

III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

AYUNTAMIENTO DE

44

GETAFE

URBANISMO

Por el Ayuntamiento Pleno, en sesión extraordinaria celebrada el 10 de abril de 2012, se aprobó definitivamente la modificación del Plan Parcial del SUI PP-03 “Los Gavilanes”, presentada por la UTE “Posmocan-Los Gavilanes”, cuyas ordenanzas se adjuntan como anexo al presente anuncio.

Lo que se publica para general conocimiento, en cumplimiento del artículo 66.1 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, significando que ha sido remitido con fecha 20 de abril de 2012 un ejemplar de la modificación del Plan Parcial al Registro Administrativo de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid.

Contra el presente acuerdo, que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse, con carácter potestativo, recurso de reposición ante el mismo órgano que lo dictó, en el plazo de un mes, o directamente, recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en el plazo de dos meses, contados ambos desde el día siguiente al del recibo de esta notificación.

En el supuesto de optarse por interponer recurso potestativo de reposición, si no se notificase su resolución en el plazo de un mes, se entenderá desestimado y podrá interponer recurso contencioso-administrativo en el plazo de seis meses, contados desde el día siguiente a aquel en que deba entenderse presuntamente desestimado.

Con fecha 1 de febrero de 2012, y en sesión ordinaria celebrada por el Ayuntamiento Pleno, se aprueba definitivamente la modificación del Plan Especial de Infraestructuras Externas al Sector “Los Gavilanes”. Este documento recoge, entre sus determinaciones, un nuevo estudio del impacto de tráfico en base a las nuevas conexiones.

Se modifica, por tanto, el artículo 7 de la normativa del Plan Parcial que pasa a redactarse de la siguiente manera:

«Art. 7. *Plan Especial de Accesos Exteriores.*—Con fecha 1 de febrero de 2012, y en sesión ordinaria celebrada por el Ayuntamiento Pleno, se aprueba definitivamente la modificación del Plan Especial de Infraestructuras Externas al Sector “Los Gavilanes”.

Este documento recoge, entre otras determinaciones, tanto la modificación de los accesos al sector como la propuesta de modificación para la conexión con los desarrollos limítrofes.

En su contenido se definen, tanto las características técnicas de dichos accesos como la forma de obtención del suelo por el que discurren.

Se incorpora, igualmente, un nuevo estudio de impacto del tráfico en base a las nuevas conexiones que dicha modificación del Plan Especial propone.

Se estará, por tanto, a lo estipulado por el referido Plan Especial en lo que concierne a las determinaciones establecidas por su estudio de impacto del tráfico y demás disposiciones».

En cuanto a la incorporación de una subestación eléctrica al ámbito del Plan Parcial, así como la reubicación del Punto Limpio y tamaño de la balsa de regulación de pluviales, se recoge en el artículo 62 de la normativa del Plan Parcial, que pasa a modificarse con la siguiente redacción:

«Art. 62. *Condiciones especiales de las parcelas EQ2 y EQ3.*—En la parcela EQ2 se ubica una “subestación eléctrica” con parcela independiente de 3.740 metros cuadrados.

En la parcela EQ3 se ubica un “Punto Limpio” para la recogida de residuos sólidos urbanos en parcela independiente de 1.000 metros cuadrados.

En la parcela EQ3, de acuerdo a las consideraciones de la declaración de impacto ambiental, se ubica la balsa de regulación para la eliminación de los sólidos sedimentables mediante un sistema de decantación. La superficie de esta balsa es de 15.000 metros cuadrados.

La parcela EQ3, calificada como Red Pública General de Equipamientos Sociales, tiene unas especiales características por estar comprendida parte de su superficie en la zona de policía del cauce del arroyo Culebro, que discurre al Sur del ámbito, y constituida por

una banda de 100 metros de ancho desde el cauce. Esta parcela deberá cumplir las especificaciones del artículo 71 de estas normas reguladoras, que determinan los condicionantes de los espacios libres afectados por esta protección».

Según se explicaba en la justificación de la presente modificación, la zonificación de los espacios libres-zonas verdes a lo largo de prácticamente todo su perímetro hace imposible la conexión de las dotaciones de infraestructura existentes con las Redes de Distribución de Servicios Urbanos del Sector, sin que estas atraviesen dichos espacios.

Como se decía, dentro de las condiciones particulares del uso espacios libres-zonas verdes de la normativa que recoge el Plan Parcial, y más concretamente en su artículo 68, donde se establecen las condiciones de uso, no se recoge el uso dotacional de infraestructuras como compatible con el de espacios libres-zonas verdes.

Con el objeto de poder dotar al sector de todos aquellos servicios que le son propios por la condición de su uso industrial, se propone incluir el uso dotacional de infraestructuras coexistiendo con el característico, es decir, como uso compatible.

Se modifica, por tanto, el artículo 68 de la normativa del Plan Parcial, incluyendo como uso compatible el de dotaciones de infraestructuras para las Redes de Distribución de Servicios Urbanos Infraestructurales, según las condiciones establecidas por las normas generales de la edificación y de los usos del Plan General de este Ayuntamiento.

“Art. 68. *Condiciones de uso:*

- Uso característico: espacios libres en todas sus clases.
- Usos compatibles: dotaciones de infraestructuras para la Red de Servicios Urbanos Infraestructurales.

Se entenderá que las canalizaciones que se pueden realizar en la zona verde denominada ZV-7, son únicamente las necesarias para la conexión de las infraestructuras exteriores del sector con la urbanización que discurre por el viario, con traza transversal a la zona verde y con la menor incidencia en la misma, no admitiéndose trazados en el sentido longitudinal de la misma que impliquen servidumbres o limitaciones a su carácter de protección determinado en la declaración de impacto ambiental.

Se permitirá también el uso de cabinas telefónicas, quioscos de bebidas, puestos de periódicos e instalaciones similares, e infraestructuras.

Dichas instalaciones tendrán una altura máxima de 3 metros.

Su implantación, al estar al servicio del espacio libre, se autorizará a través de las correspondientes concesiones administrativas.

- Usos prohibidos: todos los demás”.

Se mencionaba también en dicha justificación que el Plan Parcial no establecía unas normas concretas para la categoría de industria mediana, relegando su implantación en coexistencia en uso característico con la industria grande, la industria escaparaté, o las medianas superficies.

Se incorpora, por tanto, un nuevo capítulo con las condiciones particulares de ordenación para la industria mediana, con el fin de regular su implantación dentro del ámbito del Plan Parcial en aquella norma zonal que así lo permita como uso característico.

Esto se realiza de acuerdo con las estipulaciones que para esta categoría de suelo determina el Plan General de Ordenación Urbana de este Ayuntamiento.

«Capítulo 6

Condiciones particulares de ordenación para la industria mediana

Art. 75. *Ámbito y características.*—Se establecen las presentes condiciones particulares para la implantación de la tipología de la denominada industria mediana, según las normas generales de la edificación y de los usos del Plan General de Ordenación Urbana del Ayuntamiento de Getafe, en coexistencia de uso característico con las normas zonales que así lo determinan.

La tipología edificatoria será la de edificación aislada o adosada a otras siempre de esta misma tipología.

Art. 76. *Condiciones de parcelación.*—No se establece superficie mínima para las parcelas existentes, pudiendo construirse cualquier parcela cumpliendo las restantes condiciones particulares de la zona.

A efecto de nuevas parcelaciones, reparcelaciones, o segregaciones, se establecen como condiciones de las parcelas destinadas a usos distintos del dotacional las siguientes:

- Superficie mínima: 2.000 metros cuadrados.
- Frente mínimo: 12 metros.
- La forma de la parcela permitirá la inscripción en su interior de un círculo de diámetro superior a 12 metros.

Cuando la implantación de este tipo de industria se pretenda realizar sobre parcelas distintas a las existentes por efecto de lo reseñado en el párrafo anterior, será condición indispensable para la reordenación de estos espacios la redacción de un Estudio de Detalle que recoja los parámetros de edificabilidad fijados por este Plan Parcial, las condiciones de ordenación y demás circunstancias de aplicación al amparo de las estas normas urbanísticas y ordenanzas reguladoras de la edificación en función del tipo de industria a implantar, así como de la ordenación de los volúmenes que se pretendan y el viario a desarrollar.

Su tramitación también será obligatoria cuando lo que se pretenda sea la ordenación de los volúmenes resultantes en una o varias parcelas edificables, o la creación de viario privado.

El Estudio de Detalle reflejará la ocupación máxima de las parcelas, las alineaciones, y los retranqueos, tanto al viario público que se determina como estructurante en los planos de ordenación de la presente modificación, como al viario privado de nueva apertura que complete la actuación.

Art. 77. Edificabilidad.—Es la fijada para cada parcela en la que coexiste como uso característico, en el cuadro de características recogido en la memoria de ordenación del presente documento, y en el plano P1 “Zonificación y calificación pormenorizada. Cuadro de Características”, o la que resulte de sucesivos Estudios de Detalle o parcelaciones.

Art. 78. Posición de la edificación.—Las nuevas edificaciones guardarán las separaciones, medidas en proyección horizontal a partir de las fachadas, que se regulan en los apartados que siguen:

1. Separación entre edificios. En todas las categorías, cuando en una parcela existan varias construcciones que tengan planos de fachada enfrentados o solapados, cumplirán una separación igual o superior a $H/2$, siendo H la altura de la edificación más alta, con un mínimo de 3 metros.

2. Separación a los linderos. La separación a linderos laterales y posteriores de la edificación en cualquiera de sus usos será de $H/2$, con un mínimo de 5 metros.

3. Separación a la alineación oficial. La separación de la alineación oficial será, para todos los usos, la mayor de las dos siguientes: $H/2$ al eje de la vía, o 5 metros a la alineación oficial o pública.

4. Adosamiento. Se autoriza el adosamiento con edificios de otras parcelas exclusivamente si la tipología edificatoria de las mismas lo es también de industria mediana. Para industrias adosadas, se establece una longitud máxima en fachada de 150 metros y una superficie edificada máxima por industria de 2.500 metros cuadrados.

Podrá autorizarse dicho adosamiento siempre y cuando exista un compromiso firmado por la propiedad de ambas parcelas, y ante los Servicios Técnicos Municipales de este Ayuntamiento, para el cumplimiento de tal circunstancia.

Cuando, por autorizarse el adosamiento entre los edificios de distintas parcelas aparecieran medianeras que quedaran al descubierto, estas serán tratadas como fachadas por el propietario de la nueva edificación.

Art. 79. Altura máxima de la edificación.—La altura máxima de la edificación será de tres plantas y 15 metros al nivel de cornisa (intersección de la cara inferior del forjado que forma el techo de la última planta con la fachada del edificio).

La altura máxima de edificación podrá superarse cuando por las características especiales de la actividad industrial así lo requiera.

Son admisibles por encima de sus alturas los elementos propios de las instalaciones de este tipo de industrias.

Art. 80. Condiciones estéticas.—La composición y tratamiento de fachadas es libre.

En el espacio libre se procurará la plantación de una hilera de arbolado, en proximidad a las líneas de cerramiento de la parcela, y por lo menos en su frente principal. La plantación se realizará con separaciones adecuadas a la especie arbórea elegida, con intervalo medio de 5 metros.

Si se prevé aparcamiento en superficie, deberá disponerse arbolado frondoso en el mismo en retícula adecuada a la disposición de plazas.

Art. 81. *Condiciones de seguridad.*—En todo caso, la implantación de los edificios en la parcela deberá garantizar el cumplimiento de la normativa de prevención de incendios, normas de seguridad del Plan General de Ordenación Urbana de Getafe y la normativa de seguridad y protección específica del uso a implantar, garantizando la accesibilidad exigida por dicha normativa».

Lo mismo para los proyectos unitarios:

«Capítulo 7

Ordenanza específica para proyectos unitarios

Art. 82. *Definición.*—Se define como proyecto unitario, un proyecto de arquitectura que desarrolla un ámbito de más de una parcela registral con objeto de definir las edificaciones e instalaciones a implantar en un determinado ámbito, el cual se pretendan resolver mediante una solución coordinada.

Art. 83. *Ámbito y características.*—Un proyecto unitario podrá desarrollar varias actividades distintas, en parcelas independientes de un ámbito físicamente continuo, localizadas en unidades de ordenación de igual o distinta ordenanza de aplicación, siempre que la parte calificada por cada ordenanza, sea igual o superior a la definida como mínima por cada una de ellas.

Un proyecto unitario podrá ordenar minipolígonos desarrollados en régimen de proindiviso, organizados a partir de accesos comunes y espacios mancomunados, para las actividades previstas en las normas zonales de las presentes normas. Se deberá determinar la cuota de participación de cada uno de los proindivisos en los espacios comunes de la parcela, tanto a efectos de propiedad, como de participación en el mantenimiento de las instalaciones.

Art. 84. *Condiciones de desarrollo.*—Los proyectos unitarios justificarán:

1. La solución de implantación de las edificaciones. Pudiendo eliminar los retranqueos entre las parcelas incluidas en el proyecto unitario, respetando en cualquier caso los mínimos establecidos en las normas zonales para espacios públicos y linderos con otras parcelas privativas no incluidas en el ámbito del proyecto unitario.

2. La solución adoptada para los espacios de carga y descarga en la totalidad del ámbito del proyecto, así como los de aparcamiento de vehículos ligeros y pesados.

3. Si se plantean soluciones mancomunadas de carga y descarga, aparcamiento de vehículos, o en general cualquier otra instalación de uso común a varias parcelas, habrá de indicarse la parte proporcional de participación de cada una de estas parcelas.

La parcela mínima a considerar a los efectos de aplicación de la condición de parcela mínima, será la suma de la parte privativa, y la cuota correspondiente al condominio o proindiviso.

4. La totalidad de parcelas de un proyecto unitario deberán contar con acceso directo desde la vía pública o espacio libre de parcela en conexión con ella, que permita el acceso de vehículos ligeros y de emergencia.

5. El proyecto unitario permitirá la localización de los usos compatibles en el ámbito total de la parcela, sin que sea posible plantear parcelas de usos exclusivos resultado de la concentración de tolerancias de usos de dos o más parcelas.

6. Si el proyecto unitario necesitará realizar modificaciones en la urbanización de los espacios públicos, tendrá que redactarse un proyecto de obras complementario, con la definición de las características de la urbanización que afecte a los servicios generales, en todo caso costeado por la propiedad.

Art. 85. *Edificabilidad.*—La edificabilidad total a localizar sobre el ámbito de cada proyecto unitario estará limitada por la determinada como máxima por su norma zonal correspondiente».

Por último, destacar que, por acuerdo de la Junta de Gobierno Local de fecha 19 de julio de 2011, se admitió a trámite la solicitud presentada por la UTE “Posmocan-Los Gavilanes”, y se aprobó inicialmente la modificación del Plan Parcial de Ordenación del Sector SUI-03 “Los Gavilanes”, del Plan General de Ordenación Urbana de este Ayuntamiento.

En dicha Junta se acuerda también el someter dicho acuerdo al trámite de información pública, así como el de solicitar los informes sectoriales a los organismos y entidades públicas correspondientes.

Una vez realizados todos los trámites pertinentes, no habiendo recibido alegación alguna al documento, y habiendo sido emitidos los informes correspondientes en sentido fa-

vorable, pasan a incorporarse a continuación al articulado de la normativa, como prescripciones de obligado cumplimiento, las consideraciones formuladas por los referidos informes.

Esto se hará en un nuevo título denominado “Título III. Condiciones particulares derivadas de los informes emitidos por los diversos organismos consultados sobre el documento de aprobación inicial”, que queda como sigue:

«TÍTULO III

Condiciones particulares derivadas de los informes emitidos por los diversos organismos consultados sobre el documento de aprobación inicial

Capítulo 1

Condiciones derivadas del informe emitido por la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid

Art. 86. *Actuaciones derivadas del Plan Especial de Infraestructuras Externas al Plan Parcial.*—Todas las actuaciones y soluciones definitivas deberán ser desarrolladas mediante un proyecto de construcción específico completo que se adecuará a la normativa de la Comunidad de Madrid. Se deberá mantener la necesaria coordinación de todos los organismos implicados con los técnicos de esta Dirección General, con el objeto de poder determinar la geometría definitiva del enlace y de las conexiones. El proyecto será remitido al Área de Explotación de esta Dirección General para su informe y estará redactado por técnicos competentes, ingenieros de caminos, canales y puertos o ingenieros técnicos de obras públicas, dentro de sus respectivas competencias y visado por el Colegio Profesional correspondiente.

Art. 87. *Autorización para las obras derivadas de las actuaciones recogidas por el Plan Especial de Infraestructuras Externas al Plan Parcial.*—La autorización para las obras pertinentes de las actuaciones derivadas del Plan Especial de Infraestructuras Externas al Plan Parcial deberá ser solicitada por su titular al Área de Explotación de esta Dirección General, previa presentación del proyecto de construcción definitivo, en cuyo trámite se señalarán las condiciones generales y particulares que procedan.

Art. 88. *Gastos.*—Los gastos derivados de la redacción de los proyectos, disposición del suelo necesario y construcción de las actuaciones mencionadas en este informe deberán ser sufragados íntegramente por los promotores o desarrollos previstos (artículo 51 del Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid).

Por otro lado, el Ayuntamiento de Getafe podrá establecer el reparto del coste de estas infraestructuras entre los desarrollos que considere.

Art. 89. *Zonas de dominio público y de protección.*—Se deberán respetar las zonas de dominio público y de protección de las carreteras afectadas de acuerdo a la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid, y su Reglamento, aprobado por Decreto 29/1993, de 11 de marzo; se señala que la zona de dominio público para esta carretera es de 3 metros, mientras que la zona de protección para la carretera M-301 es de 25 metros, medidos desde el borde exterior de la explanación, coincidente con la línea de edificación. A estos efectos, se define como borde de la explanación la línea de intersección del terreno natural con el desmonte o terraplén de la carretera.

Se recuerda que antes del comienzo de cualquier obra que pueda afectar al dominio público viario de la Comunidad de Madrid o su zona de protección deberá pedirse permiso a esta Dirección General.

Art. 90. *Contaminación acústica.*—Respecto a la prevención de la contaminación acústica, será de aplicación el Decreto 78/1999 (BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID de 8 de junio de 1999), de regulación del régimen de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid, que obliga a las figuras de planeamiento urbanístico general a incorporar estudios específicos sobre los niveles de ruido actuales y esperables, así como a adoptar medidas preventivas y de protección para que no se superen los valores límite establecidos en el referido Decreto.

Art. 91. *Normativa de aplicación para las carreteras de la Comunidad de Madrid.*—La normativa de aplicación general es la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid, y su Reglamento, aprobado por Decreto 29/1993, de 11 de marzo, y la

Orden de 3 de abril de 2002, que desarrolla el Reglamento en materia de accesos a las carreteras de la Comunidad de Madrid.

Capítulo 2

Condiciones derivadas del informe emitido por la Dirección General del Medio Ambiente: vías pecuarias de la Comunidad de Madrid

Art. 92. *Ocupación temporal en vía pecuaria. Autorizaciones.*—En la parcela EQ3 de las ordenadas por este Plan Parcial se prevé la construcción de una balsa de regulación de pluviales de 15.000 metros cuadrados.

Dado que entre esta balsa y el arroyo del Culebro se halla ubicado el descansadero de Praderas Cuniebles, y el vertido debe atravesar este dominio público pecuario, será necesario realizar la correspondiente solicitud para la ocupación temporal de acuerdo a lo indicado en el artículo 38 de la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.

Capítulo 3

Condiciones derivadas del informe de la Delegación de Patrimonio y Urbanismo del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)

Art. 93. *Normativa de aplicación del Sector Ferroviario: zona de dominio público, protección, y línea límite de edificación.*—Cualquier actuación en el entorno de la línea ferroviaria quedará sujeta a la legislación vigente, Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y el Reglamento que la desarrolla. Aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, y sus correspondientes modificaciones, normativa sectorial con rango de normas materiales de ordenación directamente aplicables al planeamiento.

Más concretamente, el capítulo III de la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario, y el capítulo III del Reglamento que la desarrolla, establecen las limitaciones a la propiedad y las restricciones de uso que deberán ser respetadas, definiendo para todas las líneas ferroviarias una zona de dominio público, otra zona de protección, y la línea límite de edificación.

Art. 94. *Obras afectadas por la zona de protección ferroviaria.*—Para la ejecución de la obras que se sitúen dentro de la zona de protección ferroviaria de la margen izquierda de la LAV, se considera necesario que el titular, propietario y mantenedor, de la diferentes obras de urbanización y servicios propios y necesarios del Plan Parcial del Sector SUI-03 “Los Gavilanes”, presente la solicitud de autorización de obra al ADIF, incluyendo el proyecto constructivo o separata técnica de cada una de las actuaciones, suscrito por técnico/a titulado/a competente y visada por el Colegio Profesional, en el cual se definan las características técnicas de la actuación, usos, secciones tipo, distancias a la zona de dominio público ferroviario, firme, aceras, instalaciones, etcétera. La nueva infraestructura del vial 4 (movimiento de tierras y explanaciones) no será perjudicial para la infraestructura ferroviaria existente de la LAV o su explotación. La documentación a presentar deberá de indicar la persona a la cual será dirigida la autorización, la dirección de contado, fax, y el CIF. La solicitud y documentación se deberá enviar a ADIF, Gerencia de Mantenimiento de Alta Velocidad Sur, a la atención del gerente, calle Titán, número 4, cuarta planta, 28045 Madrid. En estas obras se contemplarán todas las limitaciones derivadas del establecimiento de la línea de edificación prevista en la actual legislación sectorial ferroviaria (artículo 24 de RSF y Orden FOM/2230/2005) de 6 de julio sobre reducción de línea límite de edificación.

En los proyectos o separatas de la futura urbanización de la franja lateral de la LAV, se incluirá un estudio del impacto por ruido y vibraciones inducidos por el ferrocarril y las medidas adoptadas en su caso para que los niveles de ruido y vibraciones estén dentro de los niveles admisibles por la normativa vigente. Las medidas correctoras que se estime que hay que adoptar deben ser soportadas por cuenta y cargo del promotor y titular de las obras de las actuaciones urbanísticas, y consideradas como un coste más de los gastos de ejecución, así como el mantenimiento de los elementos correctores que se incorporen, considerándolos como parte del mobiliario urbano.

Se respetará el actual cerramiento lateral de la LAV y los cruces de los diferentes servicios afectados, motivos de nuevas reposiciones o nuevo trazado, será objeto de autorizaciones específicas para cada uno de los titulares.

Se evitará que, a lo largo del vial 4 paralelo y por la margen izquierda de la LAV, se instalen báculos de iluminación en las aceras más próximas a la LAV.

Se garantizará el adecuado funcionamiento, la continuidad o desagüe de las diferentes obras de drenaje de la LAV y de la LLM. En todo caso no se admitirá la realización de cruces utilizando cualquier elemento de la LAV y LLM, que no hayan sido diseñados para soportar y desaguar un aumento del caudal de aportación, ni los cruces a las obras de tierra (terraplén o desmonte) de la plataforma ferroviaria.

Capítulo 4

Condiciones derivadas del informe de la Dirección General de Patrimonio Histórico de la Vicepresidencia, Consejería de Cultura y Deporte y Portavocía del Gobierno de la Comunidad de Madrid

Art. 95. *Control arqueo-paleontológico.*—1. Se realizará un control arqueo-paleontológico de todos los movimientos de tierras, tanto en el ámbito del Plan Parcial como en la zona de los viales exteriores.

2. En cuanto al informe/memoria final dada la importancia científica de los restos documentados, se deberá incorporar los resultados de todos los procesos de análisis llevados a cabo y propuestos dentro en el apartado de metodología incluidos en el proyecto e informe preliminar de la excavación tales como:

- 2.1. Registro mediante fichas individualizadas y específicas de las estructuras durante su excavación, y en las labores de documentación final: dibujo, estratigrafía, registro de materiales, fotografía, consistentes en:
 - Documentación individualizada en las unidades estratigráficas excavadas.
 - Matriz de la excavación correctamente diferenciada por etapas cronológicas.
 - Documentación fotográfica de inicio y finalización de las unidades exhumadas.
- 2.2. Inventario de los materiales arqueológicos en fichas individualizadas donde conste el siglado, estudio, dibujos y descripción. Asimismo, el inventario de materiales se hará mediante listas numerales individualizadas para cada unidad de excavación, si bien todos los documentos generados serán susceptibles de ponerse en relación recíproca mediante el empleo de escalas comunes, numeraciones consecutivas, y por supuesto, a través de planos generales y documentación de referencia de la excavación.
- 2.3. La documentación gráfica consistirá en planimetrías a escala en planta y alzado, registros fotográficos generales y de detalle sobre soporte papel y filmaciones en vídeo.
- 2.4. Levantamiento topográfico de todas las estructuras mediante el empleo de estación total, así como su correspondiente plasmación en CAD, desarrollos 3D de toda la excavación aplicación del programa de corrección (ASrix) que, en combinación con la estación total, permite georreferenciar toda la documentación fotográfica.
- 2.5. Según prescripciones técnicas se ha llevado a cabo la recogida de las pertinentes muestras para realizar los análisis necesarios con el fin de documentar, datar e interpretar el registro arqueológico; por lo que la memoria tendría que recoger los resultados de las muestras recogidas:
 - Resultados de las muestras recogidas de todos los restos óseos de fauna para elaborar análisis faunísticos y ambientales asociados.
 - Resultados del análisis “antracológico”; dataciones de C-14, y “termoluminiscencia”.
 - Resultados de las muestras sedimentarias de cada unidad estratigráfica para su posterior procesamiento de cara a elaborar análisis de carpología.
 - Se conservarán unas muestras de cada unidad estratigráfica, como medida de conservación, que posibilite futuros análisis.
 - Resultados de los análisis demuestras de paleontología recogidas durante las fases de intervención.

Capítulo 5

Condiciones derivadas del informe de la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid

Art. 96. *Estudio de ruido y vibraciones.*—Deberá realizarse el correspondiente estudio de ruido y vibraciones reclamado por ADIF a nivel de proyecto y cumplirse el resto de condiciones señaladas en sus informes anteriormente citados, con el resultado que corresponda. El Ayuntamiento de Getafe, en el ejercicio de sus competencias, establecerá las condiciones que, en su caso, sean necesarias para garantizar el cumplimiento de los límites establecidos en el Decreto 78/1999, de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección frente a la contaminación acústica en la Comunidad de Madrid, una vez efectuado el estudio de ruido y vibraciones reclamado por ADIF.

Capítulo 6

Condiciones derivadas del informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid del Ministerio de Fomento

Art. 97. *Condiciones relativas a las obras derivadas de las actuaciones recogidas por el Plan Especial de Infraestructuras Externas al Plan Parcial.*—1. Se deberá solicitar la autorización de las obras mediante la presentación del correspondiente proyecto de construcción para establecer el condicionamiento de la autorización, asimismo, dichas obras deberán ser autorizadas por la Comunidad de Madrid en cuanto a las conexiones con la carretera M-301.

2. El acceso desde la calzada de servicio de la A-4 a la glorieta Este del enlace de la A-4 con el acceso al parque empresarial “La Carpetania”, deberá ampliarse a dos carriles en el tramo final del ramal, para que el acceso a la glorieta sea de dos carriles.

3. En caso de que en un futuro las vías de servicio formen parte de una vía colectora de la M-50, el Ayuntamiento cederá las citadas vías sin ningún tipo de contraprestación.

Art. 98. *Cerramiento de la M-50.*—El cerramiento de la autovía M-50 deberá situarse, en la margen Sur, en el borde interior del camino de servicio (borde más cercano a la M-50); y en la margen Norte, fuera del límite de los terrenos afectos a la construcción de la M-50.

Cualquier uso en los terrenos afectos a la construcción de la M-50 será objeto de autorización, de acuerdo con lo establecido en la Ley 25/1988, de Carreteras.

Art. 99. *Sistema de Drenaje de la M-50.*—En ningún caso, las obras del proyecto de urbanización del Plan Parcial, podrán interrumpir el sistema de drenaje actual de la autovía M-50.

Art. 100. *Licencias de edificación para las construcciones próximas a las carreteras del Estado.*—Para las nuevas construcciones próximas a carreteras del Estado, existentes o previstas, será necesario que, con carácter previo al otorgamiento de licencias de edificación, se lleven a cabo los estudios correspondientes de determinación de los niveles sonoros esperables, así como la obligación de establecer limitaciones a la edificabilidad, o de disponer los medios de protección acústica imprescindibles en caso de superarse los umbrales establecidos en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido (“Boletín Oficial del Estado” de 18 de noviembre de 2003), y en el Real Decreto 1367/2007, de 9 de octubre (“Boletín Oficial del Estado” de 23 de octubre de 2007) y, en su caso, en la normativa autonómica.

Dichos medios de protección acústica serán ejecutados a cargo de los futuros promotores de los sectores previa autorización del Ministerio de Fomento, y no podrán ocupar terrenos de dominio público.

El estudio de ruido debe contener los correspondientes mapas de isófonas

Capítulo 7

Condiciones derivadas del informe de la Confederación Hidrográfica del Tajo

Art. 101. *Consideraciones y actuaciones derivadas del informe de la Confederación Hidrográfica del Tajo al contenido de la modificación del Plan Parcial.*—Dado que a la fecha de la aprobación definitiva de esta modificación del Plan Parcial no se ha recibido contestación a la solicitud de informe a la Confederación Hidrográfica del Tajo remitida por el

Ayuntamiento de Getafe a 27 de julio de 2011, el promotor de la urbanización deberá comprometerse a ejecutar los trabajos y actuaciones que dentro del ámbito del Plan Parcial, y de acuerdo con el convenio suscrito entre el Ayuntamiento de Getafe y el promotor concesionario de fecha 19 de octubre de 2005, se deriven del informe de la Confederación Hidrográfica del Tajo si esta lo remitiera».

CONEXIÓN CON LA A-4, LA AUTOPISTA M-50, Y CON LOS DESARROLLOS LIMÍTROFOS.**LOCALIZACIÓN**

 Accesos Exteriores al Sector

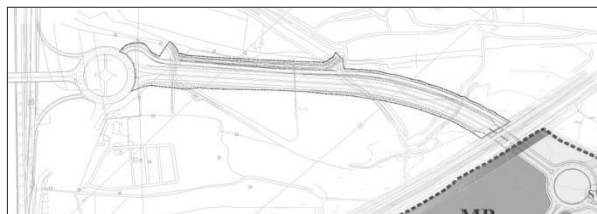
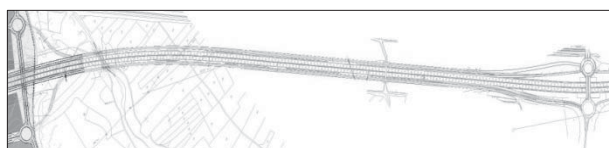


Sector SUI-03 "Los Gavilanes" del PGOU de Getafe.
Conexiones con la A-4/Carpetania, y la M-301/M-50.

ACTUACIÓN Y ÁMBITO

La actuación consiste en el enlace del viario interior del Plan Parcial con las infraestructuras del desarrollo de Carpetania y sus enlaces con la A-4 y la autopista M-50, cuya conexión es una determinación vinculante del planeamiento.

El ámbito afectado por la actuación comprende suelos de sistema general de comunicaciones e infraestructuras y suelos de viario interiores al Plan Parcial.

Enlace A-4/Carpetania**Vías de servicio M-50. Enlace M-301/M-50.****DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN:****FIGURA DE DESARROLLO:**

Modificado del Plan Especial de Infraestructuras Externas.

Aprobado Definitivamente por el Ayuntamiento Pleno de fecha 1 de Febrero de 2012, y Publicado por el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid N° 41 de fecha 17 de Febrero de 2012.

CONDICIONES PARTICULARES DE DESARROLLO

- La solución concreta de la conexión con la A-4 será la estipulada por la referida **Aprobación de la Modificación del Plan Especial**. Dicha Modificación resuelve el acceso desde la A-4 a través de una conexión (Enlace de Carpetania) que supondrá la conexión norte del Sector, cruzando la línea del AVE con un cajón hincado hasta un paso que conecta mediante una glorieta con la A-4.
- La solución concreta de la conexión con la autopista M-50 será la también estipulada por la referida Aprobación. **Dicha Modificación** resuelve el acceso desde la autopista M-50 a través de sendas vías de servicio unidireccionales al Norte y Sur de la M-50 desde el enlace M-50/M-301 hasta el acceso a Gavilanes actuando las glorietas del vial A como pesas del enlace.
- La solución técnica definitiva deberá contar con la aprobación de la Demarcación de Carreteras del Estado de Madrid del Ministerio de Fomento. Se podrá establecer un acuerdo de financiación conjunta de esta infraestructura entre el Ayuntamiento de Getafe y las actuaciones beneficiarias, pudiendo establecerse fases constructivas de acuerdo a las previsiones de financiación.

Getafe, a 23 de abril de 2012.—La concejala-delegada de Urbanismo y Obras Públicas (PD de 16 de junio de 2011), Paz Álvarez Sánchez-Arjona.

(02/3.803/12)