

# Modificación nº 1 del PGOU de Cuarte de Huerva

abril de 2001

**Promotor:** Ayuntamiento de Cuarte de Huerva

**Redactor:** SERING S.A., ingeniería

Olano y Mendo Arquitectos, S.L.

# Modificación nº1 del PGOU de Cuarte de Huerva

## Índice

### Memoria

1. Antecedentes
2. Objeto de la modificación
3. Procedencia de la modificación
4. Justificación de su necesidad y efectos territoriales
  - 4.1. Modificación del trazado del vial 'sistema general nº1'
  - 4.2. Adaptación de las pendientes de rampa para acceso a garajes
  - 4.3. Salientes y vuelos en zona de Extensión de Casco
5. Comparación y nuevos contenidos en el PGOU modificado
  - 5.1. Planos modificados del PGOU
  - 5.2. Normas modificadas
  - 5.3. Memoria y otros documentos

### Planos

1	Situación. Término Municipal	1:10.000
2	Ordenación vigente	1:4.000
3	Ordenación nueva	1:4.000

# Modificación nº1 del PGOU de Cuarte de Huerva

## Memoria

### 1. Antecedentes

Se formula la presente ‘**Modificación nº1 del Plan General de Ordenación Urbana de Cuarte de Huerva**’ a instancia de su corporación municipal.

Redactan el documento Olano y Mendo Arquitectos, S.L. y el ingeniero de caminos, canales y Puertos José M<sup>a</sup> Villar San Pedro, con domicilio profesional conjunto a efectos de comunicaciones en la calle San Jorge nº 18 de Zaragoza.

### 2. Objeto de la modificación

Las alteraciones planteadas por el municipio tienen el carácter de *modificación aislada* a que se refiere el Título Segundo, Capítulo V, Sección 3<sup>a</sup> de la Ley 5/99 de 25 de marzo, Urbanística de Aragón (BOA nº 39 de 6 de abril de 1999), y afectan a la redacción previa del PGOU con el siguiente alcance:

1º. Se pretende modificar el trazado del vial denominado ‘*sistema general nº1*’ que constituye el acceso principal a los sectores urbanizables 1 y 2.

El contenido de esta modificación afecta tan sólo a su representación en planos.

2º. Otra modificación planteada consiste en adaptar las pendientes de rampa para acceso a garajes a las condiciones topográficas del municipio.

La alteración se materializa en dos parámetros modificados en la ordenanza 3.3.17.

3º. La última modificación corrige una errata en la ordenanza de salientes y vuelos en la zona de Extensión de Casco, que se refiere indebidamente a la zona de Casco Antiguo.

El cambio necesario corrige el texto de la ordenanza 5.2.9.

### **3. Procedencia de la modificación**

El PGOU de Cuarte de Huerva se encuentra aprobado definitivamente y publicado en el B.O.P. de Zaragoza nº 36 del día 14 de febrero de 2001.

De acuerdo con lo establecido en la normativa aplicable del artículo 73 y relacionados de la Ley 5/99, una modificación aislada del planeamiento como es la propuesta en el punto anterior debe contener la justificación de su necesidad o conveniencia, el estudio de sus efectos sobre el territorio y la definición de los nuevos contenidos en el Plan con un grado de precisión similar al documento modificado.

Los aspectos citados se justifican en posteriores apartados de este texto y en planos anejos, en los que se relacionan tales aspectos de necesidad y conveniencia y se detallan los nuevos contenidos de los documentos afectados.

### **4. Justificación de su necesidad y efectos territoriales**

#### **4.1. MODIFICACIÓN DEL TRAZADO DEL VIAL ‘SISTEMA GENERAL Nº1’**

La modificación consiste en invertir la curvatura de su traza desde la posición grafiada en los planos del Plan aprobado definitivamente, para recuperar la forma con la que figuraba en el documento de aprobación provisional. El nuevo trazado sólo requiere modificar su representación gráfica en planos, ya que el mantenimiento de su superficie hace que no se vean afectados los cuadros de aprovechamientos u otros documentos del PGOU. La preferencia municipal por la solución planteada coincide con la de los propietarios de suelos afectados a los que se consultó en este sentido.

Los argumentos objetivos que constituyen la base de esta modificación se refieren a la comparación entre ambas alternativas en cuanto a su **funcionalidad, impacto y coste**.

En el aspecto funcional, la misión colectora del tráfico se atiende de modo indiferente con una u otra alternativa: en ambos casos se recorre igual distancia mediante un trazado de doble curvatura con radios semejantes; el tramo del vial más próximo al casco urbano coincide en ambas alternativas, con lo que se consigue disponer su trazado en prolongación recta respecto a la Avenida del Rosario. La exactitud geométrica de esta disposición en prolongación recta parece por otra parte poco relevante y sólo apreciable en una vista aérea, ya que el tipo de ordenación asignada a los terrenos colindantes no fija alineaciones de edificios que

constituyan referencias visuales, mientras que el giro del vehículo en la rotonda que articula los dos viales suprime la referencia que proporciona el movimiento.

En cualquier caso, se trata de una vía urbana que tendrá discriminación de velocidad máxima de 50 km/h y no existirá por este motivo problema alguno de visibilidad de parada en la glorieta.

Replanteada la traza del s.g.1 que se recogió en el Plan General definitivamente aprobado, se observa que la citada vía discurriría en el 75% de su longitud en una trinchera de hasta 20 metros de profundidad. Esta disposición daría un aspecto de carretera a lo que debe ser una vía urbana, creando un efecto de barrera entre las dos márgenes, inaccesibles por otra parte desde dicho vial.

La opción propuesta, que es la recogida en el documento de aprobación provisional, discurre por la vaguada natural existente y constituye el camino de acceso tradicional a la zona que se pretende servir. Su mantenimiento permitirá omitir los inconvenientes antes expuestos mediante un trazado que desde siempre ha resuelto de un modo solvente las necesidades de acceso y evacuación de aguas; también se evita incurrir en el sobrecoste que exigiría la apertura del vial en una profunda trinchera.

El último aspecto a considerar es el modo en que se afecta a la configuración interior del sector urbanizable nº 1, atravesado por este vial que lo divide en dos subsectores. Con la alternativa propuesta, el subsector menor cuenta con suficiente superficie para alojar un espacio de equipamientos, comunicable con el subsector mayor mediante un único paso superior. La adopción del trazado que consideramos más desfavorable dividiría aquella zona en dos estrechas plataformas en las que salvar los desniveles de los dos valles con dos pasos superiores, y cuyo subsector menor por su reducido tamaño sólo admitiría usos residuales.

## **4.2. ADAPTACIÓN DE LAS PENDIENTES DE RAMPA PARA ACCESO A GARAJES**

Otra modificación planteada consiste en adaptar las pendientes de rampa para acceso a garajes a las condiciones topográficas del municipio. Se advierte que en la ordenanza 3.3.17 los valores máximos de pendiente de rampa se encuentran excesivamente limitados (16% para tramos rectos y 12% para los curvos).

La conveniencia de modificar estas pendientes y su efecto urbanístico se justifican ante la dificultad observada en varios solares reales, cuya figura irregular,

dimensiones o desniveles impedirían plantear rampas con una gran longitud de desarrollo.

La modificación se plasma en dos parámetros sustituidos en dicha ordenanza, admitiendo una pendiente máxima del 20% para tramos rectos, y del 16% para los curvos.

### **4.3. SALIENTES Y VUELOS EN ZONA DE EXTENSIÓN DE CASCO**

La modificación se justifica como una simple corrección de error en el texto. La ordenanza 5.2.9 se ocupa de regular las dimensiones de salientes admitidos en las zonas calificadas como Extensión de Casco, si bien cita indebidamente la calificación de Casco Antiguo.

## **5. Comparación y nuevos contenidos en el PGOU modificado**

### **5.1. PLANOS MODIFICADOS DEL PGOU**

Se aporta nueva delimitación del sistema general nº 1 en plano de ordenación y clasificación de suelo.

## **5.2. NORMAS MODIFICADAS**

1º) En el artº 3.3.17 se modifica la anterior redacción del punto 3:

### **Art. 3.3.17. ACCESOS A LOS ESTACIONAMIENTOS Y GARAJES**

*3. Las rampas rectas no sobrepasarán la pendiente del dieciséis por ciento (16%) y las rampas en curva del doce por ciento (12%), medida por la línea media.(...)*

que pasa a redactarse del siguiente modo:

### **Art. 3.3.17. ACCESOS A LOS ESTACIONAMIENTOS Y GARAJES**

*3. Las rampas rectas no sobrepasarán la pendiente del veinte por ciento (20%) y las rampas en curva del dieciséis por ciento (16%), medida por la línea media.(...)*

2º) El art.5.2.9, donde dice que:

*“El saliente máximo de los cuerpos volados y cornisas en la zona calificada de casco antiguo será...”*

se corrige para que diga:

*“El saliente máximo de los cuerpos volados y cornisas en la zona calificada de extensión de casco será...”*

## **5.3. MEMORIA Y OTROS DOCUMENTOS**

No se precisa modificar su redacción.

Zaragoza, marzo de 2001

Los técnicos redactores,

José María Villar San Pedro  
I.C.C.P.

Olano y Mendo Arquitectos, S.L.

## **Modificación nº1 del PGOU de Cuarte de Huerva**

### **Memoria**



## **Modificación nº1 del PGOU de Cuarte de Huerva**

### **Planos**