecto supramunicipal PLAZA. De acuerdo a los planos de ordenación P-1 “Zonificación” y P-2 “Usos pormenorizados” de su modificación nº 12, la vía de ancho mixto se ubica en terrenos calificados como “Sistema general ferroviario” [SGF], conforme al artículo 7 de la ley del sector ferroviario y prevaleciendo esta calificación sobre las referencias del plano de Clasificación del Suelo del plan general que se dirán.

Concretamente, el extremo oeste de la vía de ancho mixto corresponde a las parcelas SGF-1 y SGF-2, en qué se encuentra el centro ferroviario de ADIF y la estación de mercancías Zaragoza-Plaza. Posteriormente discurre por las parcelas SGF-2.1 y SGF-2.2, representadas con trama morada en el plano P-1 de PLAZA, cuyo extracto se adjunta, y ubicadas entre el viario de la Ronda del Ferrocarril (al norte), la infraestructura ferroviaria de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona (intermedia y calificada por el plan general como suelo de “Protección del sistema de comunicaciones e infraestructuras” [SNU ES (SCI)]) y la Autovía A-2, al sur.



Extracto del plano P-1 Zonificación de la modificación 12 del proyecto supramunicipal PLAZA

El plan general, en el plano de Clasificación del Suelo, califica el ámbito de PLAZA como suelo no urbanizable genérico de “Actividades logísticas ligadas al transporte” [SNU G (AL)], y los sistemas generales vinculados a PLAZA como “Sistema general no urbanizable” [SGNU], sin detallar las calificaciones pormenorizadas del proyecto supramunicipal.

Con independencia del estudio informativo que motiva esta modificación, se ha constatado durante su formulación que en la hoja 73 del plano de Clasificación del Suelo del plan general se califican como “Sistema general no urbanizable” [SGNU] las zonas comprendidas entre el viario de la Ronda del Ferrocarril, (al norte), la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Barcelona (intermedia) y la Autovía A-2 (al sur), en las que el proyecto supramunicipal ordena varias parcelas lucrativas de uso logístico industrial (ALI-27 y ALIC-7), parcelas de sistema local de equipamiento (CIES-1.4.1, ES-5 y ES-6) y parcelas de zonas verdes y espacios viarios de aparcamiento, al igual que en el resto del ámbito de PLAZA calificado por el general como suelo no urbanizable genérico de “Actividades logísticas ligadas al transporte” [SNU G (AL)].

Por aplicación del mismo criterio utilizado en el resto del ámbito ordenado por el proyecto supramunicipal, a las dos zonas comprendidas entre los elementos del sistema de comunicaciones referidos, señaladas con línea roja en los planos de zonificación del proyecto supramunicipal, precedente, y de clasificación del suelo del plan general (hoja 73), adjunto a continuación, el plan general debería asignarles la calificación de suelo no urbanizable genérico de “Actividades logísticas ligadas al

transporte” [SNU G (AL)], frente a la de “Sistema general no urbanizable” [SGNU] que figura actualmente.

Extracto de hoja 73 del plano de Clasificación del Suelo del plan general

En cuanto a la **mitad este del Tramo 1**, a partir del cruce con la Autovía A-2 y fuera del ámbito de PLAZA, la plataforma ferroviaria existente discurre por terrenos de suelo no urbanizable especial de protección del sistema de comunicaciones e infraestructuras [SNU ES (SCI)] hasta la bifurcación de la línea hacia Teruel, conforme a las hojas 73, 74 y 84 del plano de Clasificación del Suelo del plan general y a las hojas 3 a 6 del plano 7.1 del estudio informativo. No se definen en estos planos del estudio informativo bandas de reserva en que se precise la ampliación de los terrenos de protección del sistema de comunicaciones e infraestructuras.

Las actuaciones planificadas en el Tramo 1 no suponen afecciones urbanísticas ni al proyecto supramunicipal de PLAZA ni al plan general, por lo que no se incorporan determinaciones derivadas del estudio informativo.

V.2. TRAMO 2. BIFURCACIÓN TERUEL - VIADUCTOS SOBRE A-23 Y EL HUERVA .

Como se ha indicado más arriba, las actuaciones necesarias en este tramo no se definen en el estudio informativo que motiva la modificación, sino en el “*Estudio Informativo del corredor cantábrico-mediterráneo de alta velocidad. Tramo Teruel-Zaragoza*” cuya aprobación definitiva no ha sido notificada a este Ayuntamiento. Por tanto, el Tramo 2, entre la bifurcación de la línea ferroviaria hacia Teruel y los viaductos sobre la Autovía A-23 y el Huerva, no es objeto de análisis.

V.3. TRAMO 3. VIADUCTOS SOBRE A-23 Y EL HUERVA – ESTACION LA CARTUJA.

La línea de ferrocarril cuenta actualmente con una sola vía de ancho ibérico en este tramo, comprendido entre el viaducto sobre el Huerva y la estación de La Cartuja. La actuación prevista en el estudio consiste en duplicar la vía, disponiendo una nueva en ancho mixto. La mayor parte del trazado de la nueva vía discurre por la plataforma existente, a excepción de las bandas de reserva que se definen al inicio y final del tramo que afectan a terrenos clasificados como suelo no urbanizable especial, de distintas categorías o calificaciones.

El trazado de la vía de ancho mixto prevista en paralelo a la existente se representa en el plano 7.2 (7 hojas) del estudio informativo, incluido en el ANEXO 1, en suelos de las áreas de referencia 88 y 86 del plan general e incluidos en las hojas 85, 86, 87 y 97 del plano de Clasificación del Suelo.

Las previsiones del estudio en el entorno de la estación de La Cartuja, final del Tramo 3 e inicio del Tramo 4, se grafían a mayor escala en el plano 7.3 (2 hojas), recogido en el mismo ANEXO 1.

En el inicio oeste del Tramo 3, las bandas de reserva representadas en la hoja 1 del plano 7.2 (correspondiente a las hojas 85 y 86 del plano de Clasificación del plan general), ocupan seis zonas puntuales de terrenos de longitudes de entre 80 y 400 m y anchuras máximas de 8 m, en previsión del ensanchamiento de la plataforma actual hacia el norte, que afectan a terrenos clasificados como suelo no urbanizable especial de “Protección del suelo estepario” [SNU EN (SE)], dentro de las categorías de protección del ecosistema natural.

Por superposición de la cartografía catastral con el plano de Clasificación del Suelo del plan general, mediante el VISOR de urbanismo municipal, se comprueba que las bandas de reserva en el inicio oeste del tramo 3 afectan puntualmente a las parcelas catastrales 50900A088000880000YK, 50900A088000940000YX y 50900A088000950000YI.

En la mitad este del Tramo 3, en la hoja 7 del plano 7.2 del estudio (en terrenos correspondientes a la hoja 97 del plano de Clasificación del plan general), se define una banda de reserva de 370 m de longitud y de 18 m de anchura máxima hacia el norte de la plataforma, sobre terrenos clasificados como suelo no urbanizable especial de “Montes y suelo de repoblación forestal” [SNU EN (RF)], dentro de las categorías de protección del ecosistema natural. Los terrenos afectados corresponden a parte de las parcelas catastrales 50900A071000090000YE y 50900A071000140000YZ, de acuerdo a la comprobación realizada con el VISOR de urbanismo.

En el final este del Tramo 3, en el Nudo de La Cartuja grafiado en la hoja 7 del plano 7.2, en terrenos incluidos en las hojas 97 y 87 del plano de Clasificación del plan general, el estudio informativo prevé un cambio del trazado de la plataforma actual por cambio del radio de curvatura, definiendo para ello una banda de reserva de unos 400 m de longitud en su eje central y 34 m de anchura, que afecta a terrenos calificados como suelo no urbanizable especial de "Protección de la agricultura en el regadío alto tradicional" [SNU EP (R)], dentro de las categorías de protección del ecosistema productivo agrario.

De acuerdo a la superposición de la cartografía catastral con el plano de Clasificación del Suelo del plan general, están afectadas por la banda de reserva en el nuevo tramo curvo las siguientes parcelas catastrales: 50900A070002210000YR, 50900A070002240000YI, 50900A070002250000YJ, 50900A070002260000YE, 50900A070002670000YA, 50900A070002660000YW, 50900A070003580000YU, 50900A070003590000YH, 50900A070002290000YU y 50900A070002310000YZ.

A todas la bandas de reserva definidas en el Tramo 3 sobre suelos calificados actualmente como de protección de los ecosistemas natural o productivo agrario, una vez obtenidos y ejecutadas la actuaciones previstas en el estudio informativo, les corresponderá la calificación de "Protección del sistema de comunicaciones e infraestructuras" [SNU ES (SCI)], con las limitaciones de usos que se regulan específicamente en el artículo 6.3.25 de las normas urbanísticas.

El apartado 2.b) del artículo 6.3.25 regula el régimen transitorio de uso de los suelos destinados a infraestructuras de transporte terrestre, concretando que *"Hasta el momento en que, en su caso, procediera su obtención o expropiación para su vinculación a la infraestructura de que se trate, en los terrenos delimitados por el plan general con esta categoría sólo se permiten los usos propios de la condición natural del suelo colindante (protección del ecosistema natural, del ecosistema productivo agrario...) conforme a lo establecido en estas normas, pero sin construcciones o instalaciones de carácter permanente"*.

De acuerdo a este régimen transitorio, el cambio en esta modificación de la calificación actual de los terrenos afectados por las bandas de reserva, a suelo de protección del sistema de comunicaciones e infraestructuras, en nada variaría los usos de los terrenos respecto a los permitidos en sus calificaciones vigentes hasta el momento de su posible obtención o expropiación, por lo que se opta por no alterar en esta modificación la calificación actual de los terrenos de las bandas de reserva en suelo no urbanizable especial de protección de los ecosistemas natural o agrario.

V.4. TRAMO 4. ESTACION LA CARTUJA – NUDO MIRAFLORES.

El tramo 4 dispone actualmente de una sola vía en ancho ibérico. El estudio plantea duplicar la vía, implantando una nueva de ancho mixto al norte de la existente. Para ello se ensancha hacia ese lado la plataforma existente y se define una banda de reserva continua de nuevos terrenos a ocupar a continuación de la estación, al fondo de varios polígonos industriales, entre ellos los de Miraflores y de San Valero I y II, situados al sur de la carretera de Castellón (N-232) y correspondientes a nuevas áreas de intervención de uso productivo.

La nueva vía de ancho mixto se representa en el plano 7.4 (4 hojas) del estudio informativo, incluido en el ANEXO 1, en suelos correspondientes al área de referencia 86 del plan general e incluidos en las hojas 87, 77 y 76 del plano de Clasificación del Suelo y en las hojas N-20, N-19, M-18, L-18 y L-17 del plano de Califi-

cación y Regulación del Suelo, mencionadas las hojas de sureste a noroeste. El entorno de la estación de La Cartuja se grafía a mayor escala en el plano 7.3 (2 hojas) del estudio, recogido en el mismo anexo.

La banda de reserva afecta en este tramo: a la parcela de equipamiento deportivo privado ED(PV) 86.17, en suelo urbano consolidado; al área U-86-2B, de planeamiento recogido en suelo urbano y uso dominante productivo; y a las áreas de intervención F-86-3, H-86-11, F-86-2, H-86-7, F-86-1, H-86-6, H-86-5 y H-86-4, de desarrollo del plan general vigente y uso igualmente productivo. Esta parcela y áreas tienen frente, al noreste, hacia el lado sur de la carretera de Castellón (N-232) y al suroeste hacia la infraestructura ferroviaria objeto del estudio informativo. Su ordenación gráfica pormenorizada se define en las hojas N20, N19, M19 y M18 del plano de Calificación y Regulación del Suelo del plan general, que se incluyen en el ANEXO 2 con la banda de reserva superpuesta en ellas, con rayado azul. Se adjunta un extracto de dichas hojas de calificación:



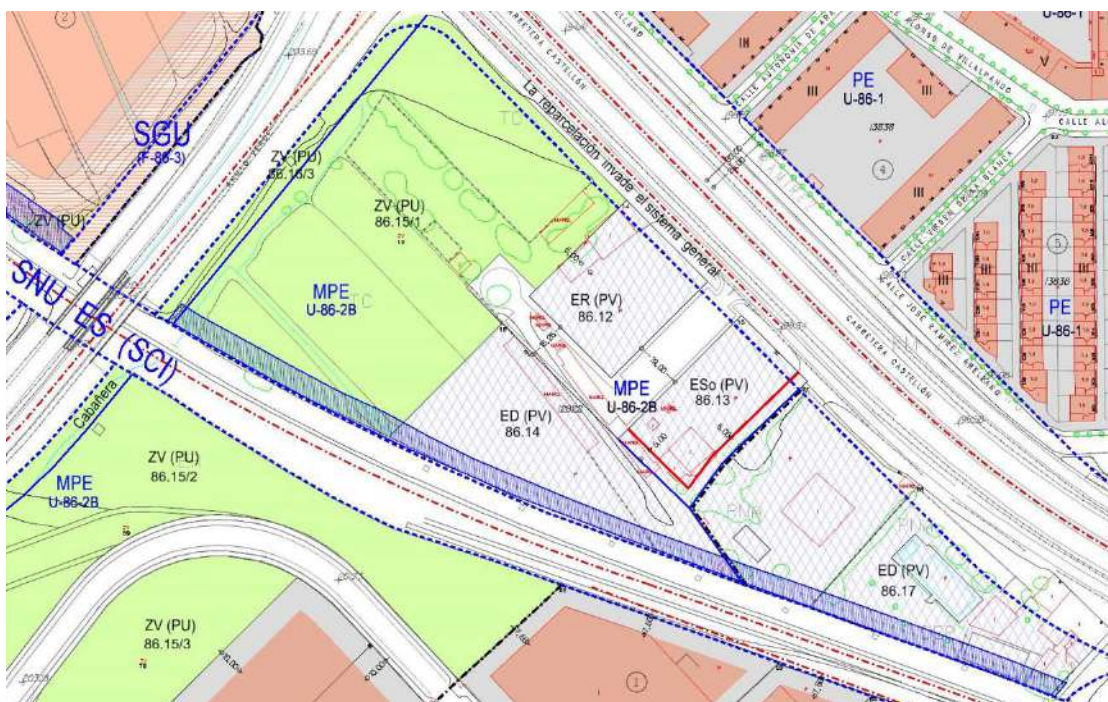
Banda de reserva prevista en el Tramo 4, en área de referencia 86

Las afecciones de la banda de reserva a la parcela de equipamiento privado y a las áreas de intervención referidas, ordenadas de sureste a noroeste, y su estado de desarrollo y ejecución se concreta en lo que sigue.

- En el extremo este del tramo 4, la banda de reserva afecta a la parcela de equipamiento deportivo privado ED(PV) 86.17, de una superficie de 7.565 m² según el Anejo VIII “Suelos pertenecientes a Sistemas de Espacios Libres y de Equipamiento y Servicios” de las normas urbanísticas.

La parcela tiene acceso desde la carretera de Castellón y no está incluida en ningún ámbito de desarrollo urbanístico sistemático, ni del plan general vigente ni de planes generales anteriores, por lo su clasificación es de suelo urbano consolidado.

La parcela ED(PV) 86.17 corresponde a las parcelas catastrales 1282208XM8018A0001MU y 1282207XM8018A0001FU. El plan general establece el lindero frontal de la parcela dotacional retranqueado respecto a los linderos frontales de las parcelas catastrales actuales, previendo la cesión de suelo en la zona retranqueada con destino a sistema general viario en la margen sur de la N-232. Dicha cesión se encuentra actualmente sin materializar, en atención a la superposición de la cartografía catastral y los planos del plan general mediante el VISOR de urbanismo.



Banda de reserva prevista en la parcela ED(PV) 86.17 y en el área U-86-2B

La banda de reserva prevista junto al ferrocarril ocupa una superficie de unos 1.012 m² de la parcela ED(PV) 86.17, con anchura media de 7,48 m.

- El **área U-86-2B** es una zona de planeamiento recogido de desarrollo del plan general de 1986, cuya primera ordenación fue dada por un plan especial aprobado el 30 de mayo de 2001 (expte. 3206264/1995). El 29 de febrero de 2008 se aprueba una modificación del plan especial, que constituye la ordenación vigente en el ámbito (expte. 1395136/2006). Cuenta con proyecto de reparcelación aprobado el 29 de septiembre de 2009 (expte. 819851/2006). El proyecto de urbanización se aprobó inicialmente el 23 de julio de 2009, declarándose su caducidad el 28 de septiembre de 2016 (expte. 725576/2004).

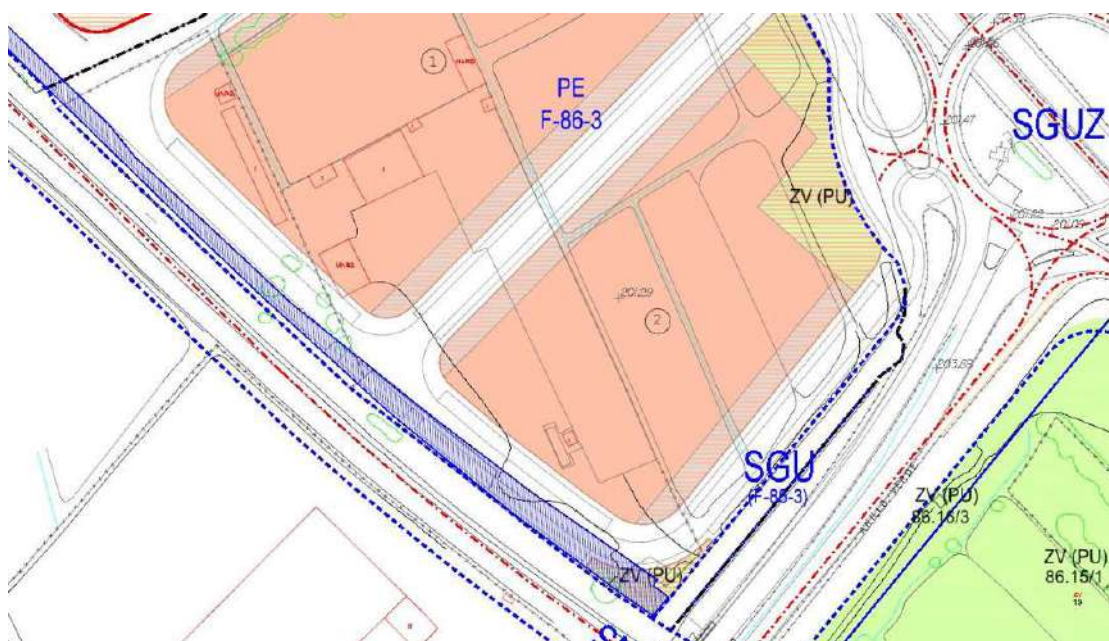
La banda de reserva prevista afecta a la parte del area de intervención situada al norte de la infraestructura ferroviaria objeto del estudio y más concretamente: a la parcela de equipamiento deportivo privado ED(PV) 86.14, de 5.132 m² según el Anejo VIII de las normas urbanísticas (parcela catastral 1282216XM8018C0001XW); y a la zona verde pública ZV(PU) 86.15/1 [porción 1 de la ZV(PU) 86.15], de 14.898,33 m² conforme al proyecto de reparcelación (parcela catastral 1282213XM8018C0001KW).

La superficie de la banda de reserva es de unos 1.096 m² en la parcela ED(PV) 86.14, con 7,43 m de anchura media, y de unos 827 m² en la parcela ZV(PU) 86.15/1 y 8,27 m de anchura media, en su fondo sur.

- El área **F-86-3** tiene plan especial aprobado definitivamente el 27 de junio de 2008 (expte. 1421512/2004). Las bases y estatutos de la Junta de Compensación y la constitución de la Junta recibieron la aprobación definitiva el 17 de abril y 10 de septiembre de 2009, respectivamente (exptes. 1111743/2008 y 927448/2009). Los proyectos de reparcelación y urbanización se aprobaron inicialmente el 19 de octubre y 23 de diciembre de 2011, respectivamente, sin que ninguno de ellos haya recibido la aprobación final (exptes. 1450193/2010 y 1450242/2010).

La banda de reserva por ampliación del ferrocarril se sitúa en el fondo suroeste del ámbito, afectando al “Vial C” ordenado con una superficie de 6.798,39 m² y anchura variable entre 20 y 22 m, así como a la zona verde pública ZV(PU) de 359,45 m² ordenada junto al extremo sur del vial.

La sección transversal del “vial C” propuesta en el plan especial se compone de acera de 2 m de anchura junto a las parcelas edificables de uso productivo, calzada de doble carril de 7 m de anchura conjunta, banda de estacionamientos en batería de 4,50 m de profundidad a cada lado de la calzada, y acera de anchura variable con un mínimo de 2 m junto a los terrenos de la línea ferroviaria actual calificados como tales.

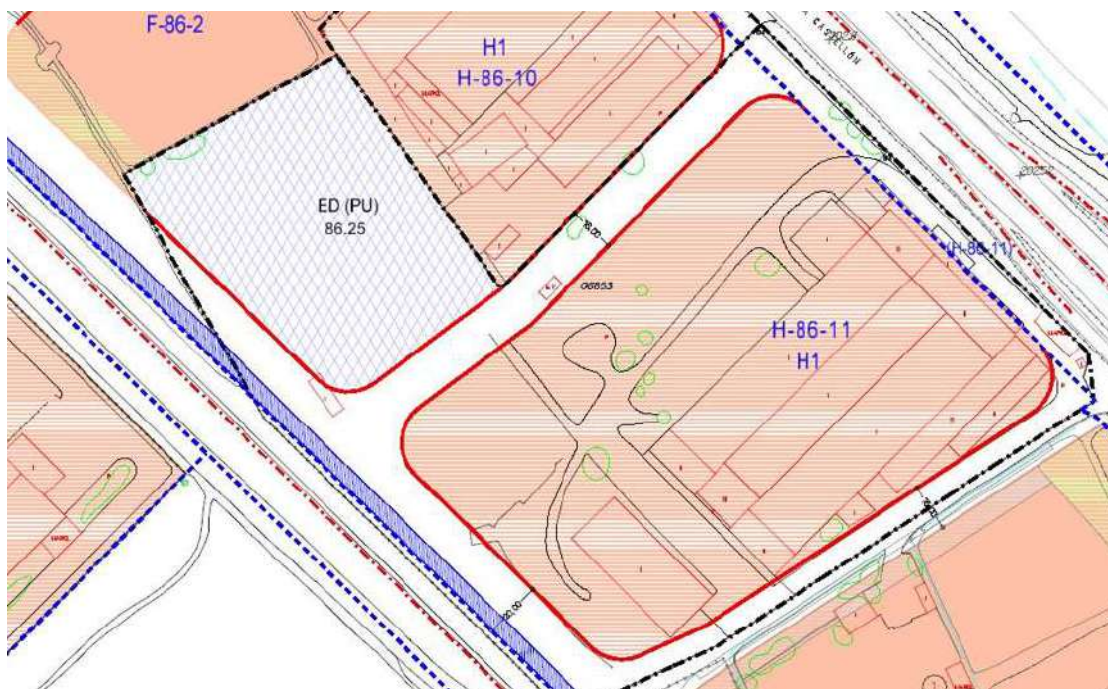


Banda de reserva prevista en el área F-86-3

La superficie de la banda de reserva en la F-86-3 es de unos 1.708 m², con anchuras de entre 10,60 y 3,80 m; su afección corresponde a las parcelas catastrales 001600600XM80G0001TQ, 001600400XM80G0001PQ y 50900A070090910000YX, siendo esta última un camino de dominio público y titularidad municipal de acuerdo a la Sede Electrónica de Catastro.

- El **área H-86-11** tiene su ordenación pormenorizada grafiada en las hojas N19 y N20 del plano de Calificación del suelo; las determinaciones de calificación (H1), superficie total y cesiones de suelo para viario y dotaciones de equipamiento se concretan en el Anejo IV de las normas urbanísticas. No consta actualmente la tramitación de los proyectos de reparcelación y urbanización, ni tampoco la concesión de autorizaciones previas a la urbanización en vigencia del plan general actual.

El estudio informativo prevé la banda de reserva en el lado suroeste del vial de 20 m de anchura conjunta ordenado al fondo del sector. La superficie de la banda de reserva es de unos 905 m², con anchuras de entre 5,92 y 5,34 m.



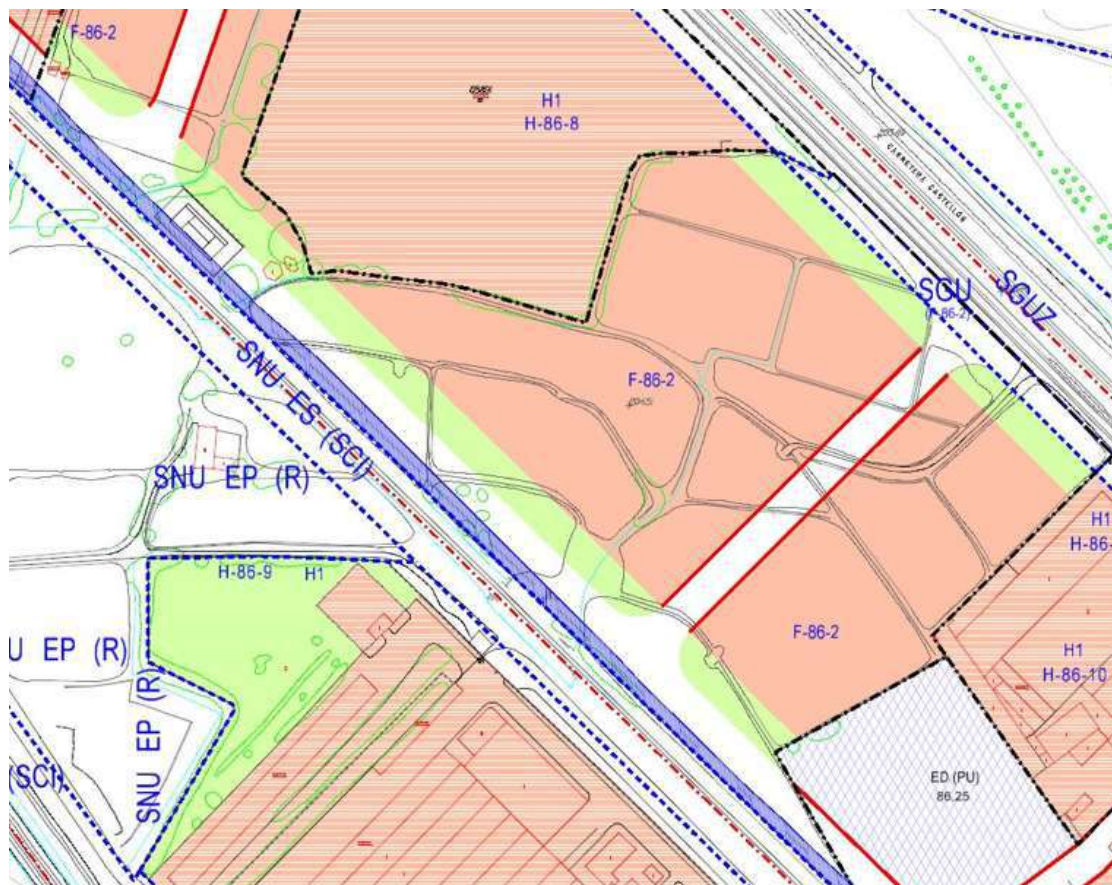
Banda de reserva prevista en el área H-86-11

Los terrenos afectados por la banda de reserva corresponden a la parcela catastral 0885304XM8008F0001FW.

- En el **área F-86-2** no se ha presentado a trámite el plan especial que ordene detalladamente el sector; tampoco se han tramitado por tanto los proyectos de reparcelación y urbanización.

El plan general define una ordenación gráfica orientativa pero acorde con las condiciones vinculantes de la ficha de ordenación del Anejo IV de las normas urbanísticas. Dicha ordenación prevé en el suroeste del sector, junto a la infraestructura ferroviaria, un vial de 20 m de anchura conjunta y una zona verde de 15 m de anchura entre el vial y los linderos suroeste de las parcelas edificables.

La banda de reserva prevista ocupa una superficie de unos 3.333 m² en el vial suroeste, con anchuras de entre 8,49 y 5,93 m.



Banda de reserva prevista en el área F-86-2

La previsión del estudio afecta a terrenos de las parcelas catastrales 50900A070000760000YA, 50900A070000700000YE, 50900A070000660000YJ, 50900A070004590000YB, 50900A070090110000YQ, 001100100XM80G0001RQ, 50900A070000380000YU y 50900A070090670000YW.

- La ordenación gráfica del **área H-86-7** se recoge en las hojas M19 y N19 del plano de Calificación del plan general y sus determinaciones relativas a la calificación (H1), superficie total y cesiones de suelo para viario y dotaciones de equipamiento se definen en el Anejo IV de las normas urbanísticas. No consta la tramitación de los proyectos de reparcelación y urbanización. El 7 de mayo de 2015 se concedió una autorización previa en el ámbito (expte 36871/2015) en vigencia del plan general actual.

Se prevé la banda de reserva en lado suroeste del vial de 20 m de anchura ordenado junto al ferrocarril actual. La superficie de la banda de reserva es de unos 1.255 m², con anchos de entre 8,71 y 6,88 m.

Los terrenos previstos para ampliar el ferrocarril corresponden a las parcelas catastrales 0390303XM8008G0001OA y 0390301XM8009A0001FB.



Banda de reserva prevista en las áreas H-86-7 y F-86-1

- El área **F-86-1** se encuentra ordenada y ejecutada: su plan especial fue aprobado el 31 de marzo de 2005 (expte. 1104141/2003); el proyecto de reparcelación se aprobó definitivamente el 27 de octubre de 2006 (expte. 842305/2005); su proyecto de urbanización recibió la aprobación el 7 de mayo de 2007; las obras de urbanización fueron recibidas por el Ayuntamiento el 16 de diciembre de 2010 (expte. 1441373/2009).

De acuerdo a los artículos 12 y 13 de la ley de urbanismo de Aragón, al haber sido urbanizados los terrenos en ejecución del planeamiento, han adquirido de facto la condición de suelo urbano consolidado.

Análogamente a las áreas anteriores, la banda de reserva ocupa parte del vial de 20 m de anchura ejecutado en el suroeste junto al ferrocarril. Separan dicho vial respecto a las parcelas edificables de uso productivo las tres porciones de la zona verde pública ZV(PU) 86/26, con una anchura común de 10 m.

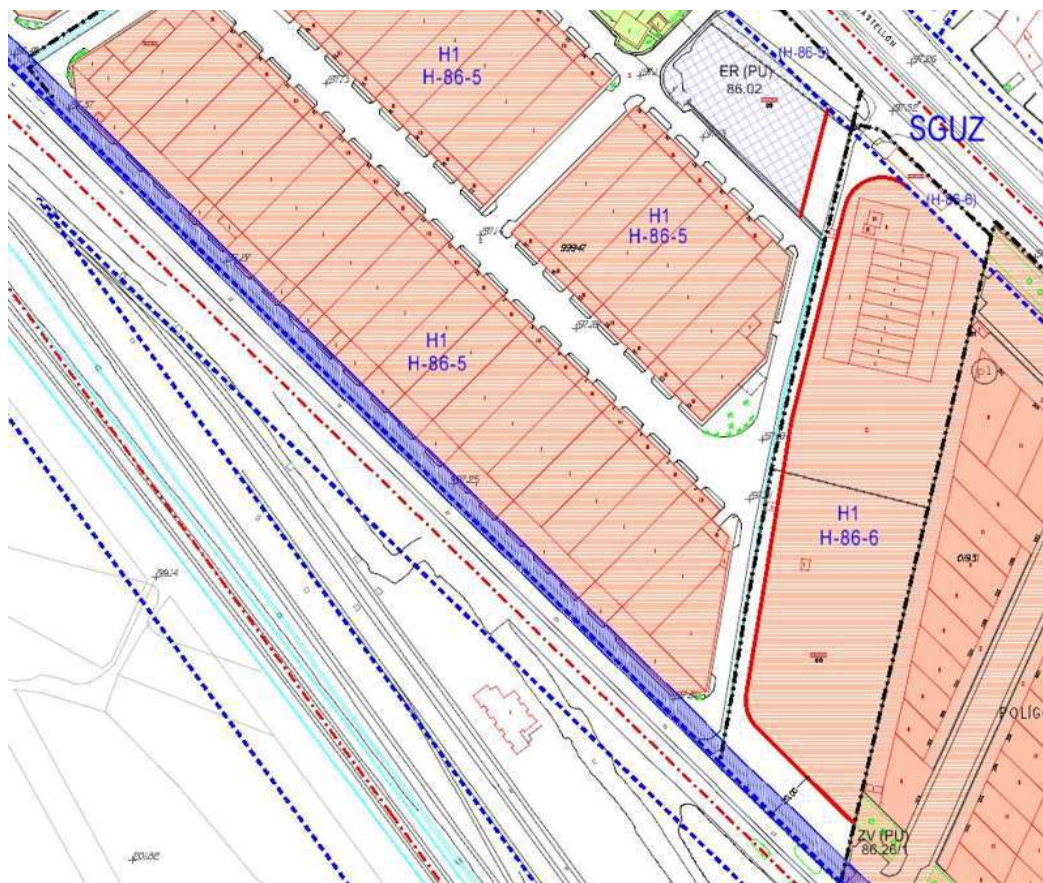
El vial, de titularidad municipal por efecto de la aprobación de la reparcelación y sin referencia catastral actual, se compone de calzada central de dos carriles, de 7 m de anchura conjunta, banda de aparcamientos en batería de 5 m de profundidad a cada lado de la calzada, y acera a ambos lados de 1,50 m de anchura cada una.

La superficie de la banda de reserva que afecta al vial es de unos 1.627 m², con anchuras entre 7,94 y 7,37 m.

- El **área H-86-6** tiene su ordenación pormenorizada definida en la hoja M19 del plano de Calificación del suelo; sus determinaciones escritas, relativas a la calificación (H1), superficie total y cesiones de suelo para viario, se recogen en el Anejo IV de las normas urbanísticas. No consta la tramitación de los pro-

yectos de reparcelación y urbanización, ni la concesión de autorizaciones previas a la urbanización.

El estudio informativo prevé la banda de reserva en el lado suroeste del vial de 20 m de anchura ordenado en el fondo del sector. La superficie de la banda de reserva es de unos 476 m², con anchuras de entre 7,37 y 6,54 m; se sitúa en terrenos de la parcela catastral 9994705XM8009C0001JG.



Banda de reserva prevista en las áreas H-86-6 y H-86-5

- La ordenación gráfica del **área H-86-5**, polígono San Valero I ó San Valero Este, se representa en la hoja M19 del plano de Calificación del suelo; al igual que en las zonas H precedentes, en el Anejo IV de las normas urbanísticas se concretan su calificación y superficies total y de cesiones de suelo. No se han tramitado los instrumentos de gestión y ejecución urbanística, ni se han concedido autorizaciones previas.

La ordenación del plan general respeta los linderos de las parcelas que fueron edificadas en 1977, conformando 3 grupos de naves adosadas separados por viales comunes de titularidad privada. Consta en los archivos municipales el proyecto de urbanización del polígono San Valero I aprobado el 25 de febrero de 1975 (expte. 28486/1974), derivado de la aprobación de la actuación aislada correspondiente.

Las naves de la agrupación más próxima al ferrocarril tienen su acceso desde el vial situado al noreste. Junto al lindero posterior, al suroeste, disponen de un espacio libre privado de entre 9,5 y 10 m de profundidad que ha sido ocupado parcial o totalmente con edificaciones o construcciones de ampliación

de las naves principales en más de la mitad de ellas. Media entre el lindero posterior del grupo de naves y la infraestructura ferroviaria actual un espacio libre común de entre 5,50 y 6 m de anchura.

La banda de reserva se prevé adosada a la infraestructura ferroviaria actual, con una superficie de 2.740 m² y anchuras de entre 7,41 y 7,01 m. Resulta afectada la parcela catastral 9994702XM7099D0001DW, que alberga los tres grupos de naves referidos y espacios libres comunes de viarios y aparcamiento, en régimen de propiedad horizontal.

- La ordenación gráfica del **área H-86-4**, polígono San Valero II u Oeste, se representa en las hojas M18 y M19 del plano de Calificación del suelo; en el Anejo IV de las normas urbanísticas se concreta su calificación y superficies total y de cesión de suelo para viario. No se han tramitado los proyectos de reparcelación y urbanización, ni concedido autorizaciones previas.

La ordenación del plan general respeta los linderos de las parcelas que fueron edificadas en 1979, constituyendo 3 grupos de naves industriales adosadas separadas por espacios viarios sin referencia catastral que en el plano de Calificación del suelo del plan general se representan como públicos. La parcelación y edificación se ejecutó de acuerdo a la actuación aislada aprobada el 12 de enero de 1978; el proyecto de urbanización correspondiente se tramitó en expediente 5233/1978, sin llegarse a aprobar definitivamente.

Las 15 naves de la agrupación más próxima al ferrocarril tienen su acceso desde el vial situado al noreste, excepto la referenciada en Catastro con el número 56, a la que se accede por el espacio viario existente junto al ferrocarril. Al igual que en el polígono San Valero I, junto al lindero posterior de la agrupación, al suroeste, en más de la mitad de las parcelas se ha ocupado parcial o totalmente el espacio libre privado de 10 m de profundidad por construcciones de ampliación de las naves principales. Entre el lindero suroeste del grupo de naves y la infraestructura ferroviaria actual existe un espacio viario de entre 7 y 4,60 m de anchura.



Banda de reserva prevista en el área H-86-4

La banda de reserva se prevé adosada a los terrenos del ferrocarril actual, con una superficie de unos 1.734 m² y anchura de entre 7,25 y 6,55 m.

La ampliación prevista de la infraestructura ferroviaria afecta a las siguientes parcelas catastrales: 9696815XM7099F0001EB, 9696814XM7099F0001JB, 9696813XM7099F0001IB, 9696812XM7099F0001XB, 9696811XM7099F0001DB, 9696810XM7099F0001RB, 9696809XM7099F0001XB, 9696807XM7099F0001RB, 9696806XM7099F0001KB, 9696805XM7099F0001OB, 9696804XM7099F0001MB, 9696803XM7099F0001FB, 9696802XM7099F0001TB y 9696817XM7099F0001ZB; esta última con acceso desde el espacio viario junto al ferrocarril.

Determinaciones de la modificación

Conforme a la justificación de la conveniencia y necesidad de la modificación, se incorporan las referencias relativas a la afección del estudio informativo en los siguientes apartados de los anejos de las normas urbanísticas del plan general:

- En el cuadro del área de intervención U-86-2B del Anejo III «Planeamiento recogido». Se incluye además la referencia a la modificación del plan especial aprobada el 29 de febrero de 2008, con publicación del acuerdo el 11 de abril de 2008.
- En las determinaciones de las áreas F-86-1, F-86-2 y F-86-3 del Anejo IV «Fichas de ordenación de las áreas de intervención en suelo urbano no consolidado».
- En la tabla de las zonas H-86-4, H-86-5, H-86-6, H-86-7 y H-86-11 del mismo Anejo IV.
- En las características de las parcelas ED(PV) 86.14, ZV(PU) 86.15 y ED(PV) 86.17 del Anejo VIII «Suelos pertenecientes a sistemas de espacios libres y de equipamiento y servicios».

Como subsanación puntual, se ha verificado en la formulación de la modificación TR24/08 la imprecisión existente en la identificación actual de la parcela dotacional ED(PV) 86.17 en el Anejo VIII de las normas, según la cual esta parcela corresponde a las “*Dotaciones procedentes del área de intervención U-86-2B*”. Se ha comprobado el carácter externo e independiente de esta parcela respecto a las áreas U-86-2A y U-86-2B inmediatas y su inclusión en la relación de suelos pertenecientes a sistemas y espacios de espacios libres y de equipamientos y servicios del plan general de 1986, con el código 86.4, identificación como “*Piscinas del Moscatelero*”, dotación de sistema local, existente, privado y de uso deportivo. El plan general vigente mantuvo la nueva alineación de la parcela hacia la N-232 y todas las características anteriores, identificándola erróneamente con referencia al área U-86-2B. La modificación aislada TR24/08 recupera la identificación original de la parcela proveniente del plan general de 1986, como “*Antiguas piscinas del Moscatelero*”.

VI. EFECTOS DE LA MODIFICACIÓN SOBRE EL TERRITORIO

Los apartados precedentes detallan suficientemente la inexistencia de efectos de la modificación aislada TR24/08 sobre el territorio, cuyas determinaciones principales tienen un mero carácter informativo, consistentes en la inclusión en las características de tres parcelas dotacionales y en las condiciones urbanísticas de nueve áreas de intervención, en los Anejos III, IV y VIII de las normas urbanísticas del plan general, de las referencias a su afección por el «Estudio informativo de la conexión en ancho estándar de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau con la plataforma logística de Zaragoza PLAZA».

En cuanto al cambio de calificación urbanística de “sistema general no urbanizable” a la de “suelo no urbanizable genérico de actividades logísticas ligadas al transporte”, en las dos zonas comprendidas entre el viario de la Ronda del Ferrocarril, la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Barcelona y la Autovía A-2, en terrenos del ámbito del proyecto supramunicipal PLAZA, la modificación TR24/08 se limita a adaptar la calificación de dichos terrenos, que en el texto vigente del proyecto supramunicipal dado por su modificación aislada n.º 12 están ordenados con parcelas lucrativas, de equipamiento de sistema local, zonas verdes y espacios viarios de estacionamiento de carácter local, en aplicación de los mismos criterios utilizados en el plan general para el resto de PLAZA desde la aprobación del primer texto del proyecto supramunicipal.

La modificación TR24/08 carece, por tanto, de efectos sobre el territorio, siendo su finalidad coordinar el texto del plan general con el estudio informativo aprobado, como instrumento de planificación de una infraestructura de carácter sectorial, así como dotar al plan general de una mayor coherencia con el proyecto supramunicipal PLAZA.

VII. MODIFICACIÓN DE MENOR ENTIDAD

De acuerdo con el artículo 85.3 del texto refundido de 2014 de la ley de urbanismo de Aragón, son modificaciones de menor entidad *«aquellas que no afecten a las determinaciones del plan propias de la ordenación estructural, conforme a las determinaciones del artículo 40 de esta ley»*.

Como se ha concluido anteriormente, la modificación aislada TR24/08 del plan general tiene principalmente un carácter informativo: su finalidad es coordinar el texto del plan general con el estudio informativo que motiva la modificación, aprobado el 26 de junio de 2024, incorporando para ello las referencias de su afección en los anejos de las normas urbanísticas en que se definen las características y condiciones urbanísticas de parcelas dotacionales y ámbitos de gestión y ejecución sistemática de la ordenación urbanística afectados.

Complementariamente, se adapta la calificación urbanística en dos zonas correspondientes al proyecto supramunicipal de la Plataforma Logística – PLAZA –, por aplicación de los mismos criterios del plan general en el resto del ámbito del proyecto supramunicipal, y se subsana una incoherencia puntual en la identificación de una de las parcelas dotacionales afectadas por el estudio informativo.

En consecuencia, de acuerdo con el artículo 85.3 del citado texto refundido, la modificación aislada TR24/08 del plan general puede considerarse de menor entidad y procede aplicar lo previsto en el texto refundido para las modificaciones de esta naturaleza y atribuir la competencia para su aprobación definitiva al Ayuntamiento de Zaragoza, que obtuvo la homologación prevista en su artículo 57.4 por decreto del Gobierno de Aragón de 22 de octubre de 2013.

VIII. DOCUMENTACIÓN DE LA MODIFICACIÓN

En razón de su fin, la modificación TR24/08 del plan general de ordenación urbana incluye los siguientes documentos:

- Memoria justificativa.
- Ficha de datos urbanísticos del anejo V de la NOTEPA.
- ANEXO 1. Plano 1, de situación, y planos 7.1, 7.2, 7.3 y 7.4, relativos a las bandas de reserva de la alternativa B del estudio informativo.
- ANEXO 2. Extractos de las hojas M18, M19, N19 y N20 del plano de «Calificación y Regulación del Suelo» del plan general, con las bandas de reserva del tramo 4 superpuestas a las parcelas dotacionales y áreas de intervención.
- Anejo III de las normas urbanísticas del plan general («Planeamiento recogido»): **tabla del área de intervención U-86-2B**.
- Anejo IV de las normas urbanísticas del plan general («Fichas de ordenación de las áreas de intervención en suelo urbano consolidado»): **fichas de las áreas F-86-1, F-86-2 y F-86-3 y de las zonas H-86-4, H-86-5, H-86-6, H-86-7 y H-86-11**.
- Anejo VIII de las normas urbanísticas del plan general («Suelos pertenecientes a sistemas de espacios libres y de equipamiento y servicios»): **líneas de las parcelas ED(PV) 86.14, ZV(PU) 86.15 y ED(PV) 86.17**.
- Plano de «Clasificación del Suelo del plan general»: **hoja 73 (escala 1:10000)**.
- Plano de «Calificación y Regulación del Suelo del plan general»: **extracto de hojas C-17, D-17, D-18, E-17 y E-18 (escala 1:4000)**.

En los documentos del plan general, se presentan en primer lugar los contenidos afectados en estado actual, seguidos de sus análogos en estado proyectado o de nueva ordenación. En los documentos escritos de los anejos de las normas urbanísticas correspondientes al estado proyectado, se expresan en **negrita** y *cursiva* los contenidos incorporados o alterados por la modificación.

Zaragoza, a 28 de marzo de 2025

La arquitecta jefe del Servicio Técnico
de Planeamiento y Rehabilitación,



Susana Domínguez Herranz

La letrada jefe del Servicio
de Ordenación y Gestión Urbanística,



Vanesa Laguarda Soro

El arquitecto jefe de Unidad Técnica
de Planeamiento y Rehabilitación,



Ignacio Castillo Alonso



GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO
El presente PROYECTO ha sido aprobado
con carácter DEFINITIVO, por acuerdo plenario
de fecha **29 JUL. 2025**
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO

Fdo.: Luis Jiménez Abad



GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO
El presente PROYECTO ha sido aprobado
con carácter INICIAL, por acuerdo plenario
de fecha **30 ABR. 2025**
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO

Fdo.: Luis Jiménez Abad



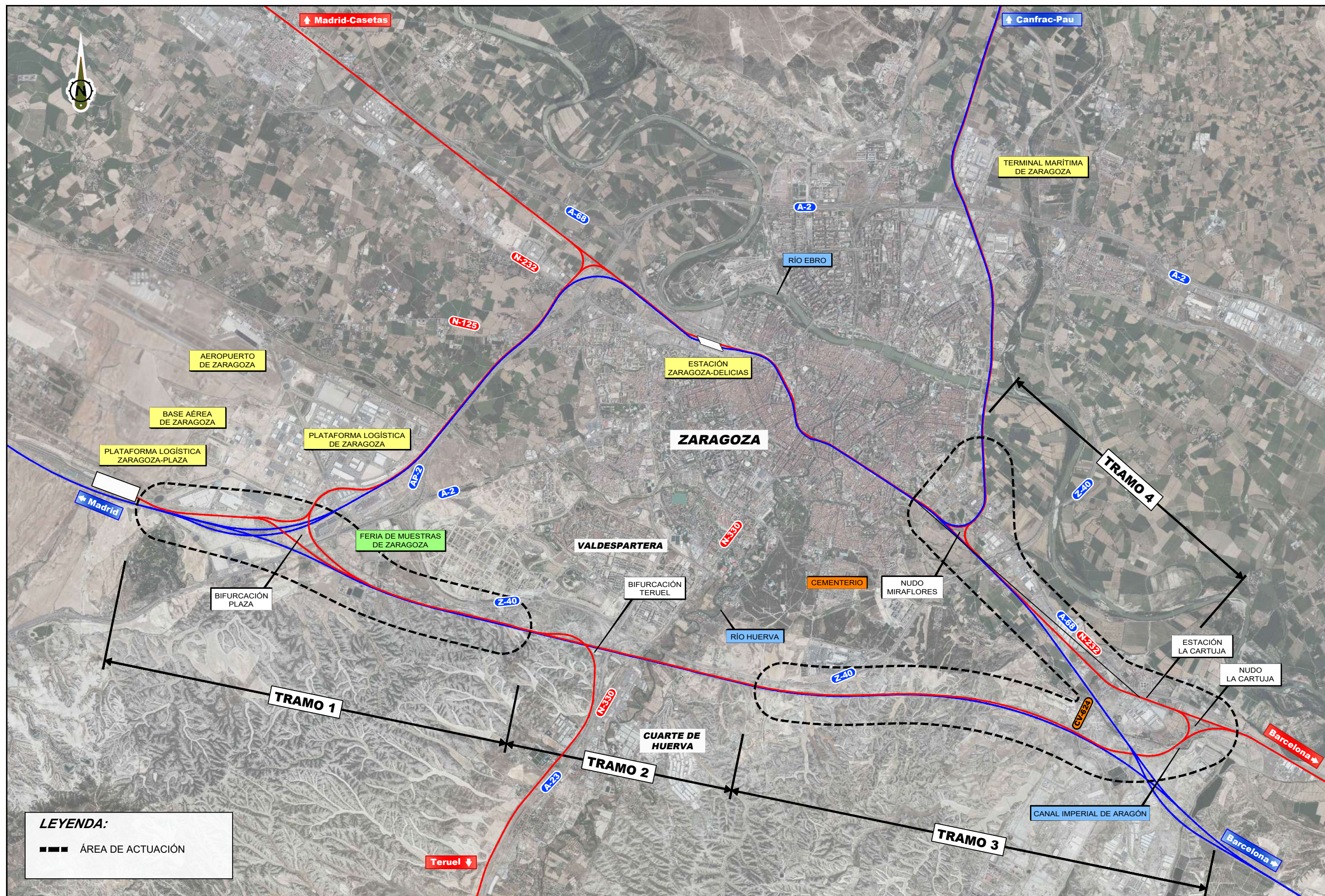
FI CHA DE DATOS URBANÍSTI COS (ANEJO V DE LA NOTEPA)

MODI FI CACI ON TR24/ 08 DEL PLAN GENERAL DE ZARAGOZA				Enero de 2025	
DATOS GENERALES					
CÓDI GO I NE		50 2973		INE	
PROVI NCIA		Zaragoza			
MUNI CI PIO		Zaragoza			
NÚCLEOS O ENTI DADES		43		Observatorio Municipal de Estadística	
SUPERFI CI E TÉRMI NO MUNI CI PAL		967'07 km²		Observatorio Municipal de Estadística	
POBLACI ÓN		694.109 habitantes (I/2023)		Observatorio Municipal de Estadística	
DENSI DAD DE POBLACI ÓN		717'74 hab/km² (I/2022)		Observatorio Municipal de Estadística	
NÚMERO DE VI VI ENDAS		329.302 (12/2022)		Oficina Virtual de Catastro	
NÚMERO DE HOGARES		277.525 (2022)		Observatorio Municipal de Estadística	
CARTOGRAFÍ A UTI LI ZADA		Base cartográfica municipal			
REDACTORES		Susana Domínguez Herranz, arquitecta, jefe del Servicio Técnico de Planeamiento y Rehabilitación Ignacio Castillo Alonso, arquitecto, jefe de Unidad del Servicio Técnico de Planeamiento y Rehabilitación Vanesa Laguarda Soro, letrada, jefe del Servicio de Ordenación y Gestión Urbanística			
CLASI FI CACI ÓN DEL SUELO					
SUELO NO URBANI ZABLE	GENÉRICO (SNU-G)	-	502.338,18 m²	0'0519%	Suelo no urbanizable genérico de actividades logísticas ligadas al transporte [SNU G (AL)].
	ESPECIAL (SNU-ES)	-	-	-	A la izquierda, en el planeamiento actual. En el centro, en modificación TR24/08. A la derecha, porcentaje respecto al total del término municipal.
SISTEMAS GENERALES	ZONAS VERDES	-	-	-	Sistema general no urbanizable.
	EQUIPAMIENTOS	-	-	-	A la izquierda, en el planeamiento actual. En el centro, en modificación TR24/08. A la derecha, porcentaje respecto al total del término municipal.
	VIARIO	-	-	-	
	SISTEMA GENERAL NO URBANIZABLE	502.338,18 m²	-	0'0519%	

MODIFICACIÓN TR24/08 DEL
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE ZARAGOZA

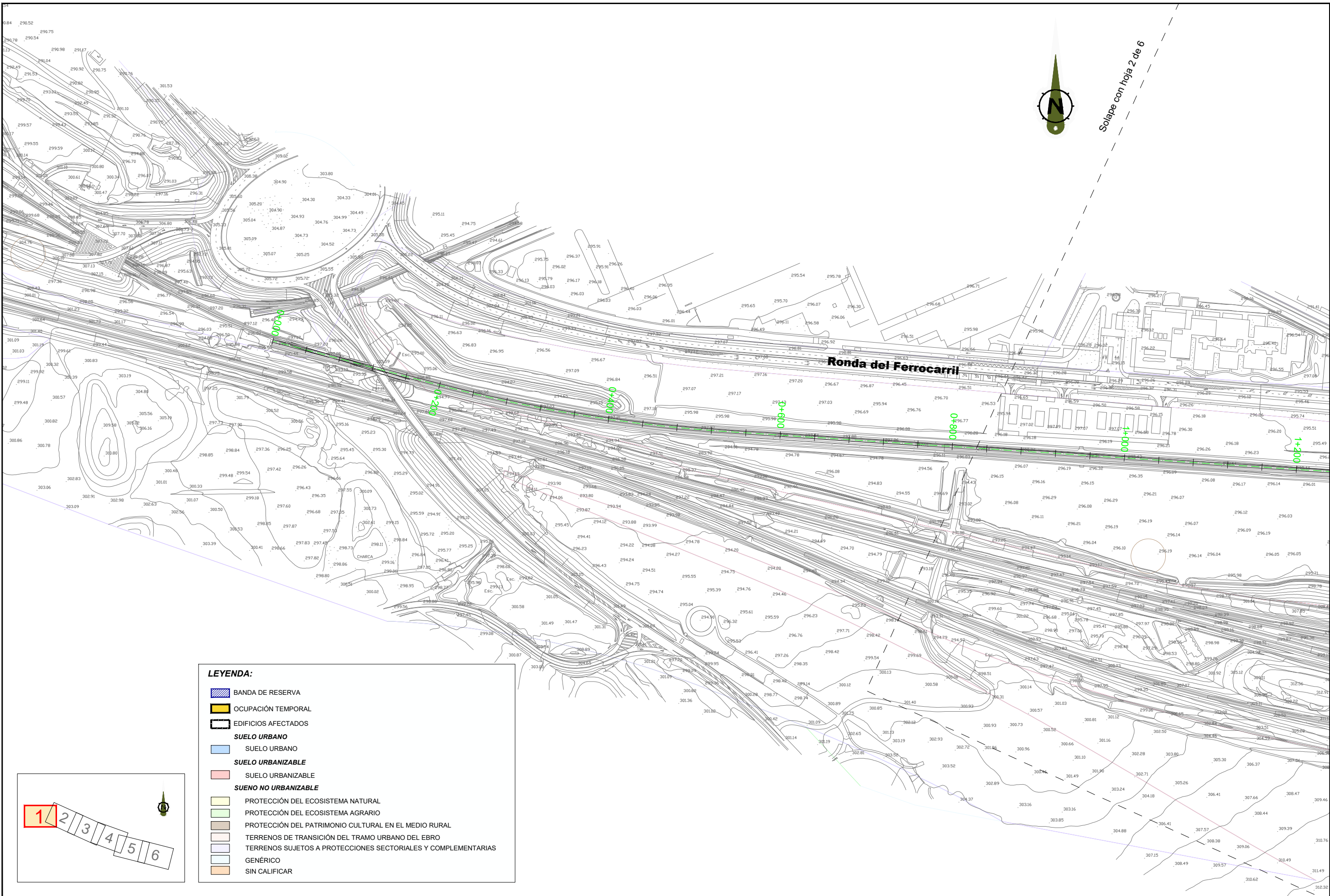
ANEXO 1

PLANOS DEL ESTUDIO INFORMATIVO.
PLANOS DE SITUACIÓN Y BANDAS DE RESERVA



LEYENDA:

--- ÁREA DE ACTUACIÓN



LEYENDA:

- BANDA DE RESERVA
- OCUPACIÓN TEMPORAL
- EDIFICIOS AFECTADOS
- SUELO URBANO**
- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE**
- SUELO URBANIZABLE
- SUELO NO URBANIZABLE**
- PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA NATURAL
- PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA AGRARIO
- PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL EN EL MEDIO RURAL
- TERRENOS DE TRANSICIÓN DEL TRAMO URBANO DEL EBRO
- TERRENOS SUJETOS A PROTECCIONES SECTORIALES Y COMPLEMENTARIAS
- GENÉRICO
- SIN CALIFICAR



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO

Co-financed by the Connecting Europe Facility of the European Union



Co-financed by the Connecting Europe Facility of the European Union

"ESTUDIO INFORMATIVO DE LA CONEXIÓN EN ANCHO ESTÁNDAR DE LA LÍNEA ZARAGOZA-CANFRANC-PAU CON LA PLATAFORMA LOGÍSTICA ZARAGOZA PLAZA"

AUTOR:



ESCALA ORIGINAL A1:

1:2.000



FECHA:

MAYO 2024

Nº DE PLANO:

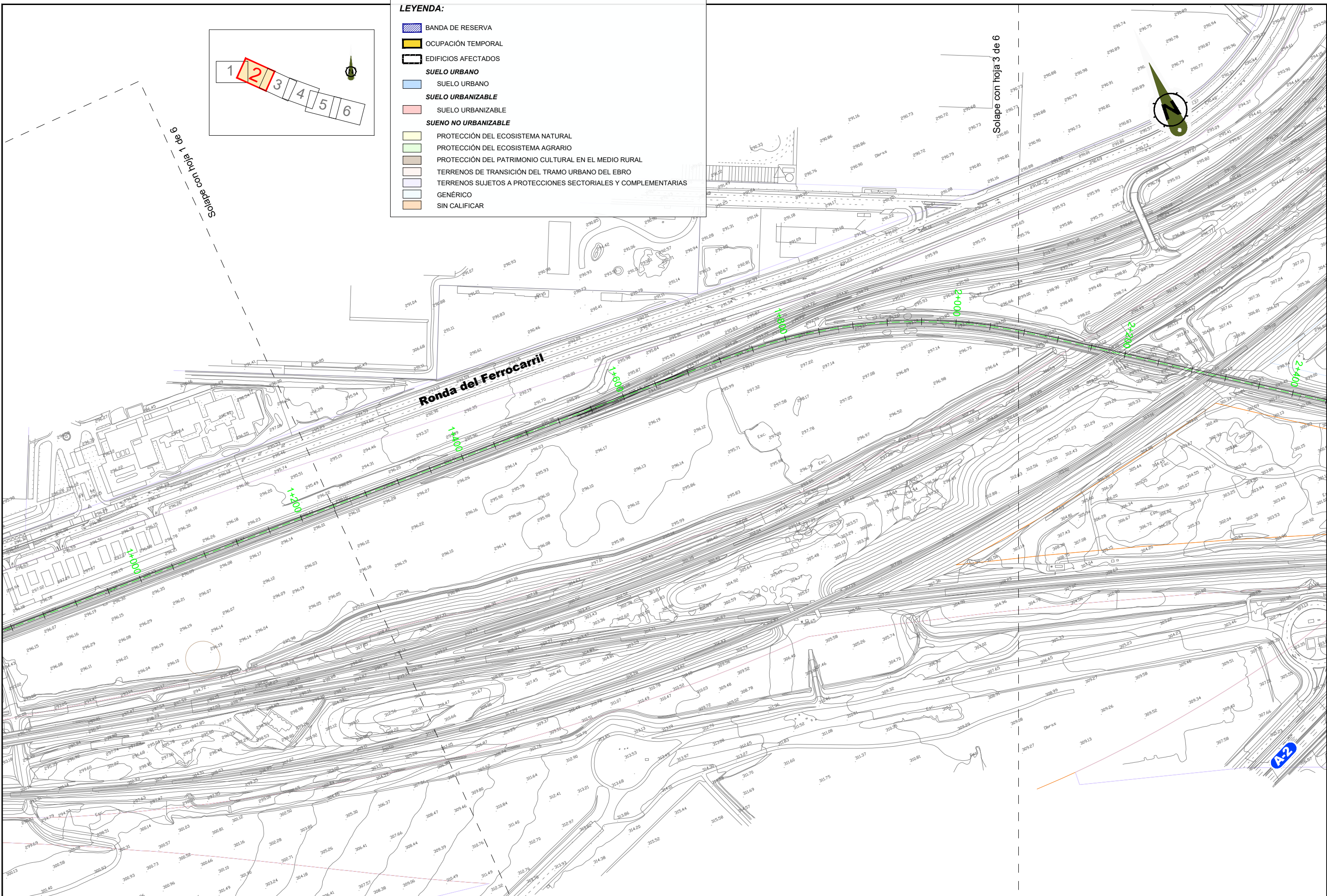
7.1

Nº DE HOJA

HOJA 1 DE 6

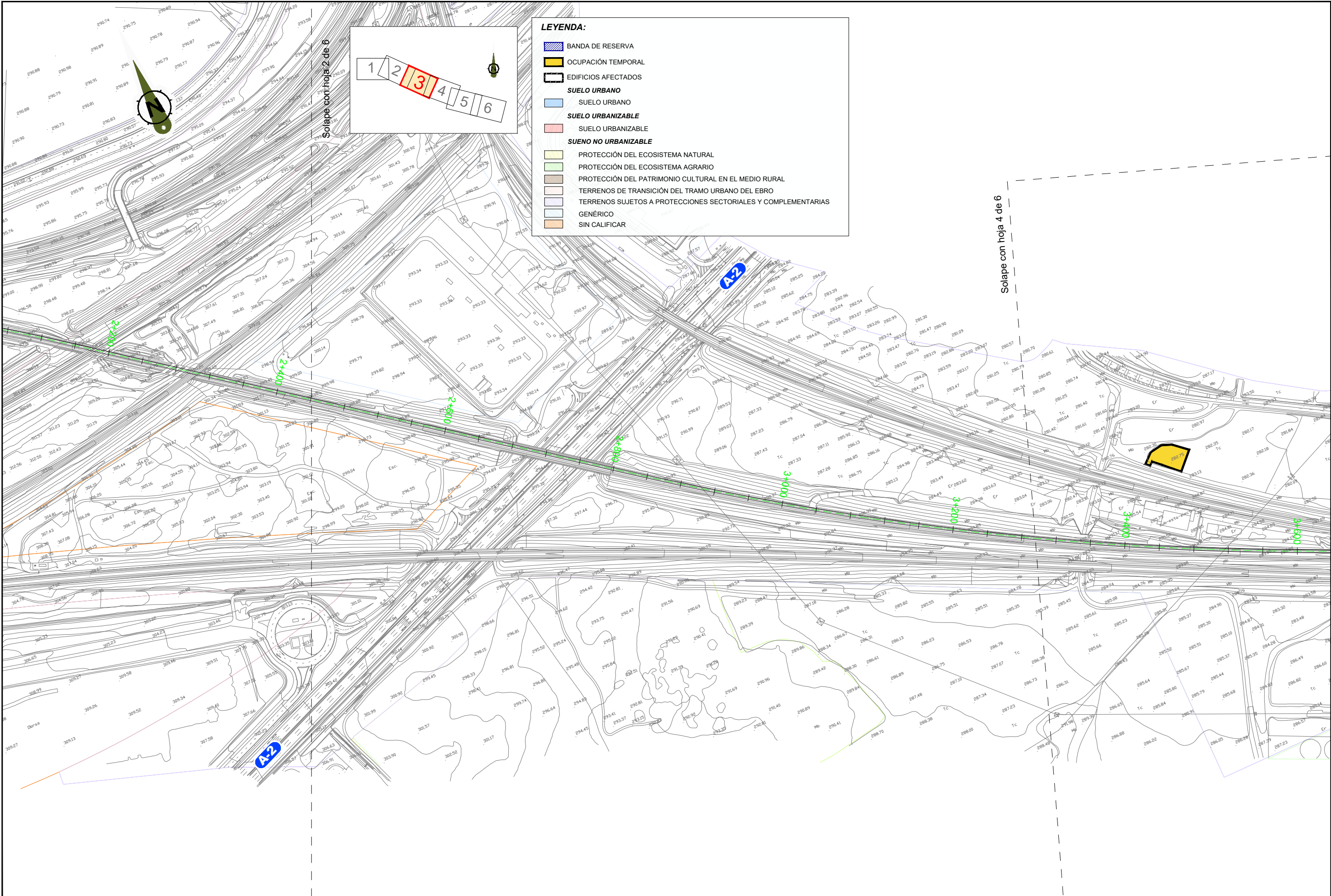
TÍTULO DE PLANO:

DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA
EXPROPIACIONES BANDA DE RESERVA DE ALTERNATIVA B
TRAMO 1. ZARAGOZA PLAZA - BIFURCACIÓN TERUEL



LEYENDA:

- BANDA DE RESERVA
- OCUPACIÓN TEMPORAL
- EDIFICIOS AFECTADOS
- SUELO URBANO**
- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE**
- SUELO URBANIZABLE
- SUELO NO URBANIZABLE**
- PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA NATURAL
- PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA AGRARIO
- PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL EN EL MEDIO RURAL
- TERRENOS DE TRANSICIÓN DEL TRAMO URBANO DEL EBRO
- TERRENOS SUJETOS A PROTECCIONES SECTORIALES Y COMPLEMENTARIAS
- GENÉRICO
- SIN CALIFICAR

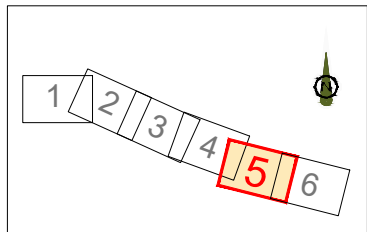


LEYENDA:

- BANDA DE RESERVA
- OCCUPACIÓN TEMPORAL
- EDIFICIOS AFECTADOS
- SUELO URBANO**
- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE**
- SUELO URBANIZABLE
- SUELO NO URBANIZABLE**
- PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA NATURAL
- PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA AGRARIO
- PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL EN EL MEDIO RURAL
- TERRENOS DE TRANSICIÓN DEL TRAMO URBANO DEL EBRO
- TERRENOS SUJETOS A PROTECCIONES SECTORIALES Y COMPLEMENTARIAS
- GENÉRICO
- SIN CALIFICAR



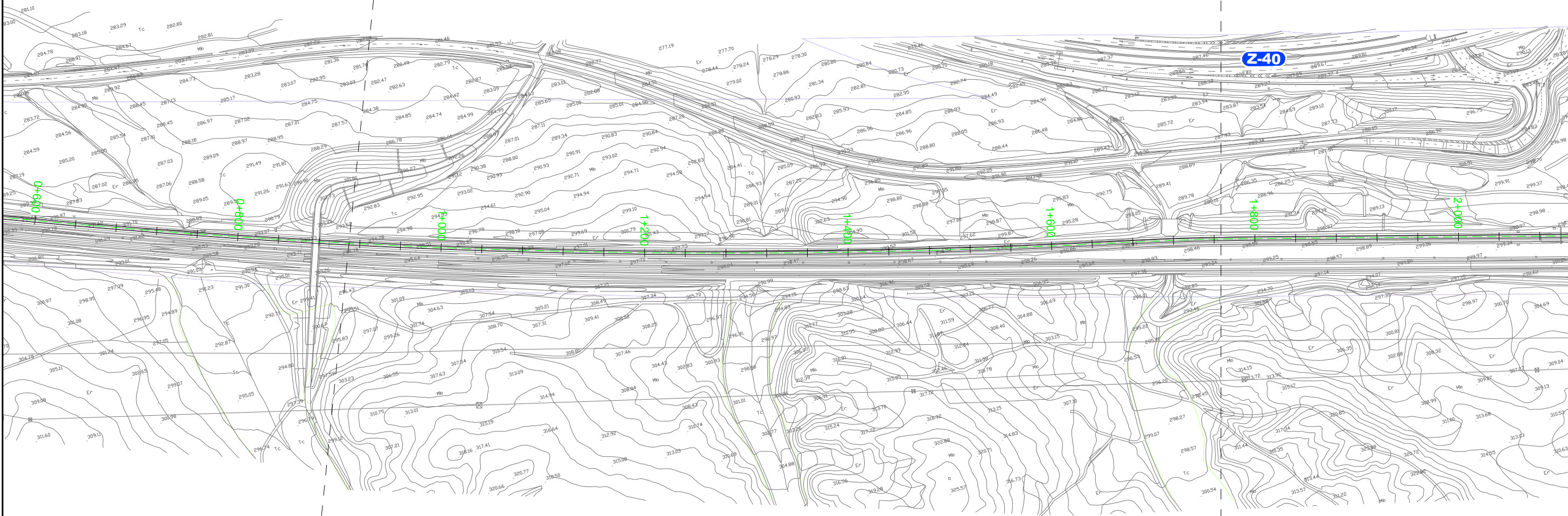
Solape con hoja 4 de 6



LEYENDA:

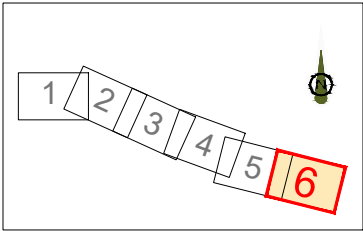
- BANDA DE RESERVA
- OCUPACIÓN TEMPORAL
- EDIFICIOS AFECTADOS
- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE
- SUELO URBANIZABLE
- SUELO NO URBANIZABLE
- PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA NATURAL
- PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA AGRARIO
- PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL EN EL MEDIO RURAL
- TERRENOS DE TRANSICIÓN DEL TRAMO URBANO DEL EBRO
- TERRENOS SUJETOS A PROTECCIONES SECTORIALES Y COMPLEMENTARIAS
- GENÉRICO
- SIN CALIFICAR

Solape con hoja 6 de 6





Solape con hoja 5 de 6



LEYENDA:

BANDA DE RESERVA

OCUPACIÓN TEMPORAL

EDIFICIOS AFECTADOS

SUELO URBANO

SUELO URBANO

SUELO URBANIZABLE

SUELO URBANIZABLE

SUELO NO URBANIZABLE

PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA NATURAL

PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA AGRARIO

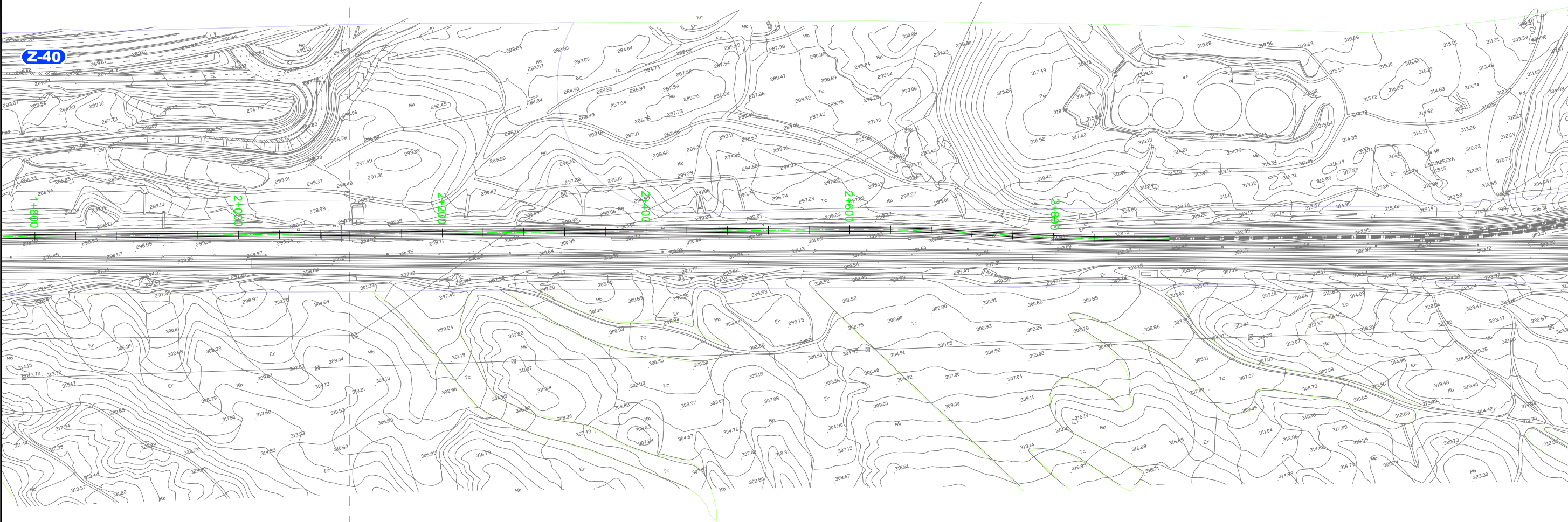
PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL EN EL MEDIO RURAL

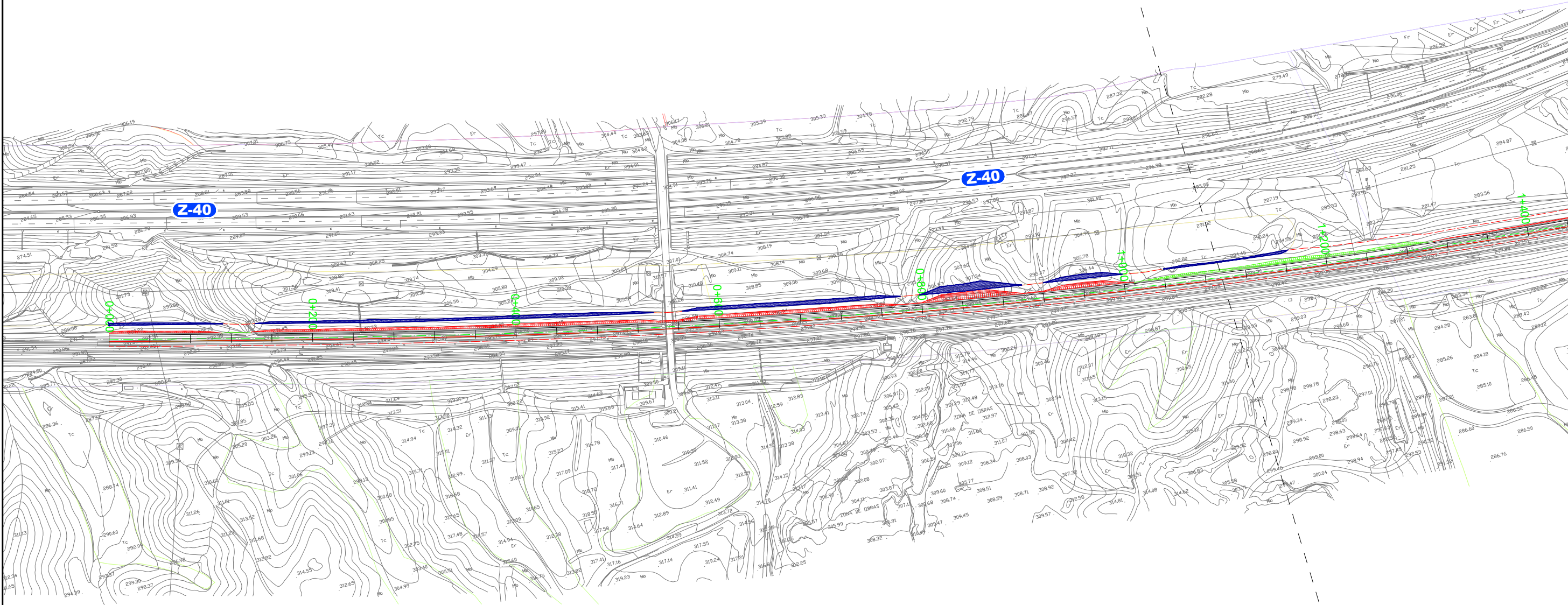
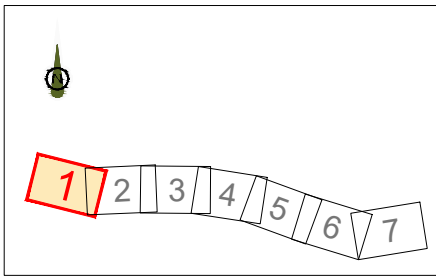
TERRENOS DE TRANSICIÓN DEL TRAMO URBANO DEL EBRO

TERRENOS SUJETOS A PROTECCIONES SECTORIALES Y COMPLEMENTARIAS

GENÉRICO

SIN CALIFICAR





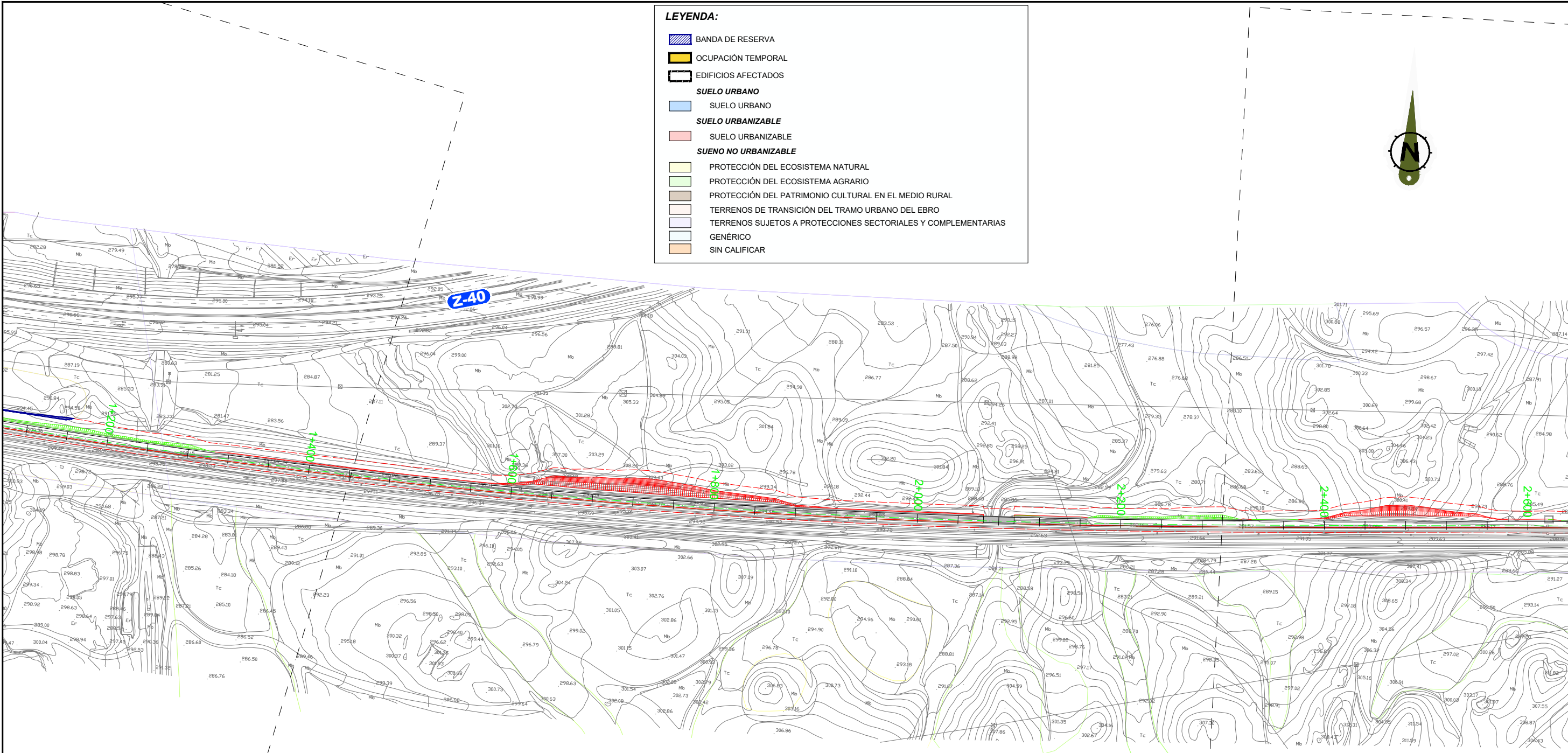
LEYENDA:

- BANDA DE RESERVA
- OCUPACIÓN TEMPORAL
- EDIFICIOS AFECTADOS
- SUELO URBANO**
 - SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE**
 - SUELO URBANIZABLE
- SUELO NO URBANIZABLE**
 - PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA NATURAL
 - PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA AGRARIO
 - PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL EN EL MEDIO RURAL
 - TERRENOS DE TRANSICIÓN DEL TRAMO URBANO DEL EBRO
 - TERRENOS SUJETOS A PROTECCIONES SECTORIALES Y COMPLEMENTARIAS
 - GENÉRICO
 - SIN CALIFICAR

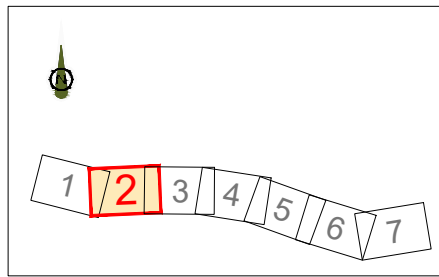
Seape con hoja 2 de 7

LEYENDA:

- BANDA DE RESERVA
- OCUPACIÓN TEMPORAL
- EDIFICIOS AFECTADOS
- SUELO URBANO**
- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE**
- SUELO URBANIZABLE
- SUELO NO URBANIZABLE**
- PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA NATURAL
- PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA AGRARIO
- PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL EN EL MEDIO RURAL
- TERRENOS DE TRANSICIÓN DEL TRAMO URBANO DEL EBRO
- TERRENOS SUJETOS A PROTECCIONES SECTORIALES Y COMPLEMENTARIAS
- GENÉRICO
- SIN CALIFICAR



Solape con hoja 1 de 7

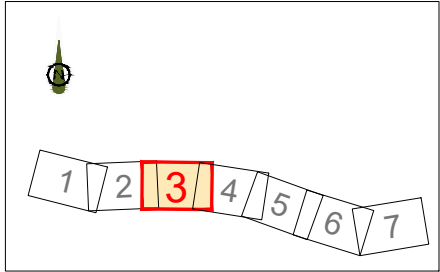
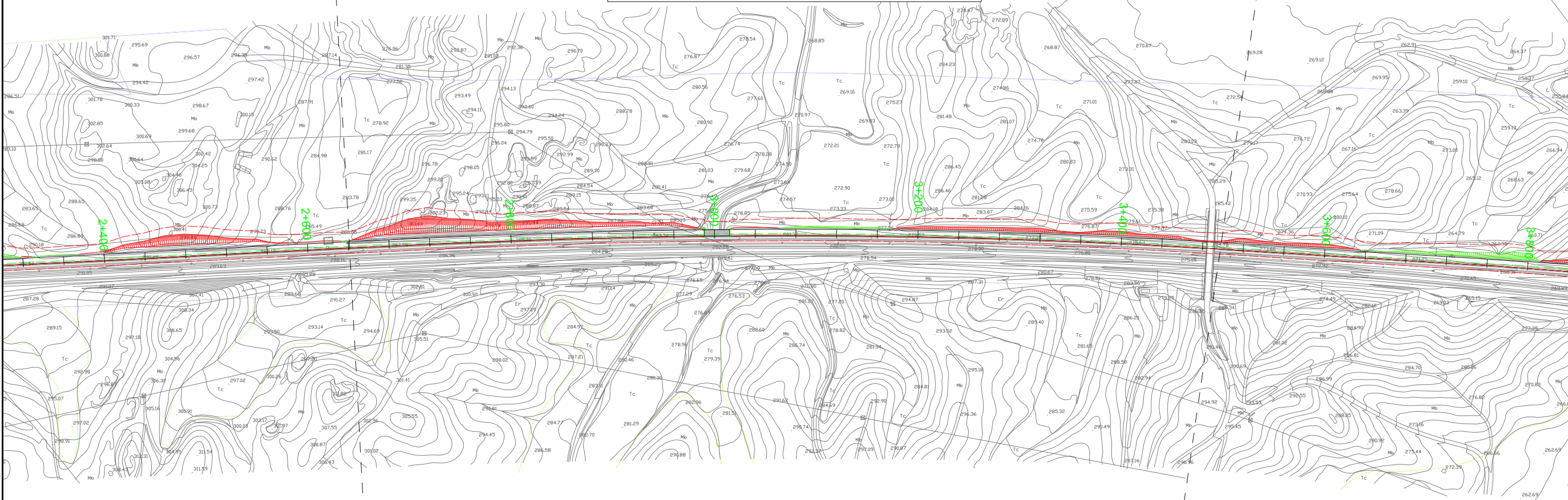


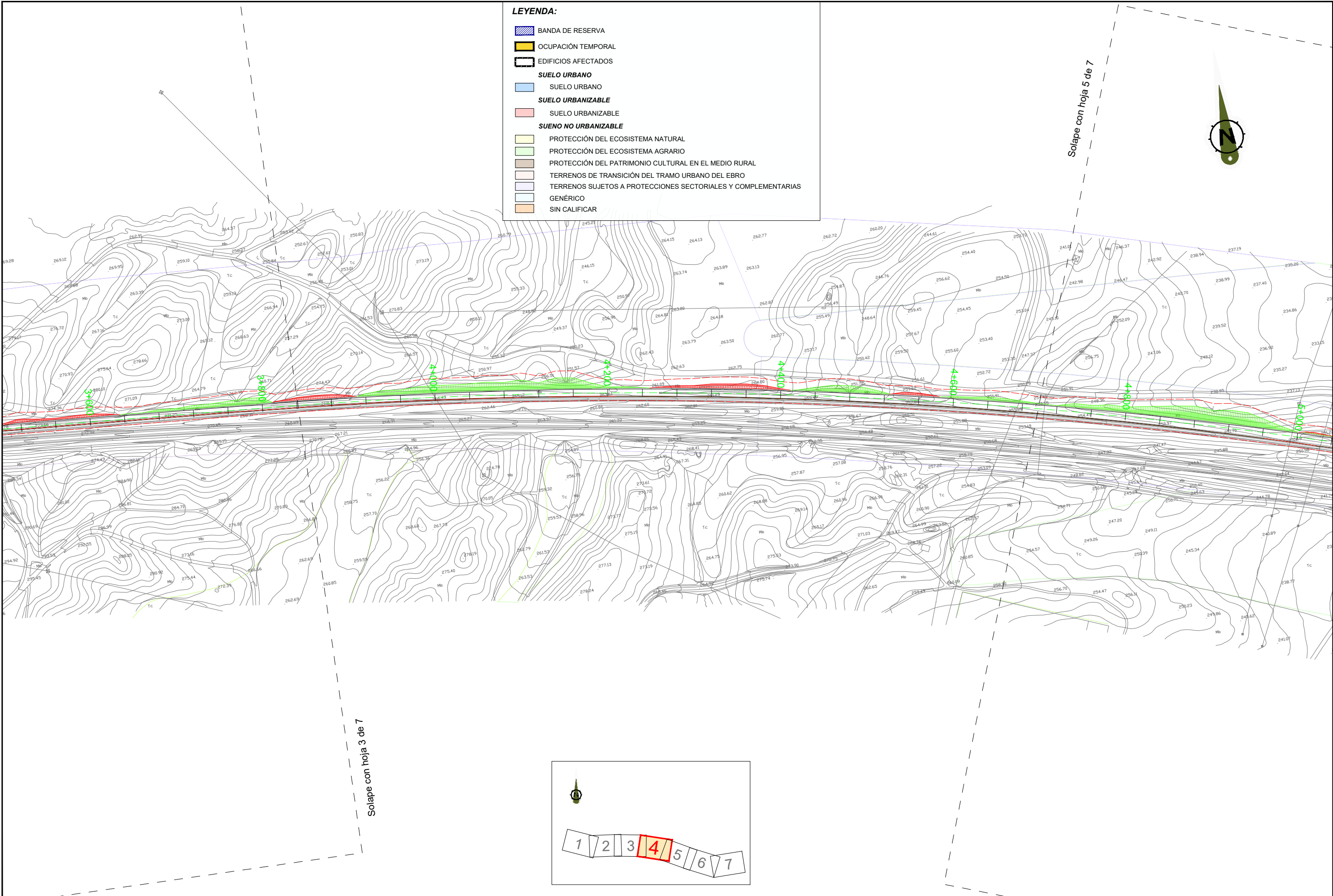
Solape con hoja 3 de 7



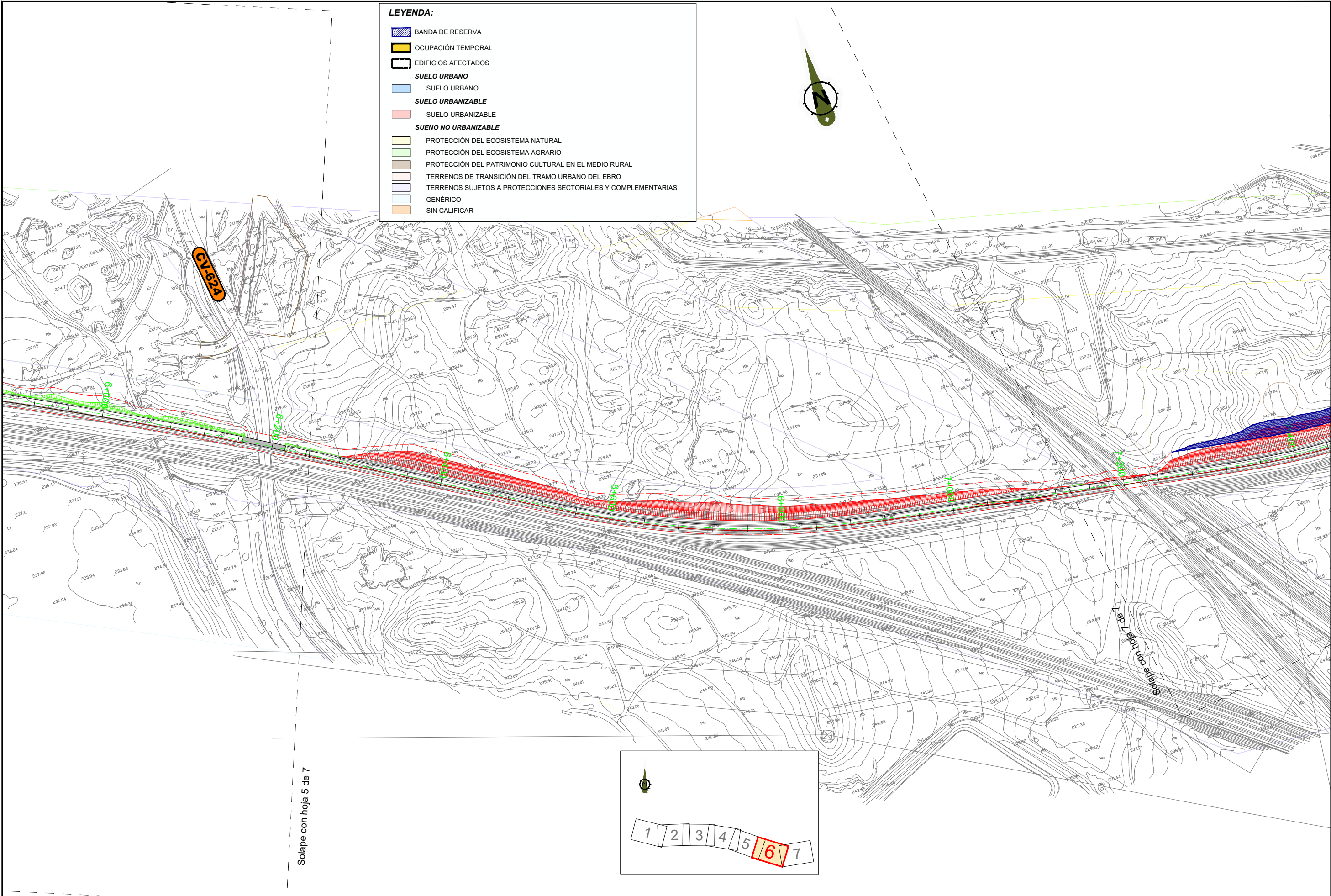
LEYENDA:

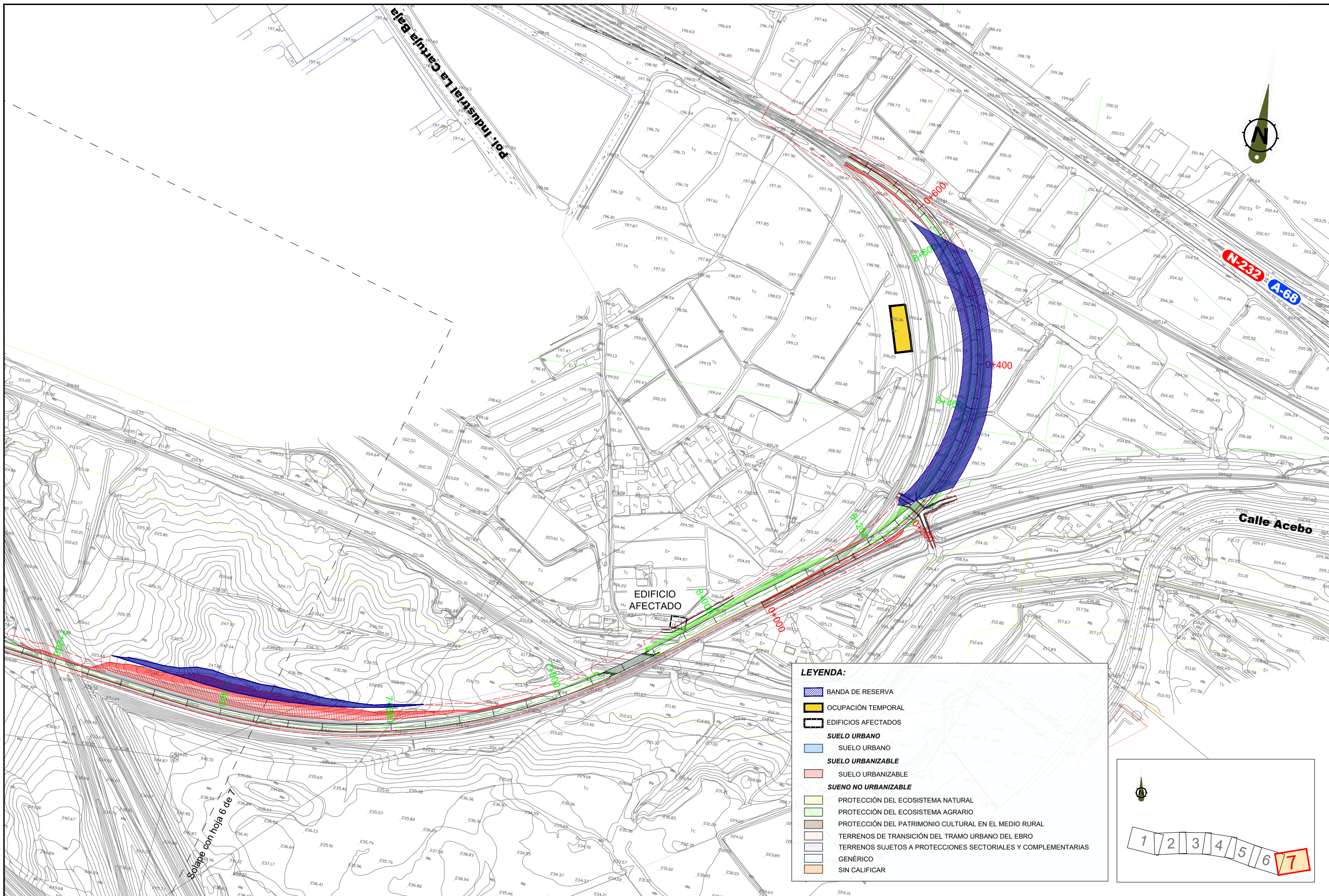
- BANDA DE RESERVA
- OCUPACIÓN TEMPORAL
- EDIFICIOS AFECTADOS
- SUELO URBANO**
- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE**
- SUELO URBANIZABLE
- SUELO NO URBANIZABLE**
- PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA NATURAL
- PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA AGRARIO
- PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL EN EL MEDIO RURAL
- TERRENOS DE TRANSICIÓN DEL TRAMO URBANO DEL EBRO
- TERRENOS SUJETOS A PROTECCIONES SECTORIALES Y COMPLEMENTARIAS
- GENÉRICO
- SIN CALIFICAR







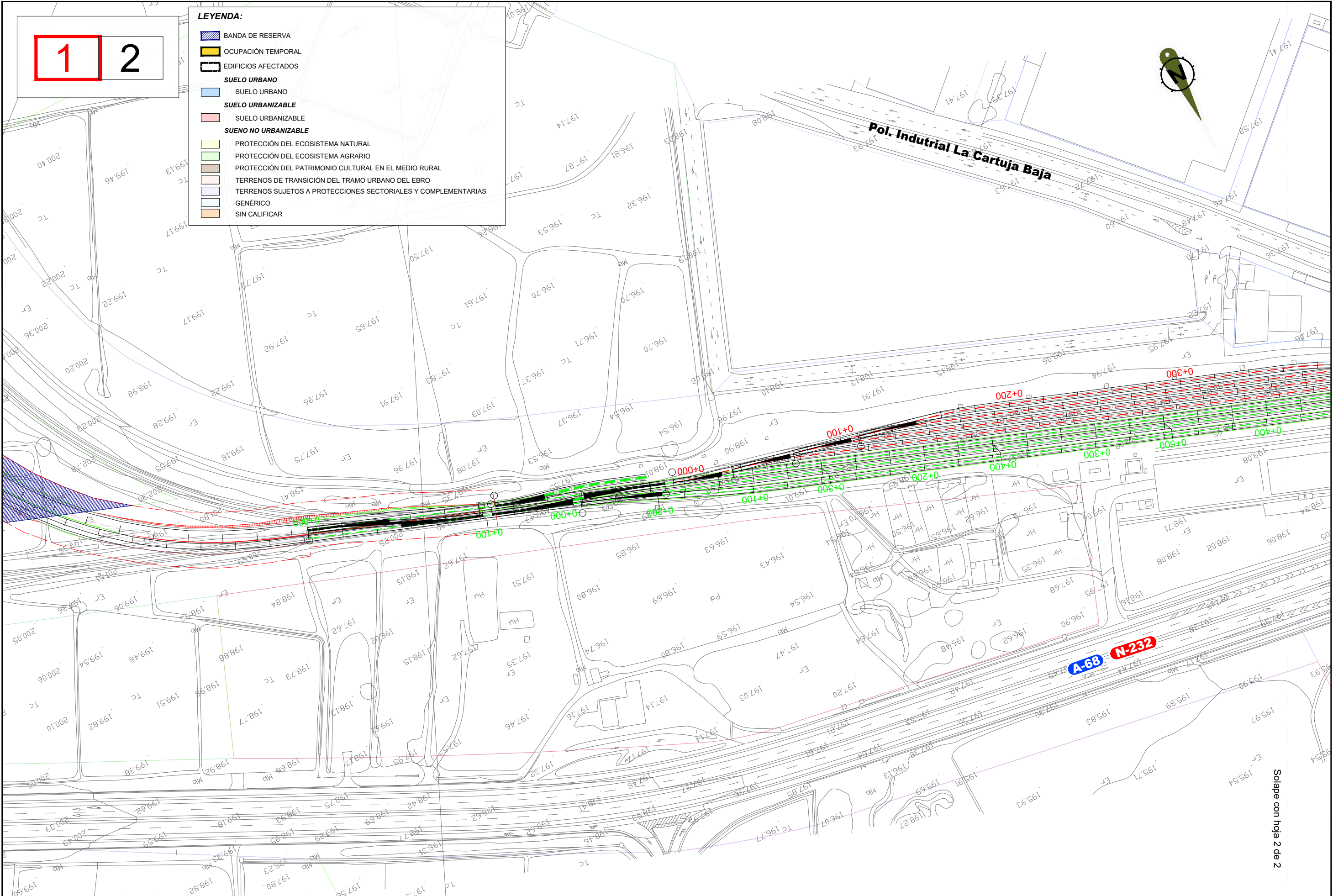


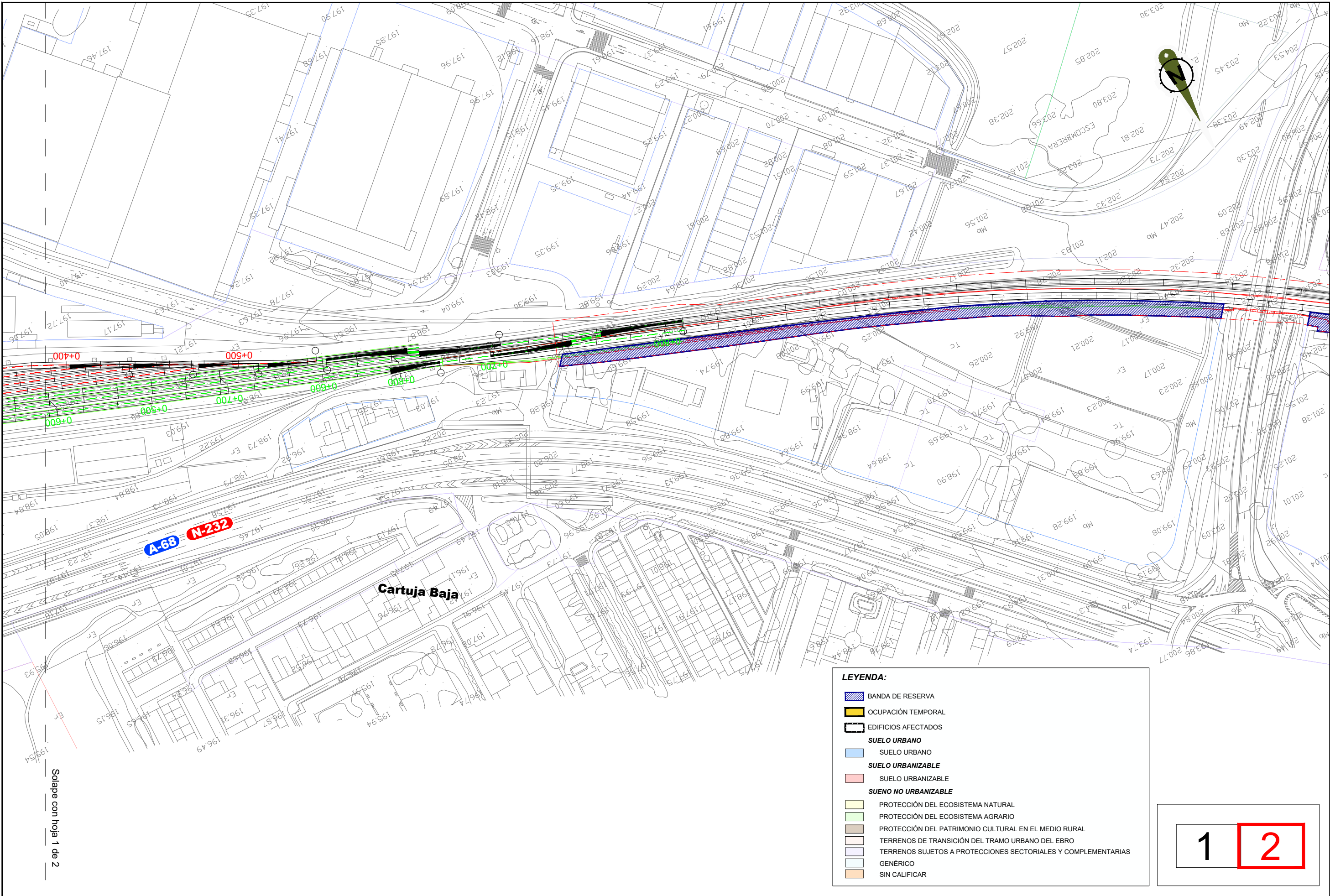


LEYENDA:

- BANDA DE RESERVA
- OCUPACIÓN TEMPORAL
- EDIFICIOS AFECTADOS
- SUELO URBANO**
- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE**
- SUELO URBANIZABLE
- SUELO NO URBANIZABLE**
- PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA NATURAL
- PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA AGRARIO
- PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL EN EL MEDIO RURAL
- TERRENOS DE TRANSICIÓN DEL TRAMO URBANO DEL EBRO
- TERRENOS SUJETOS A PROTECCIONES SECTORIALES Y COMPLEMENTARIAS
- GENÉRICO
- SIN CALIFICAR

1 2 3 4 5 6 7





LEYENDA:

- BANDA DE RESERVA
- OCUPACIÓN TEMPORAL
- EDIFICIOS AFECTADOS
- SUELO URBANO**
- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE**
- SUELO URBANIZABLE
- SUENO NO URBANIZABLE**
- PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA NATURAL
- PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA AGRARIO
- PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL EN EL MEDIO RURAL
- TERRENOS DE TRANSICIÓN DEL TRAMO URBANO DEL EBRO
- TERRENOS SUJETOS A PROTECCIONES SECTORIALES Y COMPLEMENTARIAS
- GENÉRICO
- SIN CALIFICAR

1

2

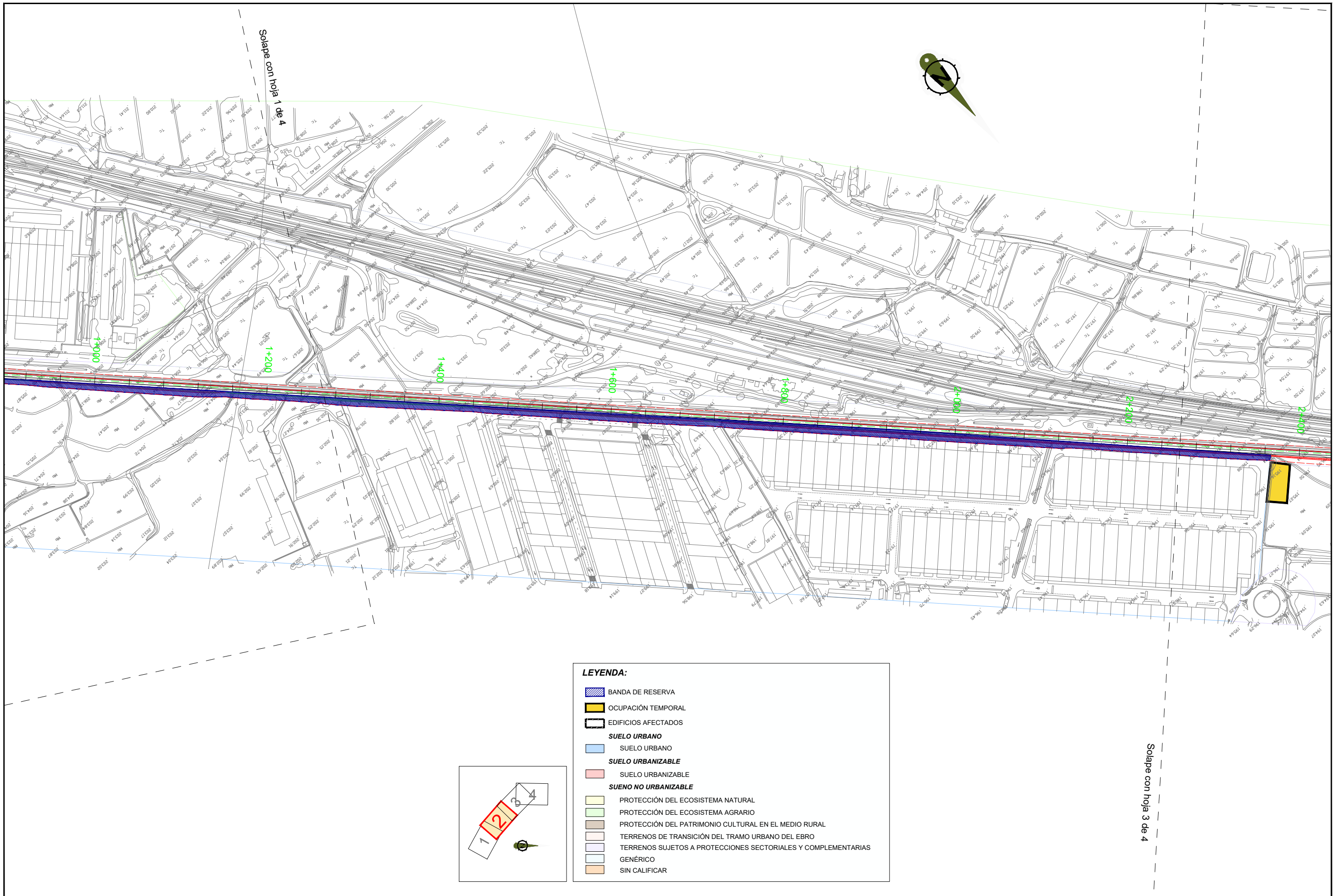


Cartuja Baja

LEYENDA:

- BANDA DE RESERVA
- OCUPACIÓN TEMPORAL
- EDIFICIOS AFECTADOS
- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE
- SUELO URBANIZABLE
- SUELO NO URBANIZABLE
- PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA NATURAL
- PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA AGRARIO
- PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL EN EL MEDIO RURAL
- TERRENOS DE TRANSICIÓN DEL TRAMO URBANO DEL EBRO
- TERRENOS SUJETOS A PROTECCIONES SECTORIALES Y COMPLEMENTARIAS
- GENÉRICO
- SIN CALIFICAR

Solape con hoja 2 de 4



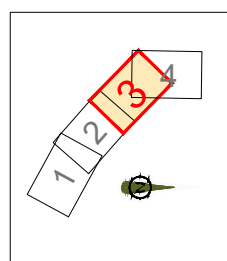
LEYENDA:

- BANDA DE RESERVA
- OCUPACIÓN TEMPORAL
- EDIFICIOS AFECTADOS
- SUELO URBANO**
 - SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE**
 - SUELO URBANIZABLE
- SUELO NO URBANIZABLE**
 - PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA NATURAL
 - PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA AGRARIO
 - PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL EN EL MEDIO RURAL
 - TERRENOS DE TRANSICIÓN DEL TRAMO URBANO DEL EBRO
 - TERRENOS SUJETOS A PROTECCIONES SECTORIALES Y COMPLEMENTARIAS
 - GENÉRICO
 - SIN CALIFICAR



Solape con hoja 3 de 4

Solape con hoja 2 de 4



LEYENDA:

- BANDA DE RESERVA
- OCUPACIÓN TEMPORAL
- EDIFICIOS AFECTADOS
- SUELO URBANO**
- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE**
- SUELO URBANIZABLE
- SUELO NO URBANIZABLE**
- PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA NATURAL
- PROTECCIÓN DEL ECOSISTEMA AGRARIO
- PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL EN EL MEDIO RURAL
- TERRENOS DE TRANSICIÓN DEL TRAMO URBANO DEL EBRO
- TERRENOS SUJETOS A PROTECCIONES SECTORIALES Y COMPLEMENTARIAS
- GENÉRICO
- SIN CALIFICAR



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DEL SECTOR FERROVIARIO



Co-financed by the Connecting Europe Facility of the European Union

"ESTUDIO INFORMATIVO DE LA CONEXIÓN EN ANCHO ESTÁNDAR DE LA LÍNEA ZARAGOZA-CANFRANC-PAU CON LA PLATAFORMA LOGÍSTICA ZARAGOZA PLAZA"

AUTOR:



ESCALA ORIGINAL A1:

1:2.000



FECHA:

MAYO 2024

Nº DE PLANO:

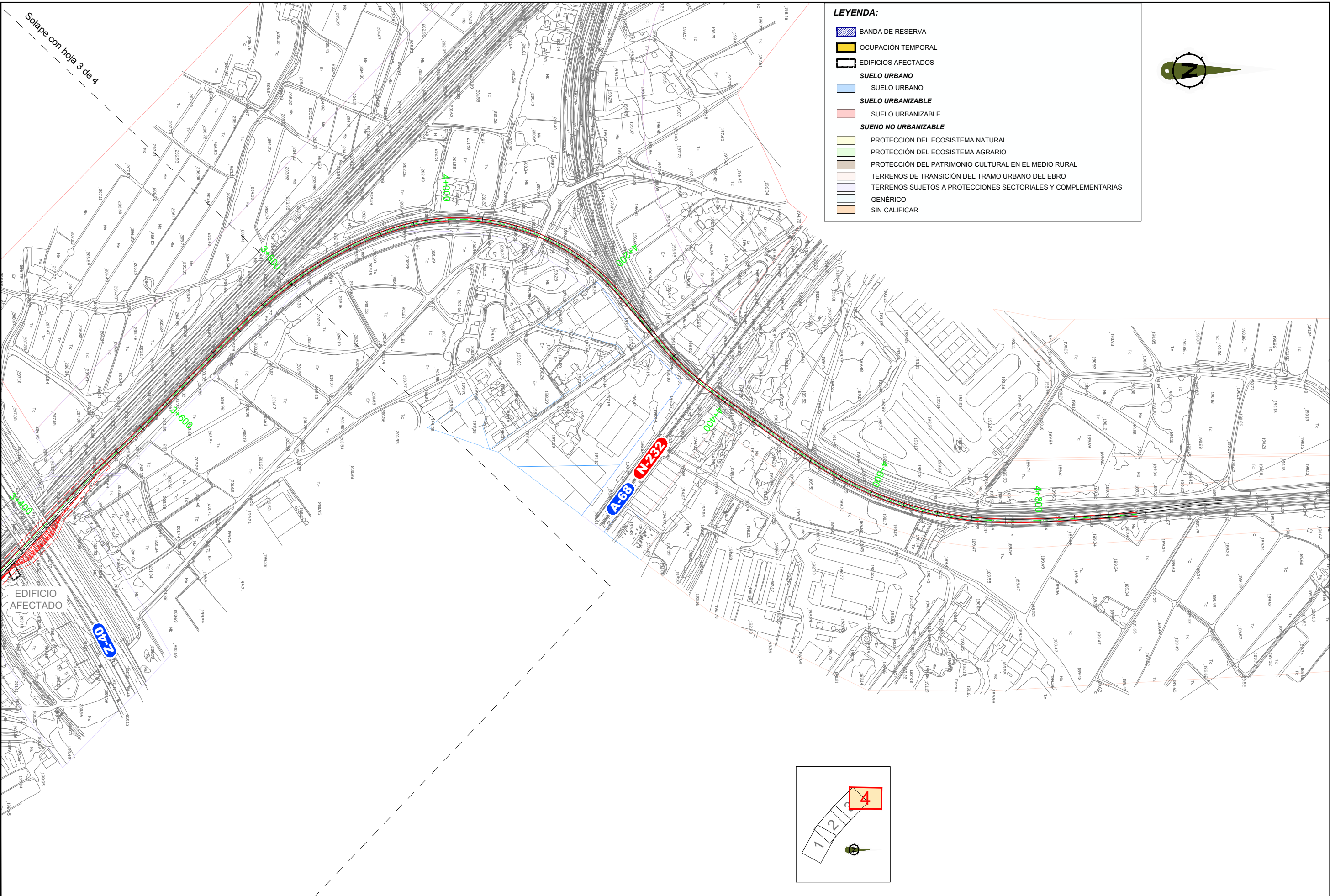
7.4

Nº DE HOJA

HOJA 3 DE 4

TÍTULO DE PLANO:

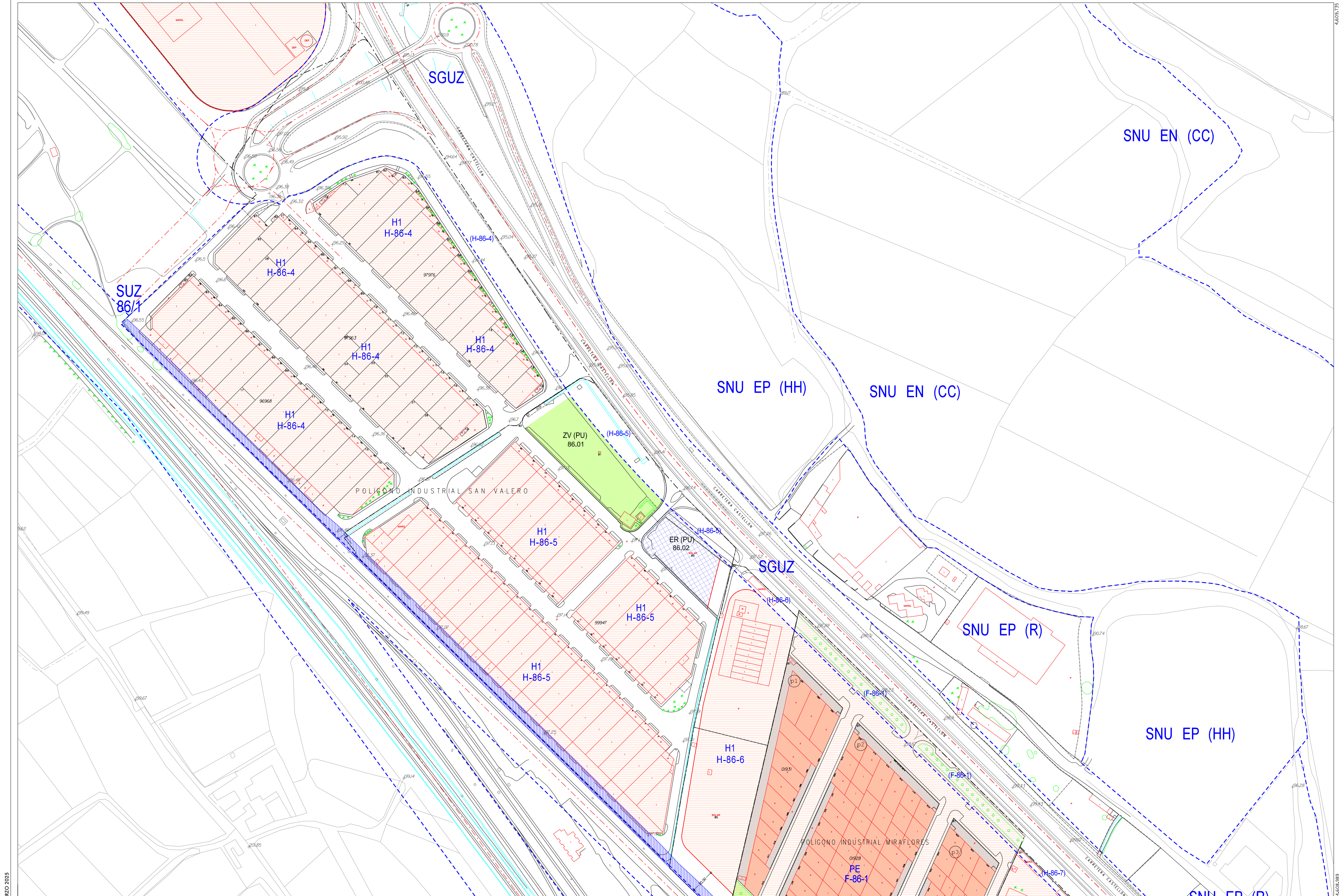
DOCUMENTO DE APROBACIÓN DEFINITIVA
EXPROPIACIONES BANDA DE RESERVA DE ALTERNATIVA B
TRAMO 4. LA CARTUJA - MIRAFLORES



MODIFICACIÓN TR24/08 DEL
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE ZARAGOZA

ANEXO 2

PLANO DE CALIFICACIÓN Y REGULACIÓN DEL SUELO.
SUPERPOSICION DE BANDAS DE RESERVA
EN TRAMO 4



MARZO 2025



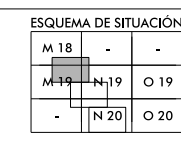
SUELO URBANO CONSOLIDADO		NO CONSOLIDADO	
Zonificación		Área de Intervención	
A1*	B	E	H 1
A2*	C 1	F	H 2
A3*	C 2	G	F, G, K
A4*	D 1	H	AC
A5*	D 2		
(*) Grado			

- Límite de área intervención
- Planeamiento Recogido
- Planeamiento de Desarrollo
- Zona verde
- Espacio Libre Privado
- Equipamientos y Servicios
- Nueva alineación

SUELO URBANIZABLE	
SUZ	No Delimitado
SUZ (D)	Delimitado
SISTEMAS GENERALES	
SGU	Urbano
SGUZ	Urbanizable
SGNU	No Urbanizable

SUELO NO URBANIZABLE ESPECIAL	
SNU EN	Ecosistema Natural
SNU EP	Productivo Agrario
SNU EC	Patrimonio Cultural
SNU ET	Transición al Ebro
SNU ES	Sectorial y Complementario

GENÉRICO	
SNU G (CI)	Cuevas
SNU G (VT)	Vertido y Tratamiento de Residuos
SNU G (NRT)	Núcleos Rurales Tradicionales
SNU G (AL)	Actividades Logísticas



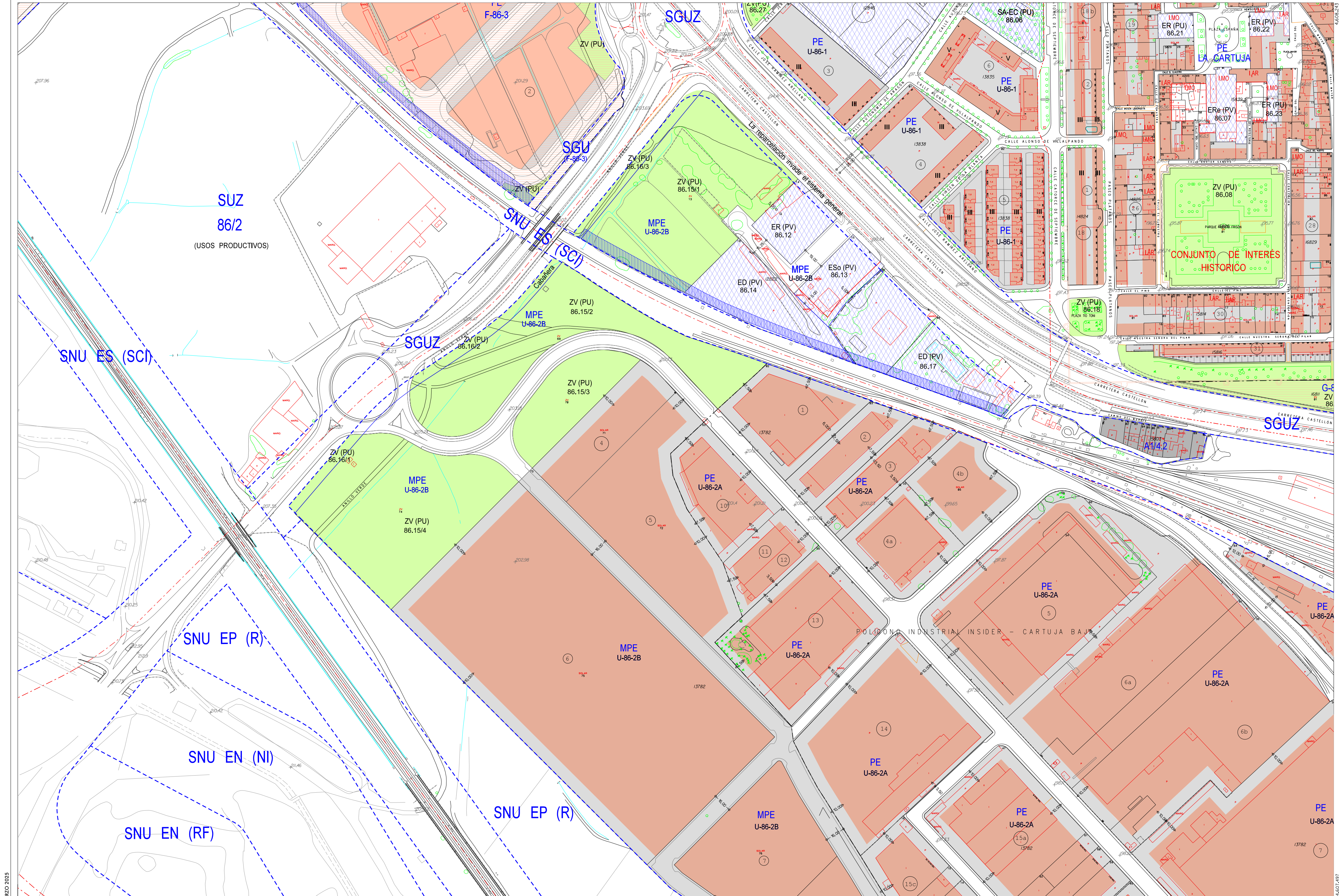
PLANO 1 DE 3 ESCALA 1/2.000 0 25 50 75 m

BANDA DE RESERVA

TR24/08

CALIFICACIÓN Y REGULACIÓN DEL SUELO





MARZO 2025



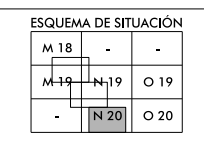
SUELO URBANO CONSOLIDADO		NO CONSOLIDADO	
Zonificación		Área de Intervención	
A1*	B 1	E	H 1
A2*	C 1	H 2	F, G, K
A3*	C 2	D 1	AC
A4*	D 1		
A5*	D 2		
(*) Grado			

- Límite de área intervención
- Planeamiento Recogido
- Planeamiento de Desarrollo
- Zona verde
- Espacio Libre Privado
- Equipamientos y Servicios
- Nueva alineación

SUELO URBANIZABLE	
SUZ	No Delimitado
SUZ (D)	Delimitado
SISTEMAS GENERALES	
SGU	Urbano
SGUZ	Urbanizable
SGNU	No Urbanizable

SUELO NO URBANIZABLE ESPECIAL	
SNU EN	Ecosistema Natural
SNU EP	Productivo Agrario
SNU EC	Patrimonio Cultural
SNU ET	Transición al Ebro
SNU ES	Sectorial y Complementario

SUELO NO URBANIZABLE GENÉRICO	
SNU G (CI)	Cuevas
SNU G (VT)	Vertido y Tratamiento de Residuos
SNU G (NRT)	Núcleos Rurales Tradicionales
SNU G (AL)	Actividades Logísticas



PLANO 3 DE 3 ESCALA 1/2.000

TR24/08
BANDA DE RESERVA

CALIFICACIÓN Y REGULACIÓN DEL SUELO