



**Excmo. Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid**  
**Plaza Constitución 1**  
**28522 - Rivas-Vaciamadrid (Madrid)**

**26-UB2-00053.1/2023**  
**SIA 23/051**

En contestación a su oficio, con referencia de entrada en el Registro General de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior con el número 10/355863.9/23 del pasado día 4 de abril de 2023, por el que viene a interesar informe en relación con el Plan Especial OSR-PE-01 Ferrocarril Fase 2, promovido por Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid, a la vista de la propuesta del Área de Análisis Ambiental de Planes y Programas, esta Dirección General de Transición Energética y Economía Circular formula el siguiente Informe Ambiental Estratégico:

## **1. ANTECEDENTES**

El Plan General de Ordenación Urbana del término municipal de Rivas-Vaciamadrid (en adelante, PGOU) se aprobó definitivamente el 18 de marzo de 2004 por Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid (BOCM del 22-04-2004).

El «*Plan Especial de la OSR-PE-01 "Ferrocarril" del vigente PGOU de Rivas-Vaciamadrid*» se aprobó definitivamente el 17 de febrero de 2005 por acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid (BOCM del 01-04-2005).

El 17 de octubre de 2023, referencia 30/045335.9/23, la Dirección General de Transición Energética y Economía Circular emite Informe Ambiental Estratégico de la «*Modificación Puntual número 3 del PGOU de Rivas-Vaciamadrid para la puesta en valor de las zonas verdes del municipio*» (SIA 22/139).

### **1.1 Antecedentes administrativos**

Con fecha 4 de abril de 2023 y referenciado con el número 10/355863.9/23, tuvo entrada en el Registro General de esta Consejería, solicitud de inicio de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada, procedente del Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid, en relación con el «*Plan Especial OSR-PE-01 Ferrocarril Fase 2*», en el término municipal de Rivas-Vaciamadrid.

Examinada la documentación remitida se considera que cumple los requisitos mínimos exigidos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental a los efectos del inicio del procedimiento ambiental. Por tanto, con fecha 4 de abril de 2023 se inicia la evaluación ambiental estratégica.

Con fecha 27 de abril 2023, registro 26/008401.3/23 de salida de esta Consejería, se comunica al Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid que la documentación remitida con fecha 4 de abril de 2023 resulta insuficiente para la emisión del informe de evaluación ambiental estratégica, por lo que se solicita:



1. Justificación de la motivación de la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada conforme al artículo 29.1.g de la Ley 21/2013.
2. Documentación sobre el cumplimiento del artículo 7 del Decreto 170/1998, de 1 de octubre, sobre gestión de las infraestructuras de saneamiento de aguas residuales de la Comunidad de Madrid.
3. Estudio inicial de caracterización de la calidad de los suelos para los ámbitos con un cambio de uso del suelo, incluido estudio histórico.
4. Estudio concreto del arbolado urbano presente en el ámbito.
5. Asimismo, se solicita certificado municipal de cumplimiento del trámite de información pública y su resultado, una vez finalizado el período del mismo.

Con número 03/777715.9/23 y fecha 20 de junio de 2023 el Ayuntamiento remite documentación complementaria sobre las cuatro primeras cuestiones requeridas.

### **1.2 Consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas.**

En cumplimiento del artículo 30 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, una vez examinada la documentación obrante en el expediente, teniendo en cuenta los antecedentes y el objeto y actuaciones del Plan Especial propuesto, tan sólo se ha considerado necesario solicitar consulta al Área de Planificación y Gestión de Residuos, a la que se solicita informe con fecha 04 de diciembre de 2023, ref. 26/063492.5/23.

Se ha recibido respuesta del Área de Planificación y Gestión de Residuos el 30 de enero de 2024, ref. 10/064323.9/24. En el informe se señala que se debe realizar un seguimiento ambiental durante los trabajos de excavación para la ejecución del proyecto de cubrimiento de las vías, haciendo especial hincapié en las zonas colindantes con los emplazamientos industriales, y, en el caso de detectarse indicios de contaminación se llevará a cabo la correspondiente investigación. Además, en el caso de desarrollarse actividades consideradas potencialmente contaminantes de conformidad con la definición dada en el art. 2.e del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, les será de aplicación lo establecido en su art. 3.4, condiciones que se deben incluir en el documento normativo.

Se adjunta copia del escrito recibido.

### **1.3 Alegaciones derivadas del periodo de información pública.**

Conforme se indica en el Certificado del Acuerdo de Aprobación Inicial remitido, la Junta de Gobierno Local de Rivas-Vaciamadrid, en sesión celebrada el día 2 de marzo de 2023, aprueba inicialmente el Plan Especial OSR-PE-01 Ferrocarril Fase 2. El anuncio de la aprobación inicial se publica en el BOCM del 18 de abril de 2023, donde se indica *“que el Ayuntamiento Pleno, en sesión ordinaria celebrada con fecha 2 de marzo de 2023, acordó la aprobación inicial de la fase 2 Plan Especial y Anteproyecto del cubrimiento de la línea 9 de metro y urbanización posterior”*.

No se ha recibido comunicación del Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid sobre el resultado de la exposición pública.



## 2. CONTENIDO Y ALCANCE DEL PLAN ESPECIAL

### 2.1 Contenido

La documentación remitida por el Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid a esta Dirección General consta de los siguientes documentos:

- Con fecha 4 de abril de 2023 y referenciado con el número 10/355863.9/23, se adjunta a la solicitud de inicio de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada:
  1. Certificado del Acuerdo de aprobación inicial (firmado el 2 de marzo de 2023).
  2. Documento ambiental estratégico, DoAE (firmado el 20 de febrero de 2023).
  3. Resumen ejecutivo (firmado el 20 de febrero de 2023).
  4. Documento de Plan Especial OSR-PE-01 FERROCARRIL Fase 2 (firmado el 20 de febrero de 2023 y sobreimpresa la indicación de documento aprobado inicialmente el 02-03-2023). Está integrado por la siguiente documentación:
    - o Resumen Ejecutivo (fecha 20-02-2023, páginas 1 a 19)
    - o Bloque I – Documentación Informativa (fecha 20-02-2023, páginas 20 a 97)
    - o Bloque II – Documentación Normativa (fecha 20-02-2023, páginas 98 – 188)
    - o Bloque III – Documento Ambiental Estratégico (fecha 20-02-2023, páginas 189 – 355)
    - o Planos (páginas 356 – 401)
- El 20 de junio de 2023, ref. 03/777715.9/23, respuesta del Ayuntamiento a la petición de documentación complementaria con el siguiente contenido:
  - Contestación con el título “Relación de cuestiones revisadas y completadas” (fecha 12-06-2023, páginas 1 a 6):
    - o Justificación de la motivación de la aplicación de la evaluación ambiental estratégica simplificada.
    - o Información relativa al Decreto 170/1998.
    - o Información sobre el cumplimiento de la Ley 5/2003, de 20 de marzo, de Residuos de la Comunidad de Madrid.
    - o Información sobre el arbolado urbano.
  - Anexos con la siguiente información:
    - o Anejo 07 Hidrología y Drenaje (memoria y planos del Anteproyecto, Bloque I Infraestructura Ferroviaria, fecha diciembre 2022, páginas 8 a 90).
    - o Estudio histórico del emplazamiento y entorno inmediato (páginas 91 a 94).
    - o Lista de ejemplares a proteger (páginas 95 y 96).

El expediente del Plan Especial remitido carece de informe técnico municipal sobre viabilidad urbanística de la propuesta de ordenación para la aprobación Inicial.

Para el presente informe se ha tenido en cuenta, exclusivamente, la parte del contenido que hace referencia al Plan Especial dentro de la documentación remitida por el Ayuntamiento de Rivas-



Vaciamadrid, es decir, los apartados que describen la propuesta de ordenación urbanística. La documentación entremezcla partes concernientes al Plan Especial —propuesta de ordenación del nuevo espacio urbano tras el enterramiento del metro—, con otras partes referidas a la propuesta para el Proyecto de cubrimiento de la infraestructura del metro, que describen, según indican expresamente, una posible propuesta de solución constructiva para el cubrimiento. El proyecto o anteproyecto para la obra de cubrimiento deberá seguir la tramitación que corresponda en el momento procedimental oportuno y, en su caso, tras consensuar la actuación con la administración competente.

En la solicitud de inicio de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada remitida por el Ayuntamiento, en la casilla del título del Plan del formulario, se denomina como “*Fase 2 Plan Especial y Anteproyecto del cubrimiento de la Línea 9 de Metro y Urbanización Posterior*”. Por su parte, la documentación que se adjunta con la solicitud, que tiene la condición de borrador del Plan Especial, tiene la denominación de “*Plan Especial OSR-PE-01 FERROCARRIL Fase 2*”. En general, este borrador del plan sigue las recomendaciones de documentación técnica mínima de la Dirección General de Urbanismo, pero, se añaden, también, múltiples apartados sobre el Proyecto de cubrimiento.

En el encabezado del Certificado de Acuerdo de aprobación inicial remitido por el Ayuntamiento figura la denominación “*Expediente 6266/2023. Aprobar inicialmente. Fase 2 Plan Especial y Anteproyecto del Cubrimiento de la Línea 9 de Metro y Urbanización Posterior*”. Según el literal de dicho certificado, lo aprobado inicialmente es el Plan Especial: “*PRIMERO. Aprobar inicialmente el Plan Especial OSR-PE 01 FERROCARRIL Fase 2, redactado por DURAN MORENO ARQUITECTOS SLP a iniciativa del Ayuntamiento de Rivas Vaciamadrid., en los términos que obran en el expediente. ... QUINTO. SOLICITAR el inicio del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada mediante la Remisión del DOCUMENTO DE PLAN ESPECIAL OSR-PE 01 FERROCARRIL Fase 2 aprobado inicialmente a la Consejería Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura de la Comunidad de Madrid.*”

Los apartados de la documentación centrados en las actuaciones para cubrir el Metro se ajustan a la definición de proyecto según el artículo 5.3 de la Ley 21/2013, a los efectos de la evaluación de impacto ambiental de proyectos regulada en dicha Ley. En relación con el carácter del Proyecto o Anteproyecto (de ambas formas se denomina en la documentación) se indica que las soluciones definitivas para las obras e infraestructuras asociadas está pendiente de acordar con la autoridad competente, especificando que “*se plantea un procedimiento constructivo concreto que se considera viable, no excluyente de otras soluciones que el consenso entre distintas administraciones pudiera determinar*”.

Por otra parte, en la documentación remitida se confunden los procedimientos de la evaluación ambiental estratégica y de evaluación de impacto ambiental, por lo que se requirió que se motivara la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada conforme al artículo 29.1.g de la Ley 21/2013. La contestación recibida es:

“*Se considera de aplicación a este “Plan Especial OSR - PE01 Ferrocarril Fase 2” la evaluación ambiental estratégica simplificada en cumplimiento del Artículo 6.2 b)... Este Plan Especial delimita y ordena un espacio para zona verde de 13,5 hectáreas, estableciendo un nuevo uso a nivel municipal y de reducida extensión. Por ello se solicita la evaluación simplificada de este plan para que el órgano ambiental competente emita su informe ambiental estratégico.*”



Según se indica, la propuesta presentada es el resultado de un concurso de ideas convocado en el año 2019 por el Ayuntamiento. La propuesta denominada «Proyecto Horizonte» resultó ganadora del concurso, y, según el Documento Ambiental Estratégico (DoAE), “*se desarrolla en 4 fases, siendo esta que nos ocupa la Fase 2. Plan Especial y Anteproyecto*”.

Por otra parte, dado que da continuidad al «*Plan Especial de la OSR-PE-01 “Ferrocarril”*» de 2005, se ha tenido en cuenta la documentación de dicho Plan Especial, consultándola en la base documental GDUR de la Dirección General de Urbanismo de esta Consejería (expediente REUR 60053).

Asimismo, en las disposiciones generales de uso del suelo, se indica que se incluyen las propuestas en la Modificación Puntual Nº 3 del Plan General, aprobada inicialmente por el Ayuntamiento 26 de mayo de 2022. Sobre dicha propuesta, esta Dirección General ha emitido la Resolución de 17 de octubre de 2023 del Informe Ambiental Estratégico de la «*Modificación Puntual número 3 del PGOU de Rivas-Vaciamadrid para la puesta en valor de las zonas verdes del municipio*» (SIA 22/139).

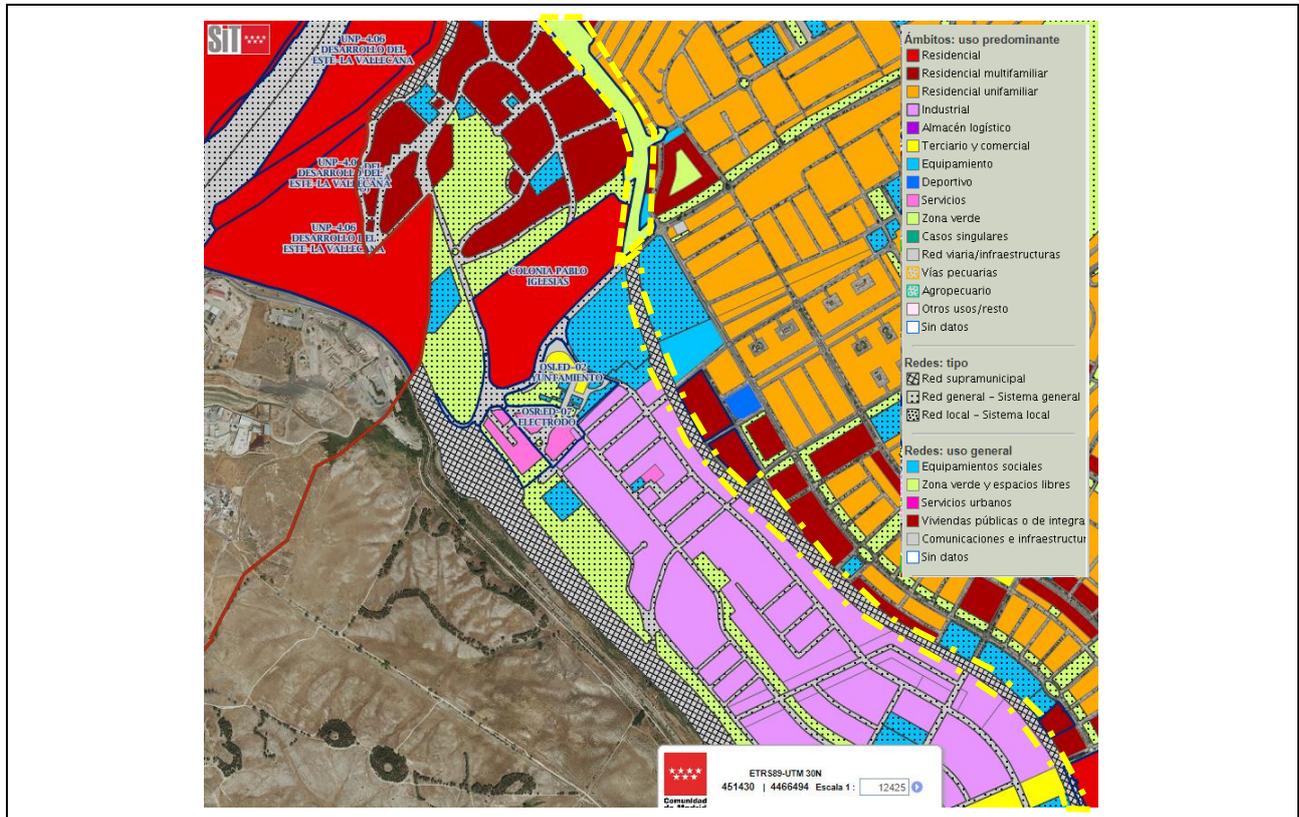
## 2.2 Descripción del ámbito. Objeto y características del área ordenada por el Plan

El planeamiento general vigente en el término municipal de Rivas-Vaciamadrid es el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) aprobado el 18 de marzo de 2004. La zona por la que transcurre la línea ferroviaria es Suelo Urbano Consolidado y la franja de la traza está definida como Red Supramunicipal de Infraestructuras. Se corresponde a la actual Línea 9 de Metro de Madrid, cuya ampliación por Rivas-Vaciamadrid se concluyó en 1999, construyéndose sobre la traza previa del antiguo Ferrocarril del Tajuña (1886-1997). El PGOU establece la previsión de integrar en la ciudad el nuevo espacio urbano que surja de la cubrición de las vías del Metro, remitiendo a un Plan Especial para su desarrollo. El PGOU delimita el “OSR-PE-01 Ferrocarril”, ámbito de Ordenación Singular Remitida, correspondiente a la traza ferroviaria, de unos 6 km y una superficie total de 354.215 m<sup>2</sup>. Según la ficha de condiciones del PGOU, sobre la totalidad del ámbito del OSR-PE-01 Ferrocarril, el uso dominante es Infraestructura de comunicaciones y el nuevo espacio urbano que surja del enterramiento del metro será un itinerario peatonal y zonas verdes dominantes para conseguir un gran parque lineal. Por último, la ficha del PGOU indica que la programación será en función de los plazos de enterramiento del Metro.

Para el desarrollo de este ámbito, el 17 de febrero de 2005, el Ayuntamiento aprobó definitivamente el Plan Especial de la OSR-PE-01 “Ferrocarril” del PGOU. La Normativa y Ordenanzas del Plan Especial de 2005 ordenan todo el ámbito OSR-PE-01 Ferrocarril: “el ámbito territorial de la Ordenación se extiende a la totalidad de los terrenos del Ámbito de Actuación OSR-PE-01”. Los Planos de Ordenación de 2005 dividen la traza de unos 6 km en dos fases. La 1ª Fase se corresponde al tramo norte del metro, desde la Cañada Real hasta la Avenida de los Almendros. En esta zona ya estaba ejecutada la obra de cubrición del Metro en un tramo de 1,5 km. El cubrimiento de las vías fue realizado por la entonces Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid.



El Plan Especial propuesto para la Fase 2 del ámbito OSR-PE-01 Ferrocarril daría continuidad al anterior Plan Especial de 2005, completando y adaptando la ordenación pormenorizada de la nueva superficie que se transformaría en zona verde una vez ejecutado el cubrimiento del nuevo tramo de 2,4 km.



Planeamiento vigente. PGOU 2004: Suelo Urbano - Red Supramunicipal de Infraestructuras, Metro.

- Zona norte, marcada con línea de guiones amarillos. 1ª Fase del Plan Especial de la OSR-PE-01 "Ferrocarril" del PGOU, aprobado en 2005: Zonas Verdes y Espacios Libres, nuevo uso en superficie.
- Zona sur de la traza, marcada con línea de guiones y puntos: área de actuación propuesta del Plan Especial OSR-PE-01 Ferrocarril Fase 2, documento sobre el que se está informando.

La documentación remitida indica que también se contemplan las propuestas de la *Modificación Puntual número 3 del PGOU de Rivas-Vaciamadrid*, en tramitación, que tiene por objeto la puesta en valor de las zonas verdes del municipio y alcanzar el objetivo de completar y ejecutar la infraestructura verde. La MP nº 3 amplía los usos que se consideran compatibles en las zonas verdes y espacios libres.

Además, en la documentación remitida se declara que la propuesta del Plan Especial también se apoya y converge con otros planes del municipio como el "*Plan Estratégico de Zonas Verdes, Arbolado y Biodiversidad (Plan Director visión 2030)*" y el "*Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS-2016)*". Se indica que se pretende alcanzar el objetivo de completar y ejecutar la infraestructura verde municipal, de acuerdo a los objetivos y acciones de dicho Plan Estratégico y que la red ciclista propuesta se incorporará al Plan de Movilidad Urbana Sostenible con el propósito de hacer una red más extensa y continua, con altos niveles de seguridad y comodidad.



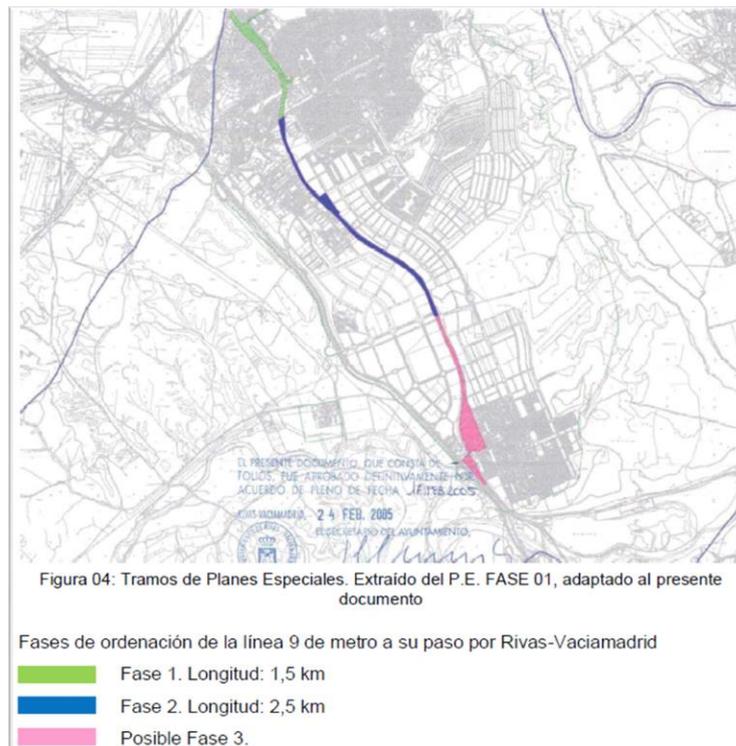
## Objeto del Plan Especial OSR-PE-01 Ferrocarril Fase 2

De acuerdo con la documentación presentada por el Ayuntamiento del *Plan Especial OSR-PE-01 Ferrocarril Fase 2*, el objeto de este nuevo Plan Especial coincide literalmente con los objetivos recogidos en la ficha OSR – PE 01 Ferrocarril del PGOU al que remite:

*“El presente Plan Especial tiene por objeto, según la ficha característica del Plan General en relación a las Ordenaciones Singulares en Suelo Urbano Consolidado:*

- *Ordenar el nuevo espacio urbano que surja del enterramiento del metro, resolviendo los cruces y conexiones de la trama urbana en contacto con el área de actuación.*
- *Generar un itinerario en el que el peatón y las zonas verdes sean dominantes, para conseguir un gran parque lineal que sirva de columna vertebral en la ciudad.”*

La propuesta de Plan Especial implica dos redes públicas superpuestas: *“las vías de la red discurren en trinchera por un suelo cuyo uso global es de general dotacional-infraestructura según el Plan General de Rivas-Vaciamadrid. Este Plan Especial tiene como objetivo la ordenación del suelo resultante de la cubrición de estas vías, cuyo uso global será general dotacional-espacios libres y zonas verdes”*. La propuesta presentada desdobra la segunda fase definida en el Plan Especial de 2005 en dos nuevas, la fase 2 que desarrolla el presente Plan Especial y una posible Fase 3.



Nuevas fases sobre el plano del Plan Especial de 2005.  
Fuente: Plan Especial OSR-PE-01 Ferrocarril Fase 2.



## Área de actuación

El área de actuación del Plan Especial OSR-PE-01 Ferrocarril Fase 2 es la superficie que resultaría de la cubrición de un tramo de longitud de 2,5 km. Se corresponde al tramo situado entre la avenida de los almendros y la entrada de la estación de metro Rivas Futura. La superficie total de esta fase es de unos 135.000,00 m<sup>2</sup>, correspondientes a una parte del ámbito definido originalmente por el PGOU más una serie de áreas que han considerado oportuno incorporar, incluida una parcela privada que proponen expropiar para incorporarla en el ámbito.



Área de actuación del Plan Especial OSR-PE-01 Ferrocarril Fase 2.  
Fuente: Plan Especial OSR-PE-01 Ferrocarril Fase 2.

En el ámbito propuesto incluye una primera zona, junto a la avenida de los Almendros, que se corresponde a un tramo que ya estaba cubierto en 2001 y que no se incluyó en los planos de ordenación del Plan Especial de 2005. Es la zona de la traza que atraviesa el Polideportivo municipal del Cerro del Telégrafo. Actualmente ya está ajardinada, como se aprecia en la siguiente imagen, aunque esto no se especifica en la documentación remitida.





El resto de la zona está actualmente recorrida por la trinchera por la que discurre la Línea 9 de Metro a su paso por Rivas-Vaciamadrid hasta la entrada de la estación Rivas Futura. El tramo del área de actuación, una vez que se cubra la infraestructura del metro, tiene una longitud aproximada de 2,5 km y una anchura variable entre 30 y 50 m. La trinchera actual separa una zona residencial a la izquierda (noroeste del ferrocarril) y un polígono industrial a la derecha, que se encuentra a menor cota altitudinal que la zona residencial.

También se incluyen en el ámbito los tres puentes, que se corresponden a los cruces de las calles César Manrique, José Saramago y avenida Francisco de Quevedo, que comunican actualmente la zona residencial y el polígono industrial por encima de la trinchera del ferrocarril. En la documentación no queda claro si está pendiente definir las propuestas finales (Doc. Ordenación) o si se ha optado por su demolición (DoAE). Tampoco está explicada la continuidad y los accesos de vehículos a la vía de servicio perimetral en las zonas de los tres puentes.

### Alternativas:

El Documento Ambiental Estratégico contempla las siguientes alternativas para la ordenación del nuevo suelo generado tras el cubrimiento de las vías del metro:

- Alternativa 0 (no ejecución del plan): Mantenimiento de la situación actual. Supone no llevar a cabo ninguna obra de actuación en el nuevo suelo generado. El resultado es una extensa parcela vallada e inaccesible a la población.
- Alternativa 1: Continuación del tejido residencial. Se calificaría el suelo resultante de la cubrición como residencial, proyectándose bloques de 4 y 5 alturas en manzana cerrada con los espacios y equipamientos públicos correspondientes. Se prolongaría el trazado viario existente y se haría un nuevo trazado viario con calzada y acera para la movilidad de peatones y vehículos.



Esta propuesta no se ajusta a los objetivos del PGOU para el ámbito. En la documentación no se explica se justifica esta propuesta ni se evalúa si es una alternativa razonable y viable.

- Alternativa 2 (seleccionada): Creación de una Zona verde que formara parte de la red de espacios libres del municipio de Rivas-Vaciamadrid. El parque lineal constituirá un corredor urbano en el que se lleven a cabo diferentes actividades al aire libre destinadas al uso y disfrute de la ciudadanía y *“promueve la renaturalización del suelo generado tras el soterramiento de las vías y crea una conexión verde que permite coser la ciudad y potenciar la red de movilidad blanda, abogando así por una ciudad consolidada y sostenible”*.

Esta alternativa es conforme a lo planteado en el PGOU para el ámbito OSR-PE-01 “Ferrocarril” y es la que da continuidad al Plan Especial de 2005.

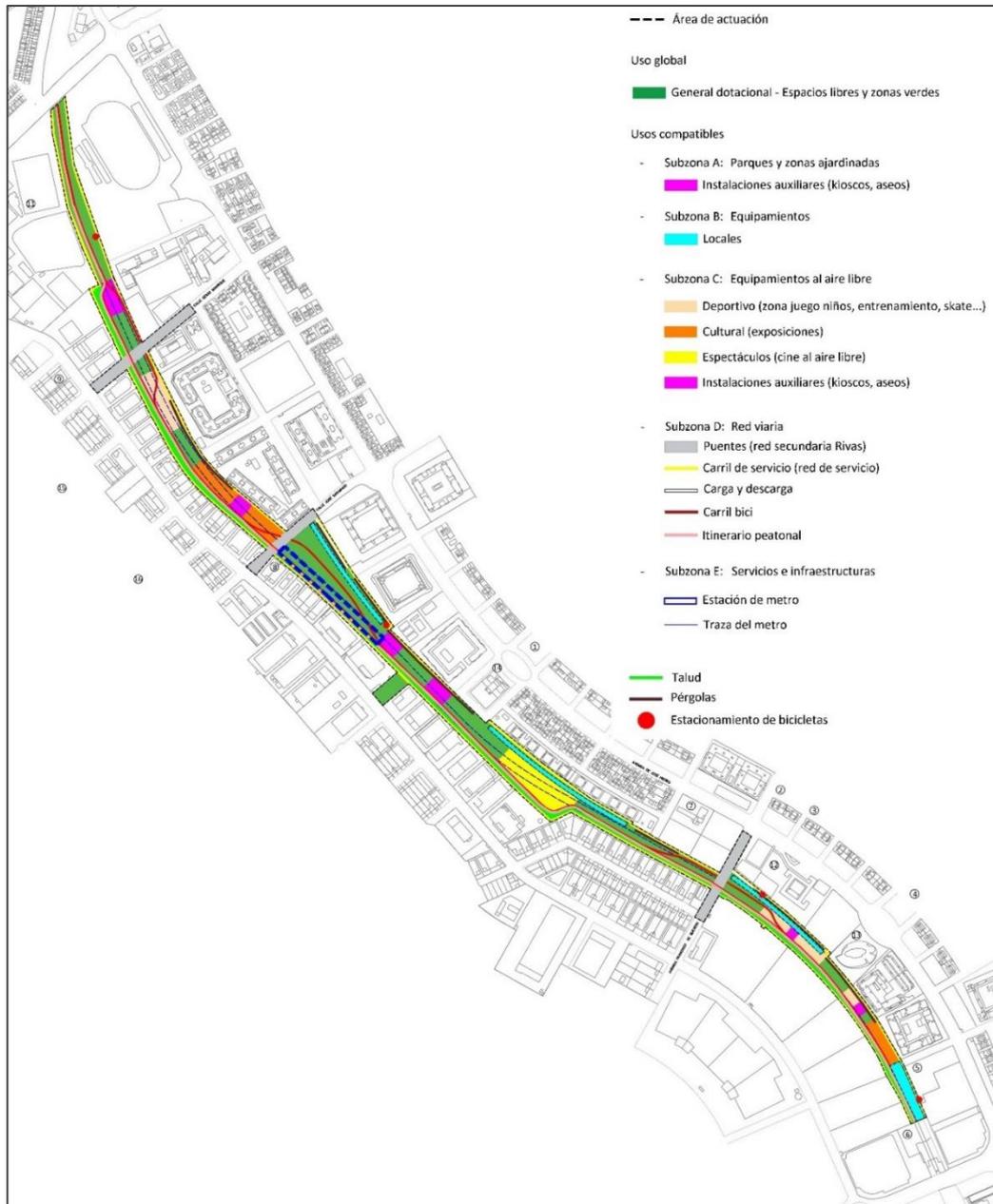
### Ordenación propuesta por el Plan Especial

El documento de Normativa del Plan Especial propuesto realiza un refundido del aprobado definitivamente en 2005. Además, en el artículo 15 se indica: *“Las Normas de uso tienen por objeto regular las condiciones aplicables a los distintos usos pormenorizados, previstos para su implantación en el Ámbito. Estas serán las recogidas en las Ordenanzas Municipales del Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid, incluyendo la Modificación Puntual Nº 3 del Plan General”*.

En el documento normativo establece el uso global “General Dotacional - Espacios Libres y Zonas Verdes” para el nuevo suelo resultante de la cubrición de las vías. Además de parques y zonas ajardinadas se proponen distintas subzonas con otros usos compatibles como equipamientos en edificios municipales públicos o equipamientos al aire libre (deportivo, cultural espectáculos e instalaciones auxiliares -kioscos, aseos-).

El plano de ordenación Plano O-04 refleja la zonificación propuesta según se muestra en la siguiente imagen. En el plano se incluye la advertencia *“la zonificación planteada en este plano es orientativa y podrá variar y ajustarse en el proyecto de urbanización”*.





Zonificación propuesta en el Plan Especial. Fuente: Plano O-04 Zonificación.

### Descripción general de las actuaciones previstas por el Plan Especial

Realizado el soterramiento se procedería a la urbanización del espacio resultante conforme a las directrices del Plan Especial. Previamente se debe completar el proyecto de cubrimiento del metro. Para la estructura de cubrimiento, de acuerdo con la solución que consideran más adecuada en el anteproyecto de construcción, se propone un cajón de 6,70 m de alto y 15,60 m de ancho, construido de hormigón armado y posterior recubrimiento con tierra. Con esta restitución del relieve quedaría una zona de talud de terraplén hacia el lado del polígono industrial que se encuentra a menor altura.

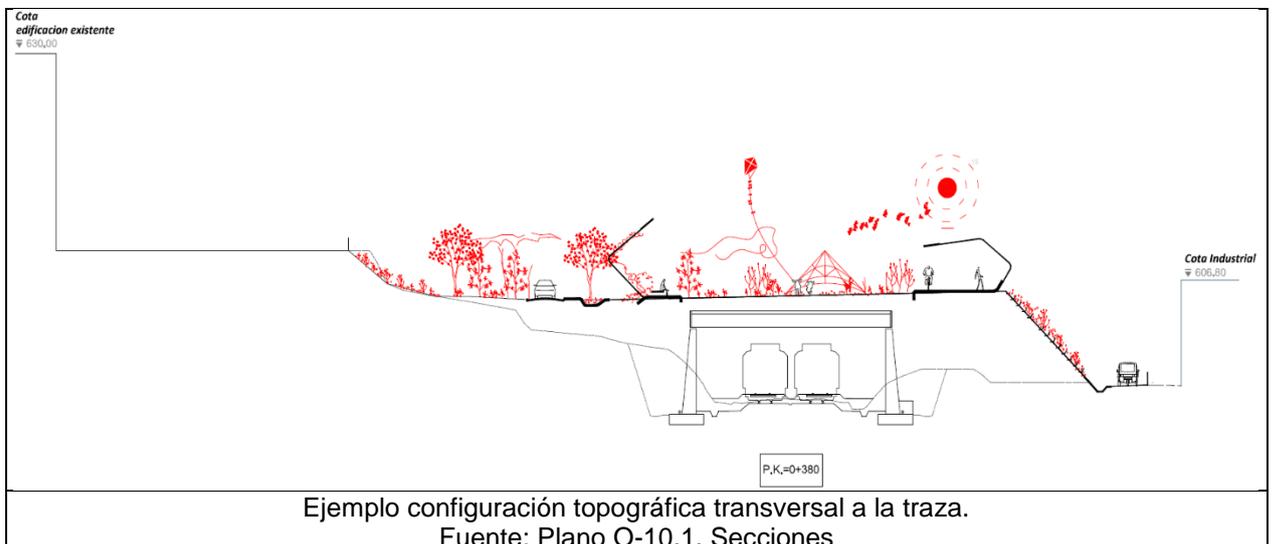


Sobre el material de relleno de la trinchera se indica que “*Debido a las características geológicas, mineralógicas y del funcionamiento hidrogeológico del macizo evaporítico (yesos) de la margen derecha del río Jarama en el entorno de Rivas-Vaciamadrid existen consecuencias de naturaleza geológica que deben evitarse. Estos materiales, evaporitas hipersolubles, no deberían ser utilizados en el relleno de la trinchera objeto del Proyecto porque pueden producirse disoluciones en profundidad que den lugar a huecos internos que afecten a la estabilidad del relleno y a alteraciones en la hidrología e infiltración de esos puntos concretos*”.

El soterramiento generaría una nueva superficie de unos 2,4 km de longitud y de una anchura variable entre 30 y 50 m, con una zona residencial en el margen izquierdo e industrial en el derecho. El polígono industrial está a una cota más baja, que varía de 2 a 4 m, y presenta “*una gran masa industrial colmatada de cubiertas dentadas, zonas de acopio de materiales de diversa naturaleza y ruido generado por el ajetreo de vehículos de carga y transporte en continuo movimiento*”.

Las actuaciones previstas en el Plan Especial para esta superficie, de acuerdo con las propuestas del apartado “6.3 Descripción de la ordenación propuesta” del Bloque II y las descripciones aportadas en distintas partes del documento, consistirían en la creación del parque lineal con distintos elementos y zonas de uso para lo que se propone lo siguiente:

- Acondicionamiento del terreno. Tras el soterramiento se originará una zona en talud de terraplén hacia la zona industrial, que es debida a la altura del cajón de cubrimiento y al desnivel respecto a la zona residencial. Se indica que se aprovechará esta topografía para proteger a la ciudad de Rivas de los aspectos nocivos del polígono industrial limítrofe (atenuar el ruido y contaminantes). La cresta del talud servirá de mirador por encima de las fábricas para divisar el paisaje y generará una transición entre la zona industrial y la vivienda. Para la zona central e izquierda de la traza, es decir, sobre el tablero de cubrición y la zona próxima a las manzanas residenciales, se propone una pendiente del 2% con caída hacia el área residencial, “*que hará que funcione este parque lineal como una cubierta que recoge el agua mediante sistemas de drenaje para su reutilización en el riego*”.



Se propone acondicionar suelos permeables y drenantes. La gestión de las aguas de lluvia se ha planteado mimetizando el ciclo natural del agua mediante el empleo de técnicas de drenaje urbano sostenible. Se indica que se realizará un depósito de aguas de lluvia para riego, sin que quede claro el volumen: *“determinado por las necesidades de riego de las plantaciones previstas en la urbanización, se necesita al menos un depósito de aproximadamente 4.000 m<sup>3</sup> de almacenamiento”*, y en el apartado 8.6 de la Documentación normativa se indica *“este tanque tendrá una capacidad de acumulación de 500 m<sup>3</sup>”*. Se indica que, en previsión de épocas de poca lluvia, el depósito estará conectado a la red de aguas regeneradas existente.

La ubicación del tanque de tormentas no se concreta. En el documento de normativa se indica, por una parte, que *“será la que permita obtener la mayor cantidad de superficie de recogida de agua e impulsión de la misma a las zonas de riego”* y por otra en la zona más alta del perfil longitudinal, *“con puntos altos situados aproximadamente en el PK 900 a 1100, coincidiendo con la reserva de suelo para la futura estación y la ubicación propuesta para el depósito”* (estimada en 2100 m<sup>2</sup>). Junto al tanque de tormentas se propone una estación de bombeo para poder realizar el riego de las zonas verdes del ámbito.

- **Ajardinamiento:** se propone la utilización de especies vegetales autóctonas y recrear ambientes próximos, tomando como inspiración los biomas del Parque Regional del Sureste, para renaturalizar el área de actuación. Se pretende favorecer la colonización espontánea por especies de flora y fauna de los hábitats próximos. La jardinería será *“sostenible de bajo mantenimiento”*. Se indica que *“se persigue la creación de un espacio verde que recree los rasgos de biodiversidad de la zona, introduzca sistemas innovadores y sostenibles y se diseñe con criterios de mantenimiento reducido”*. La extensión y cantidad de plantas propuestas son: *“en la infraestructura del parque se reservan 8 hectáreas para la creación del jardín. En estas 8 hectáreas, se proyecta la plantación de 360 árboles y 24200 plantas arbustivas, herbáceas y trepadoras”*. Asimismo, se indica que *“el Plan Especial favorecerá la conectividad ecológica entre la zona de la Laguna del Campillo y el Parque regional del Sureste, con la zona de repoblación del bosque de Scania, creando corredor verde sobre la antigua línea de metro”*. La superficie con vegetación respecto al área total del ámbito es de un 61 %.
- **Equipamientos:** se prevé la implantación de cuatro equipamientos públicos que consistirán edificios alargados entre 200 y 400 m y de crujía estrecha, entre 6 y 12 m, que se adaptarán longitudinalmente a uno de los laterales. Se indica que el uso al que se destine cada uno de ellos vendrá definido por las necesidades que presenten el entorno y la población del municipio.
- **Equipamientos al aire libre:** intercalado, a lo largo del parque, se proponen zonas deportivas y culturales al aire libre con equipamientos auxiliares de aseos y quioscos.
- **Red viaria:** Se proponen itinerarios peatonales y ciclables que permitirán la conexión entre zonas urbanas y la integración con las distintas redes ya existentes de itinerarios peatonales y caminos seguros escolares. También se propone una red ciclista que se incorporará al Plan de Movilidad



Urbana Sostenible del municipio. Se propone un carril de servicio en todo el perímetro, “*aunque el acceso es público, está proyectado para servir al mantenimiento del jardín y al abastecimiento de kioscos, locales o equipamientos. Tiene unas dimensiones de 2,5 m y se resuelve con pavimentos fotocatalíticos que absorben la contaminación atmosférica del ambiente*”. Respecto a los tres puentes que cruzan la vía de ferrocarril, se mantienen y se amplían para poder incorporarles un carril peatonal y un carril bici, separados del tráfico rodado. Se indica que, como medida preventivas y correctoras de inundaciones y contaminación, se proponen la “*utilización de Suelos Inteligentes que incluyen Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS), Suelos Fotocatalíticos y Suelos Luminiscentes*”.

### Caracterización de la situación del medio ambiente

El DoAE realiza una caracterización de la situación del medio ambiente en el ámbito territorial afectado. De entre los aspectos recogidos cabe reseñar los siguientes:

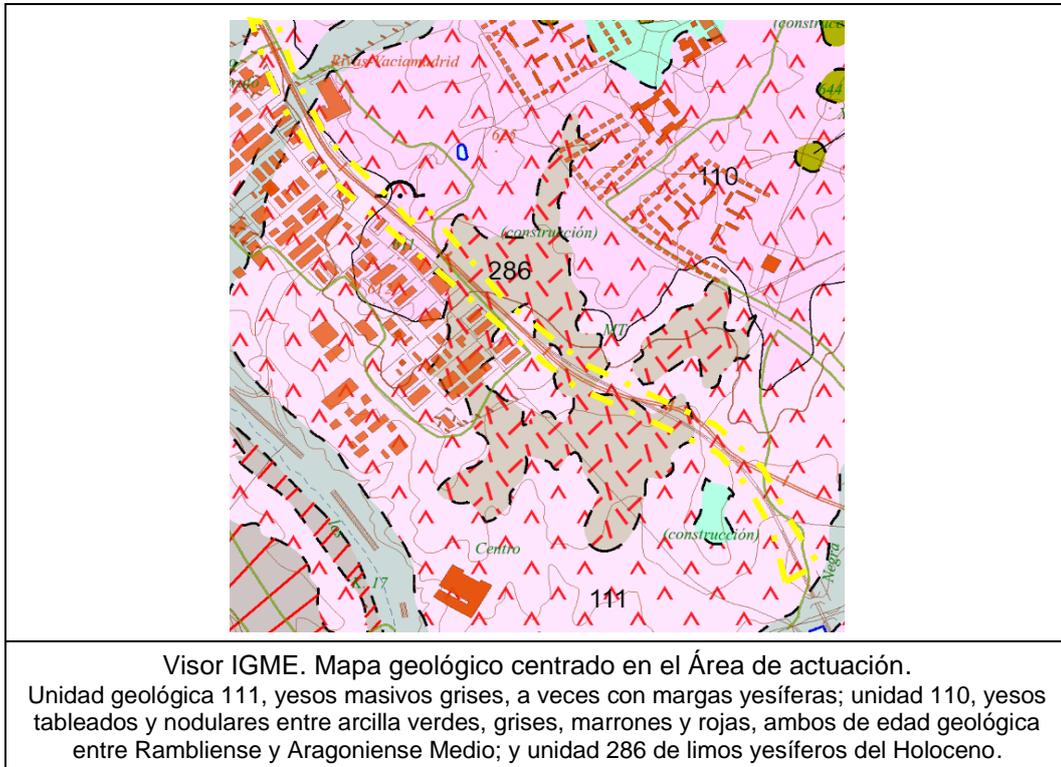
Sobre el **clima** se indica que se corresponde a un tipo que ya no es el característico de esta zona por el cambio sucedido en las últimas décadas de acuerdo con la AEMET<sup>1</sup>. El tipo BSk, clima árido, ocupa la mayor parte de la mitad sureste de la Comunidad de Madrid y presenta una extensión creciente en los sucesivos periodos de referencia, desde 1951-1980 hasta el más reciente 1991-2020. Es una clara consecuencia del cambio climático al que se alude en el documento remitido y que debe tenerse en cuenta para el desarrollo de las propuestas del Plan Especial.

La caracterización del medio **geológico, hidrológico y edafológico** realizada en el DoAE es muy genérica, limitándose a aspectos regionales muy amplios de la Cuenca de Madrid y con poca concreción en el área de actuación. Aunque en el apartado “3.3. Geotecnia”, del Bloque I de documentación, sí se hace una descripción más detallada de la zona de la trinchera a partir del mapa geológico del IGME, luego no se tienen en cuenta para la valoración de las condiciones ambientales de las actuaciones propuestas. Las características concretas del terreno del Plan Especial pueden tener importancia en la viabilidad del tipo de actuaciones, como en la elección del ajardinamiento, dado que las litologías presentes en la zona, mayoritariamente, de naturaleza yesífera, limitan el tipo de plantas adecuadas.

<sup>1</sup> Chazarra, A., Lorenzo, B., Romero, R., Moreno, J.V. (2022). Evolución de los climas de Köppen en España en el periodo 1951-2020. Nota técnica 37. Agencia Estatal de Meteorología.

<[https://www.aemet.es/documentos/es/conocermas/recursos\\_en\\_linea/publicaciones\\_y\\_estudios/publicaciones/NT\\_37\\_AEMET/NT\\_37\\_AEMET.pdf](https://www.aemet.es/documentos/es/conocermas/recursos_en_linea/publicaciones_y_estudios/publicaciones/NT_37_AEMET/NT_37_AEMET.pdf)>





El **estudio de biodiversidad y hábitats** también es muy genérico, sin concretar sobre en el área de actuación. En el DoAE se alude al arbolado afectado según establece la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de protección y fomento del arbolado urbano, indicando de forma genérica que “*se protegerán las especies existentes y se incluye, a continuación, una lista de plantas del hábitat característicos de la zona de intervención y de su entorno, extraída de la Guía de Flora del Parque Regional del Sureste*”, sin concretar el arbolado presente en el área de actuación. En la información complementaria remitida en respuesta a solicitud para completar este apartado, únicamente se remite una tabla listando los ejemplares, sin más análisis, diagnóstico ni aclaraciones. Del listado de especies incluido en el DoAE se indica “*que pueden ser de utilidad en el nuevo espacio verde de la ciudad por su condición de plantas naturales adaptadas a los hábitats donde se va a desarrollar el Proyecto*”. Pero, este listado incluye especies como álamos, fresnos, sauces con grandes requerimientos de riego. De las especies que se citan con explicación detallada, extraídas de esa Guía, *Stipa tenacissima* o *Atriplex halimus* parecen de las más adecuadas para una jardinería adaptada a los suelos y pluviometría del área de actuación.

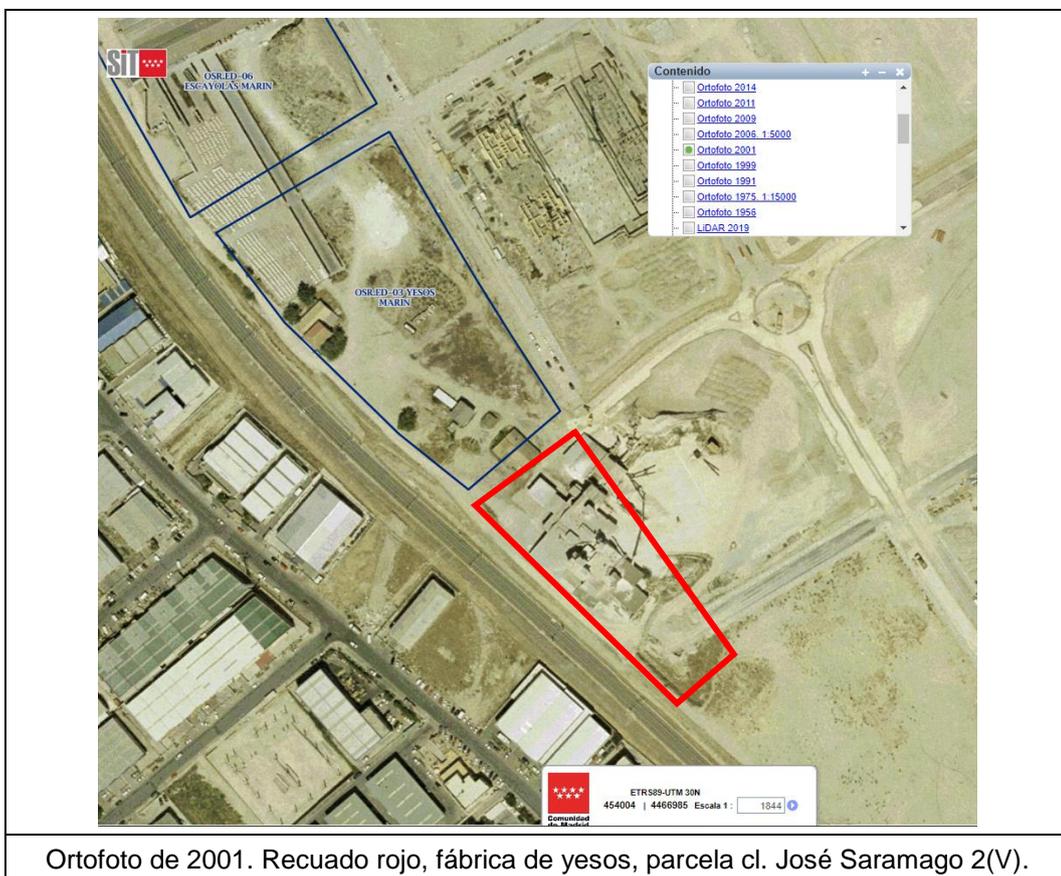
Además, “*se sugieren otras especies arbóreas ya indicadas en el “Documento 01. Propuesta de plan de trabajo del Proyecto Horizonte”:* Encina (*Quercus ilex*), Sabina albar (*Juniperus thurifera*), Pino carrasco (*Pinus halepensis*), Olivo (*Olea europea*) y Almendro (*Prunus dulcis*)” que parecen especies más adecuadas para el tipo de jardinería que se propone. Pero se añaden otras que no lo son, como el castaño o la acacia mimosa, esta última incluida en el Catálogo Español de Especies Exóticas Invasoras del Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto, por lo que está prohibida su plantación.

El **estudio de la caracterización de la calidad de los suelos** remitido con la documentación complementaria concluye que “*no se ha detectado usos históricos cuyos aspectos físicos, químicos o*



*biológicos hayan influido negativamente en la calidad del suelo*". De acuerdo con el informe del Área de Planificación y Gestión de Residuos de 30 de enero de 2024, se debe realizar un seguimiento ambiental durante los trabajos de excavación para la ejecución del proyecto de cubrimiento de las vías, especialmente en las zonas próximas al área industrial.

Además, para el proyecto de urbanización del ajardinamiento del Plan Especial, se deberá hacer el mismo seguimiento ambiental, especialmente en el caso de las parcelas de la calle José Saramago 2(V) (Ref. 4370403VK5647S0001KL) y de la calle de la Fundición 77 (Ref: 4272023VK5647S0001IL) sobre las que se observan usos históricos que no se han detallado en la documentación remitida. Así, consultadas las ortofotos y la cartografía histórica en los visores de la Comunidad de Madrid, se observa que en la primera de estas parcelas hubo una fábrica de yesos.



Ortofotografía de 2001. Recuadro rojo, fábrica de yesos, parcela cl. José Saramago 2(V).

Asimismo, de acuerdo a las imágenes históricas de Google Street View, se observan distintos usos en la parcela sin edificar de la calle de la Fundición 77, como acopio de materiales, residuos y bidones.





Sobre el **patrimonio cultural** se incluye las fichas de descripción de cinco bienes incluidos en el Catálogo de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid próximos a la zona. Pero sólo la “Zona Arqueológica Margen Derecha del Río Jarama” (Código: CM/123/0118, terrazas medias de los ríos Jarama y Manzanares) se encontraría afectada por el área de actuación.

Realizada la consulta del visor del Catálogo Geográfico de Patrimonio de la Comunidad de Madrid, se observa que los últimos 30 metros de la traza del metro, antes de meterse en la estación Rivas Futura, están dentro de esta Zona Arqueológica, circunstancia que deberá contemplarse en la actuación de soterramiento del tren, en el proyecto y ejecución de dichas obras.

De acuerdo con la documentación remitida, las **redes de saneamiento y de suministro energético** se contemplan dentro del Proyecto de cubrimiento del Metro. En el epígrafe “*Drenaje*” del apartado 6.1, se indica que los colectores a proyectar se ubicaran en las márgenes y trasdós de los muros del Proyecto de cubrimiento, aprovechando las obras para no tener que realizar nuevas excavaciones. Los colectores se diseñan con doble finalidad, para recoger las aguas infiltradas en el cubrimiento de la infraestructura ferroviaria y para recoger las aguas de escorrentía del ámbito y de los sectores contiguos.

En relación a la solicitud de información complementaria sobre el cumplimiento del artículo 7 del Decreto 170/1998, de 1 de octubre, sobre gestión de las infraestructuras de saneamiento de aguas residuales, en la respuesta remitida se indica que “*no se estima que produzca incremento de los caudales residuales dentro del ámbito de afección*” y “*la actuación planteada tampoco supondrá modificación significativa de los caudales de pluviales en la zona, por cuanto se estima y no está prevista ni modificación sustancial de la escorrentía actual ni del destino final de la misma*”. Se aporta información adicional referida al anteproyecto de las obras de cubrimiento del metro y su red de drenaje.

En el apartado de efectos ambientales previsibles del DoAE se concluye que “*el desarrollo de la propuesta para la zona delimitada como OSR-PE 01 Ferrocarril según el P.G.O.U de Rivas, supone una mejora sustancial de la situación ambiental descrita. Esto deriva de la propia naturaleza de la propuesta de ordenación del término municipal de Rivas-Vaciamadrid y los objetivos y estrategias que propone,*



*persiguiendo dar una respuesta a los problemas ambientales existentes y establecer las bases para alcanzar una mayor sostenibilidad ambiental en el ámbito”.*

## 2.3 Descripción acústica

El estudio de ruido presentado se basa en los mapas de ruido existentes en el Sistema de Información sobre Contaminación Acústica (SICA) de la infraestructura ferroviaria (2017) y de la autovía A3 (2012). Además, han realizado una serie de mediciones acústicas y de vibraciones “in situ” del estado actual en seis puntos situados en la margen izquierda de la traza, en la periferia del ámbito del Plan Especial, en la zona colindante de uso residencial. Las mediciones realizadas in situ son de 5 min en cada punto, por lo que cabe entender que solo tiene la consideración de estimaciones. De acuerdo con el Real Decreto 1367/2007, se deben seguir los procedimientos de evaluación descritos en el anexo IV, de dicho Real Decreto, para la verificación del cumplimiento de los objetivos de calidad acústica.

En la documentación aportada no se delimitan áreas acústicas del ámbito del plan. En el estudio acústico se considera que son de aplicación los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes (Anexo II, Tabla A del Real Decreto 1367/2007). Se consideran los objetivos correspondientes a áreas acústicas de tipo e, áreas colindantes a zonas donde se encuentran edificios con uso sanitario y docente, y de tipo a, áreas colindantes a zonas donde se encuentran edificios con uso residencial predominante.

Los niveles de ruido obtenidos en el punto de medida 1, que es una zona donde existe uso sanitario colindante al ámbito del Plan Especial, están por encima de los niveles máximos establecidos por el Real Decreto 1367/2007, pero se estima que es debido a la realización de obras en la misma calle del hospital, sin aportar mediciones en un horario con funcionamiento del metro pero sin obras. En el punto 2, zona de uso docente, se cumple con lo establecido en el Real Decreto 1367/2007. En las zonas de uso residencial (puntos 3 a 6) también están por debajo de los niveles máximos establecidos.

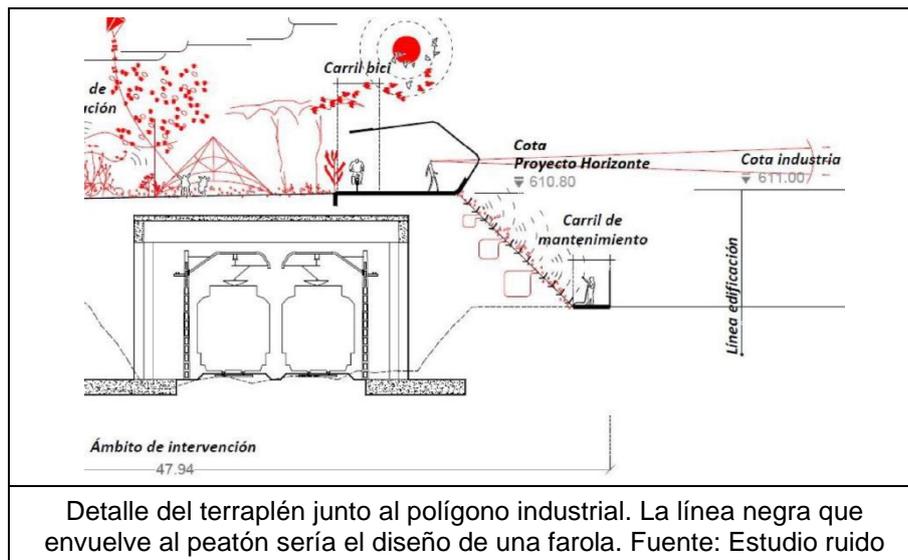
El estudio concluye que, en el estado actual, los niveles de vibración en todos los puntos de muestreo se encuentran por debajo de los niveles máximos establecidos por el Real Decreto 1367/2007.

El soterramiento eliminaría el impacto acústico del metro. Con software de simulación de ruido, tomando en consideración las mediciones de fondo cuando no pasaba el metro, han generado los mapas de ruido de la situación futura. Se indica que el ruido generado por el polígono industrial pasaría a ser la principal fuente sonora, estimando niveles del mismo orden que en la actualidad. No se indica qué características tiene el ruido industrial en el ámbito del Plan Especial. Tampoco se indica si se ha estudiado, en la situación postoperacional, el ruido que pueda afectar al ámbito del Plan Especial debido a los cruces de los viarios que quedarán una vez soterrado el metro, los correspondientes a los actuales puentes.

Se indica que no sería necesaria ninguna medida correctora adicional al soterramiento. Se estima que el relieve en forma de terraplén, originado por la obra de cubrimiento, servirá como medida correctora: *“al construir un terraplén para generar el soterramiento se generará un apantallamiento entre la zona industrial y la zona residencial que atenuará en cierta medida los niveles sonoros producidos por la*



actividad del polígono industrial". Entre las medidas de diseño del terraplén se propone que no esté acabado con materiales lisos y se recomienda que se plante vegetación en su ladera. El estudio se acompaña de la figura que se reproduce seguidamente como ilustración del diseño del terraplén en el lado del polígono industrial. No se justifica en qué medida puede funcionar como posible pantalla acústica. En la cresta del talud se sitúan los senderos peatonales, ciclistas y zonas de mirador sin contemplar la instalación de una pantalla acústica añadida.



### 3. DETERMINACIÓN DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

De acuerdo con el artículo 30 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, "el órgano ambiental consultará a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas". Las consultas concretas realizadas en este expediente se encuentran detalladas en el epígrafe específico dentro de "Antecedentes".

En virtud del artículo 31 de la Ley 21/2013, la Dirección General de Transición Energética y Economía Circular de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior, teniendo en cuenta la documentación presentada y las consultas realizadas descritas en el apartado de antecedentes y de conformidad con los criterios establecidos en el anexo V, se emite el siguiente informe ambiental estratégico que es preceptivo y determinante y concluye la evaluación ambiental estratégica simplificada.

### 4. INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO

De acuerdo con los criterios del Anexo V de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, debido a que no se observan riesgos para la salud humana y el medio ambiente, ni valores o vulnerabilidad del terreno objeto del planeamiento urbanístico, ya que el ámbito del Plan Especial se localiza en suelo urbano consolidado y no presenta características naturales especiales, ni afecta a ningún espacio natural protegido de la Comunidad de Madrid, ni a ninguno de los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000 (ZEPA o ZEC), hábitats naturales o Montes de Régimen especial



(Utilidad Pública o Preservado), a su reducido ámbito de afección, su escasa influencia sobre el planeamiento urbanístico del municipio, esta Dirección General no aprecia que el “*Plan Especial OSR-PE-01 Ferrocarril Fase 2*” del municipio de Rivas-Vaciamadrid, pueda suponer efectos significativos sobre el medio ambiente en los términos establecidos en el presente Informe Ambiental Estratégico, sin perjuicio de los informes de los órganos y entidades públicas previstos legalmente como preceptivos o que, por razón de la posible afección de los intereses públicos por ellos gestionados, deban considerarse necesarios conforme al artículo 57 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid.

#### **4.1 Consideraciones a tener en cuenta para el desarrollo del Plan Especial**

Se deberán tener en cuenta para el desarrollo del Plan Especial, los siguientes condicionantes ambientales:

##### **4.1.1 Cumplimiento del Decreto 170/1.998, de 1 de octubre, sobre gestión de las infraestructuras de saneamiento de aguas residuales de la Comunidad de Madrid**

De conformidad con el artículo 7 Decreto 170/1998, de 1 de octubre, sobre gestión de las infraestructuras de saneamiento de aguas residuales de la Comunidad de Madrid, en el caso de que el desarrollo del Plan implique variación en las condiciones de funcionamiento de los emisarios o las depuradoras, deberá solicitarse el informe correspondiente a la Comunidad de Madrid, para lo cual, el Ayuntamiento debe enviar a la esta Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior una memoria descriptiva de la actuación que incluya el cálculo justificativo de los caudales a conectar.

El proyecto constructivo de la zona verde deberá contemplar la implantación de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS). El diseño y ubicación del depósito contemplado deberá funcionar como tanques de laminación, que reduzcan/laminen la incorporación en la red de alcantarillado de las aguas de lluvia. En caso de que la ubicación sea en una zona alta del perfil longitudinal, se deberá contemplar otro tanque de laminación adecuado para este fin.

En el caso de que las actuaciones que deriven del desarrollo del Plan Especial supongan vertidos a cauce público estos deberán contar con autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo.

##### **4.1.2 Cumplimiento de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido y los Reales Decretos que la desarrollan.**

Se observan deficiencias en el estudio acústico:

- En la documentación aportada no se delimitan áreas acústicas del ámbito del Plan Especial.
- Para la evaluación de la afección al ámbito por los ruidos industriales se deberían haber empleado los procedimientos descritos en el anexo IV del RD 1367/07. Únicamente se han realizado mediciones de 5 minutos en cada uno de los 6 puntos muestreados a lo largo del trazado de la línea de metro.



- Tampoco se ha estudiado el ruido en la situación postoperacional debido al tráfico en los cruces con el ámbito de los viarios en las zonas donde hay puentes.

Previa aprobación del proyecto para el desarrollo del Plan Especial se recomienda la realización de un nuevo estudio acústico que contemple los niveles de ruido a que estará sometido el ámbito, debidos al tráfico rodado (viarios y puentes) y a la industria. Para determinar, en su caso, las medidas correctoras y preventivas que fueran necesarias para el cumplimiento de los valores objetivo en las áreas acústicas que se delimiten en el ámbito del Plan Especial. Dichas medidas deberán incorporarse mediante las correcciones pertinentes de la documentación que formaliza el contenido sustantivo del Plan Especial, fundamentalmente, Planos de Ordenación, Normas Urbanísticas y Estudio Económico Financiero, en todo caso, con carácter previo la aprobación definitiva del mismo.

El Ayuntamiento, en el ejercicio de sus competencias, deberá velar por que se adopten todas las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, no se supere ningún valor límite aplicable, y en todo caso, se apliquen medidas preventivas o correctoras específicas dirigidas a que mejore la calidad acústica y, en particular, a que no se incumplan los objetivos de calidad acústica establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

#### **4.1.3 Cambio climático y protección frente a la contaminación atmosférica**

Según el artículo 21 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, la planificación y gestión urbanística, así como las intervenciones en suelo urbano tendrán entre sus objetivos principales la integración de las medidas necesarias para propiciar la adaptación progresiva y resiliencia frente al cambio climático.

En este sentido, el futuro desarrollo del plan deberá considerar en la fase de proyecto actuaciones de mitigación sobre el cambio climático, en particular, para compensar la emisión de gases de efecto invernadero originada por las actuaciones requeridas para el desarrollo del Plan Especial.

#### **4.1.4 Afección protección de la calidad de los suelos**

De acuerdo con el informe del Área de Planificación y Gestión de Residuos, se debe realizar un seguimiento ambiental durante los trabajos de excavación para la ejecución del proyecto de cubrimiento de las vías, haciendo especial hincapié en las zonas colindantes con los emplazamientos industriales, y en el caso de detectarse indicios de contaminación se llevará a cabo la correspondiente investigación. Además, para el proyecto de ajardinamiento del Plan Especial, se deberá hacer el mismo seguimiento ambiental, especialmente en el caso de las parcelas de la calle José Saramago 2(V) y de la calle de la Fundación 77.

En el caso de que en desarrollo del Plan Especial se implanten actividades consideradas potencialmente contaminantes del suelo al encontrarse incluidas en el Anexo I del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios



y estándares para la declaración de suelos contaminados, deberán cumplirse las obligaciones que se establecen en el mismo.

En cualquier caso, con carácter general, en el documento normativo deberá incluirse en su articulado el siguiente texto: en el caso de las instalaciones sometidas al Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, tanto la implantación de nuevos establecimientos como su clausura se someterán a lo dispuesto en el artículo 3.4 del mencionado Real Decreto.

#### **4.1.5 Condiciones para las zonas verdes**

El proyecto de ajardinamiento y la selección de especies debe realizarse atendiendo a las condiciones de clima y suelo reales del emplazamiento.

Con el objeto de disminuir el volumen de agua a utilizar, las especies vegetales a implantar deberán ser autóctonas y con bajos requerimientos hídricos para su desarrollo, limitándose en lo posible las superficies destinadas a cubrir mediante césped o pradera ornamental, dado que su mantenimiento supone grandes consumos de agua, y energéticos, sustituyendo ésta por tapices verdes a base de xerófitas que no requieren riegos.

Para el arbolado urbano se alternarán diferentes especies con el fin de mitigar posibles afecciones de plagas, procurando en todo caso que sean resistentes y de fácil conservación.

En las zonas con presencia de arbolado se estará a lo dispuesto en la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de protección y fomento del arbolado urbano de la Comunidad de Madrid, que asume la necesidad de una especial tutela y protección del arbolado urbano existente, en particular aquellos arboles con más de diez años de antigüedad o veinte centímetros de diámetro de tronco al nivel del suelo.

La Normativa limitará expresamente la utilización de pavimentos rígidos continuos en zonas verdes a fin de facilitar la permeabilidad del ámbito y que no se pueda desnaturalizar el uso previsto convirtiéndolo en viario para vehículos, especialmente en el caso del carril perimetral de servicio propuesto.

#### **4.1.6 Protección/afección del patrimonio cultural**

En el caso de que se identifiquen bienes susceptibles de acogerse a la protección prevista por la Disposición Adicional Tercera de la Ley 8/2023, de 30 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid, deberá comunicarse el hecho a la Dirección General de Patrimonio Cultural, con el objeto de garantizar su protección y cautela.



#### 4.1.7 Medidas de protección ambiental

En el documento urbanístico se instrumentará un capítulo específico relativo a “Medidas Generales de Protección del Medio Ambiente” donde se asegurará el cumplimiento de las medidas de carácter general y específicas propuestas en el Capítulo 9 del Documento Ambiental Estratégico (DoAE) presentado y las consideraciones recogidas en el presente informe.

#### 4.1.8 Vigilancia ambiental

Según el artículo 51 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el órgano sustantivo deberá realizar un seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación o ejecución del plan.

A estos efectos, el promotor remitirá al órgano sustantivo, en los términos establecidos en el informe ambiental estratégico, un informe de seguimiento sobre el cumplimiento de dicho informe.

#### 4.2 Respecto a las condiciones incluidas en este informe.

El Informe se redacta sin perjuicio de la viabilidad urbanística de la propuesta de ordenación que se apruebe y únicamente considera aspectos ambientales según la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Los condicionantes impuestos en el presente informe se deberán reflejar con carácter previo, en la formulación del Plan Especial OSR-PE 01 Ferrocarril Fase 2, donde proceda y en particular, de manera conveniente, en la Normativa Urbanística propia del documento, Planos de Ordenación y Estudio Económico del mismo.

Cualquier modificación sobre lo previsto en el Plan Especial OSR-PE 01 Ferrocarril Fase 2 que implique variación en las condiciones de funcionamiento de los emisarios o de las depuradoras requerirá Informe de esta Dirección General, de acuerdo con lo previsto en el Artículo 7 del Decreto 170/1998, de 1 de octubre, sobre gestión de las infraestructuras de saneamiento de aguas residuales de la Comunidad de Madrid.

De igual forma deberá velar por que se adopten todas las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, no se supere ningún valor límite aplicable y, en todo caso, se apliquen medidas correctoras específicas dirigidas a que, mejore la calidad acústica y, en particular, a que no se incumplan los objetivos de calidad acústica.

El Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid verificará el cumplimiento de las condiciones establecidas en este informe y de aquellas otras que, en su caso, sea necesario adoptar para garantizar el cumplimiento de la Ley 21/2013.



### 4.3 Vigencia y posibilidad de recurso.

En aplicación del artículo 31.4 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, la presente resolución perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid» no se hubiera procedido a la aprobación del plan en el plazo máximo de cuatro años desde su publicación. En tales casos, se deberá iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada del plan.

Según lo señalado en el artículo 31.5 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, el informe ambiental estratégico no será objeto de recurso alguno, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía judicial frente a la disposición de carácter general que hubiese aprobado el plan, o bien, sin perjuicio de los que procedan en vía administrativa frente al acto, en su caso, de aprobación del plan.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos oportunos conforme a lo previsto en la legislación ambiental vigente en el momento en el que se inició dicho expediente.

Madrid, a fecha de firma

La Directora General de Transición  
Energética y Economía Circular

Fdo.: Cristina Aparicio Maeztu

