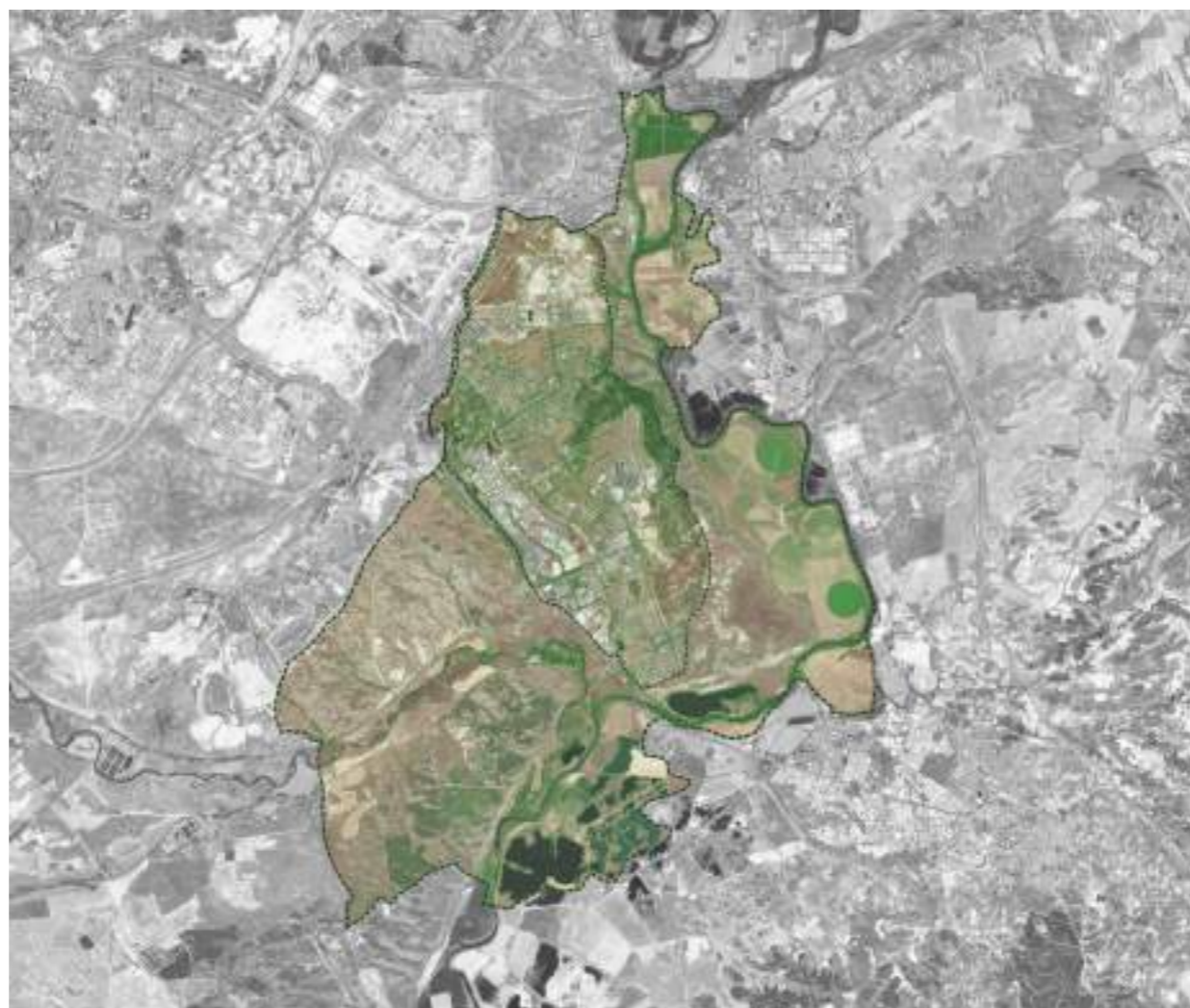


RIVAS, UNA CIUDAD ACOGEDORA E INCLUSIVA

REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE RIVAS VACIAMADRID, DOCUMENTO DE AVANCE

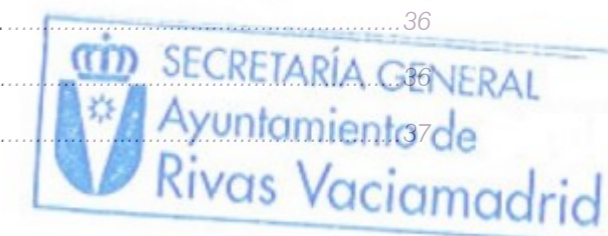


MEMORIA DE ORDENACIÓN

MAYO 2025

ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN.....	3	6.1.3	Objetivo 3: Regeneración urbana y potenciación de lo existente	15
2	OBJETO.....	7	6.2	Objetivos transversales.....	15
3	MARCO NORMATIVO:.....	7	6.2.1	Objetivo transversal 1: Mitigación y adaptación a la crisis climática	15
4	JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD Y CONVENIENCIA DE ACOMETER EL PROCESO DE REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA.....	1	6.2.2	Objetivo transversal 2: Adaptación al nuevo marco legislativo.....	16
4.1	Antecedentes:	2	6.2.3	Objetivo transversal 3: Actualización del planeamiento vigente.....	16
4.1.1	Cambio de lindes propuesto en el marco del Pacto Regional por la Cañada Real:.....	3	6.2.4	Objetivo transversal 4: Consenso y participación en el proceso de planeamiento.....	16
4.2	Necesidad de la revisión:	3	6.2.5	Objetivo transversal 5: Cohesión, inclusión y equidad.....	16
4.3	Análisis y situación de los principales problemas detectados:	3	6.2.6	Objetivo transversal 6: Igualdad de oportunidades desde una perspectiva de género, identidad sexual o étnica, edad y diversidad funcional.....	17
4.3.1	En relación con la calidad medioambiental:.....	4	6.2.7	Objetivo transversal 7: Transición digital.....	17
4.3.2	En relación con crecimiento del parque inmobiliario:.....	4	7	DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA	19
4.3.3	En relación con la movilidad:	4	7.1	Espacios naturales de especial protección que se incorporan como parte de la ordenación espacial del municipio.....	19
4.3.4	En relación con las infraestructuras y redes públicas:.....	5	7.2	Infraestructura verde.....	20
4.3.5	Usos residenciales y actividades económicas:.....	5	7.3	Infraestructura azul: cuencas del Jarama y el Manzanares.....	21
5	PRINCIPIOS DE ORDENACIÓN ESPACIAL DEL AVANCE DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE RIVAS VACIAMADRID.....	7	7.4	Vías pecuarias como elementos de continuidad territorial	22
5.1	Ciudad compacta:.....	7	7.5	Paisaje natural como elemento que permite transformar y dar continuidad territorial a los espacios urbanos de zonas verdes, ocio y esparcimiento colectivo.....	22
5.2	Consumo de recursos responsable:.....	7	7.6	Integración de la prevención de riesgos de origen natural como parte de la ordenación propuesta: 25	
5.3	Infraestructura verde:.....	7	7.7	Modelo de movilidad.....	26
5.4	Accesibilidad urbana colectiva vs movilidad privada:.....	8	7.7.1	Células Urbanas.....	26
5.5	Habitabilidad del espacio público:.....	8	7.7.2	Red de movilidad blanda.....	28
5.6	Complejidad urbana y mezcla de usos:.....	9	7.7.3	Transporte público.....	29
5.7	Rivas, ciudad acogedora:	9	7.7.4	Integración modal.....	29
5.8	Articulación con el Plan de Acción – Agenda Urbana de Rivas:.....	9	7.7.5	Red de movilidad vehicular.....	30
5.9	Plan Estratégico de Vivienda de Rivas.....	10	7.8	Afección de carreteras.....	30
6	OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN DEL AVANCE.....	12	7.9	Zonificación acústica. Impacto acústico.....	31
6.1	Objetivos.....	12	7.10	Redes de servicios: abastecimiento, saneamiento y energía.....	36
6.1.1	Objetivo 1: Vertebración y equilibrio territorial.....	12	7.10.1	Abastecimiento.....	36
6.1.2	Objetivo 2: Ciudad consolidada, inclusiva y sostenible.....	14	7.10.2	Saneamiento	37



7.10.3	Red de gas y oleoducto.....	38	8.3	Áreas Homogéneas en Suelo Urbano:.....	59
7.11	Población y vivienda.....	38	8.3.1	Transferencia de aprovechamientos:.....	62
7.11.1	Evolución demográfica.....	38	8.4	Sectores en Suelo Urbanizable Sectorizado.....	64
7.11.2	Estructura demográfica.....	39	8.5	Nota aclaratoria sobre la producción cartográfica:.....	64
7.11.3	Vivienda.....	39	9	RESUMEN EJECUTIVO.....	67
7.11.4	Capacidad de acogida.....	40	9.1	Cambio de lindes:.....	67
7.12	Análisis de las alternativas de ordenación:.....	42	9.2	Suelo Urbano y Urbanizable.....	67
7.12.1	Formulación y valoración de alternativas:.....	42	9.2.1	Modificaciones en la Delimitación del Suelo Urbano:.....	67
7.12.2	Alternativa 0.....	43	9.2.2	Suelo Urbanizable:.....	67
7.12.3	Alternativa 1 o de crecimiento máximo.....	44	9.3	Suelo No Urbanizable de Protección.....	68
7.12.4	Alternativa 2 o asumida:.....	45	9.3.1	Resumen de la clasificación del suelo:.....	69
7.13	Compatibilización de la propuesta con la ordenación urbanística de los municipios colindantes. 47				
7.13.1	San Fernando de Henares.....	47			
7.13.2	Mejorada del Campo.....	47			
7.13.3	Velilla de San Antonio.....	47			
7.13.4	Arganda del Rey.....	47			
7.13.5	San Martín de la Vega.....	47			
7.13.6	Getafe.....	48			
7.13.7	Madrid.....	48			
8	DETERMINACIONES ESTRUCTURANTES. PROPUESTA DE ORDENACIÓN.....	50			
8.1	Clasificación de suelo.....	50			
8.1.1	Suelo urbano.....	50			
8.1.2	Suelo urbanizable.....	51			
8.1.3	Suelo no urbanizable de protección.....	54			
8.1.4	Resumen de la clasificación del suelo:.....	56			
8.2	Elementos estructurantes del sistema de redes públicas y estructura orgánica.....	57			
8.2.1	Redes supramunicipales.....	57			
8.2.2	Redes generales.....	58			
8.2.3	Redes locales.....	59			
8.2.4	Suelos patrimoniales del Ayuntamiento de Rivas:.....	59			



1 INTRODUCCIÓN.

Con la intención de hacer de la ciudad de Rivas un lugar mejor, muchos adjetivos quedan asociados a las propuestas de ordenación espacial que aquí se presentan: resiliente, sostenible, eficiente, compleja y diversa, inclusiva e integradora, adaptada, cohesionada, equitativa, innovadora, circular ... Todos son, finalmente, calificativos asociados en origen a la gestión ecológica del medio y los recursos naturales, pero que resultan hoy aplicables al conjunto del territorio municipal de Rivas como socio-ecosistema donde el elemento más relevante es el medio urbano, la ciudad existente, el espacio donde la ciudadanía de Rivas desarrolla su vida.

Todos nos llevan además a una gestión sostenible de los recursos basada en reducir los flujos para limitar emisiones de efecto invernadero inducidas por la huella de carbono, reciclar desechos, favorecer la utilización de servicios y equipamientos municipales suficientes y adecuados con el objetivo de mitigar el cambio climático; con una doble capacidad de mejora: a corto plazo con la seguridad del poder garantizar a la comunidad cualquier recurso o servicio, y a largo plazo con la capacidad de asegurar estos recursos o servicios a la totalidad de la población que formará parte de Rivas como resultado de la ejecución del Modelo Territorial que este documento contiene.

El objetivo consiste en concretar en la definición e implementación del Modelo Territorial del Avance del Plan General, modelo espacial de la ocupación y disposición de los usos y actividades en el territorio municipal, todos estos principios, y materializarlos en la realidad física y en las formas cotidianas de habitar los lugares, de crear comunidad sobre la base de la integración de las condiciones que regulan aspectos urbanísticos y ambientales, y que se completan con otras políticas para el aseguramiento de la calidad de vida y del acceso a los servicios y equipamientos en este municipio.

El modelo territorial actual de Rivas, como el de tantos otros territorios, pero en este caso con los rasgos específicos que introduce la situación metropolitana, es resultado de la superposición en el tiempo y sobre el espacio físico de procesos de larga duración, históricos, y de dinámicas en curso tanto de orden económico, como social y ambiental.

El modelo heredado es también resultado de la aplicación del Plan General vigente y de otros instrumentos de planificación ambiental y sectorial que se han venido implementando a lo largo de las dos últimas décadas en una etapa de profundos cambios espaciales en el área metropolitana de Madrid, que desde 1990 ha aumentado su población en 1.934.747 personas según la serie histórica de Eurostat.

Estos cambios son resultado sobre todo de procesos masivos de urbanización y desarrollo asociados al crecimiento poblacional y de actividades de todos los municipios

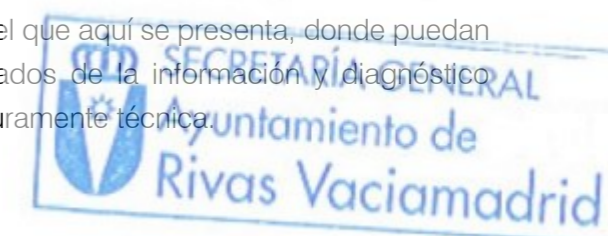
de las distintas coronas metropolitanas, a la expulsión de población hacia modelos de menor densidad, siendo una de las principales características del modelo metropolitano de Madrid su carácter radio-concéntrico, cuyo grado de intensidad decrece a medida que aumenta la distancia respecto a la capital madrileña o se aleja de los principales ejes radiales de comunicación.

Los instrumentos de planeamiento desempeñaron un destacado papel impulsando ese tipo de procesos de expansión y crecimiento de la huella urbana, que se aceleró en los años noventa, con un mayor protagonismo de las clases medias, modelos urbanísticos más extensivos y una acusada segregación funcional de los usos del suelo. La mejora de las infraestructuras de transporte (red de cercanías, rondas de circunvalación y desdoblamiento de carreteras) favorecieron la aparición de nuevas áreas residenciales, centros comerciales o parques empresariales, convertidos en vectores de atracción metropolitana, procesos con marcados signos de agotamiento actual, donde el desarrollo se canaliza hacia áreas de mayor calidad ambiental, y con el aseguramiento y disponibilidad de servicios al ciudadano.

Las políticas europeas promueven modelos de asentamiento que utilicen eficazmente los recursos y sean capaces de dar suficientes servicios a sus ciudadanos, y a la vez limiten la expansión urbana. Estas políticas deben enfocarse en la regeneración urbana, a la evaluación de la capacidad de acogida de los territorios, y a la consideración de los valores ambientales como un elemento a proteger y a poner en valor para el conjunto de la ciudad.

En el caso de Rivas, la regeneración urbana debe abordar desde pequeñas intervenciones hasta operaciones integrales de revisión y puesta en valor del poco territorio que ya puede ocupar con nuevos desarrollos, con un crecimiento prudente, pausado, adecuado a la disponibilidad de recursos y redes de infraestructuras y transportes, y considerando la ciudad como un sistema complejo que requiere un enfoque integrado de los aspectos urbanísticos, medioambientales y sociales. Transformar la ciudad implica desarrollar sectores no urbanizados de manera equilibrada, protegiendo el medio natural y asegurando que los servicios satisfagan las necesidades de la ciudadanía.

Los resultados de la consulta ciudadana "Rivas, párate a pensar" por parte del Ayuntamiento de Rivas, para poder repensar la ciudad, para que la ciudadanía de Rivas Vaciamadrid decidiera si iniciado un proceso de reflexión era posible reformular su ciudad para las próximas décadas, hace necesaria la elaboración del documento de Avance del Nuevo Plan General de Ordenación Urbana como el que aquí se presenta, donde puedan concretarse los procesos de reflexión, los resultados de la información y diagnóstico urbanísticos, desde una visión, ya en este caso, puramente técnica.



No hay que olvidar que, en la última década, se ha producido un cambio en los patrones de crecimiento, que dejan de lado las políticas de consumo reiterado y continuo de suelo y la creación de nuevos ámbitos de ciudad al calor de la continua extensión sin límite de ésta, o en relación con la ejecución de nuevas infraestructuras de transporte generalmente viarias. Todo ello, a favor de devolver la mirada a los **suelos urbanos** que conforman la ciudad consolidada, y que se convierten en las verdaderas áreas de oportunidad en el marco del desarrollo sostenible y adecuado a la ciudad de la ciudadanía. Pero, además, añadiendo a esta reflexión la realidad específica de la ciudad de Rivas, que ha completado gran parte de la ocupación de **suelo urbanizable** de su término municipal, salvo en algunos ámbitos particulares que serán detallados a lo largo de esta memoria, para acoger cualquier crecimiento; suelos que ya constan en el Plan General vigente. Por tanto, es imperante mirar a un futuro de una ciudad completa, que ha de velar por su constante mejora y evolución de su tejido construido; evitar su obsolescencia, y mantener una calidad mínima y suficiente de los servicios que presta a sus ciudadanos.

La reflexión que supone un nuevo Plan General ha de permitir una mejor racionalización del consumo de suelo, la rehabilitación de espacios urbanos deteriorados, la construcción de nuevas viviendas en aquellos espacios que en los que sea más adecuado, con la densidad y número posibles para asegurar que se cubren todas las necesidades de sus nuevos habitantes; y la rehabilitación de las existentes, así como posibilitar la instalación de actividades económicas que mantengan esa importante vitalidad de la ciudad. Pero además, y aun no siendo una competencia urbanística, completar la construcción para muchos ripenses del sentimiento de pertenencia que en muchos casos es la palanca para construir a su vez la ciudad entre todos; y para la protección efectiva del medio ambiente, con la valoración activa del significado del consumo de recursos no renovables como suelo, agua o energía, o el paisaje como suma de todos ellos, y el uso racional del capital económico de este municipio, incorporando una reflexión añadida, ya propiamente técnica que abunda sobre la evaluación de la capacidad de carga del territorio municipal.

El agotamiento del plan vigente, cuyas intervenciones estructurantes se adoptaron con vistas a preparar la ciudad para el crecimiento de su entorno inmediato, hasta su completamiento; la exigencia de un proceso de participación pública intenso y continuado, de forma que el nuevo Plan represente a la ciudad y la ciudadanía en su conjunto; trabajar atendiendo al relevante fenómeno metropolitano que absorbe e integra al municipio de Rivas en el mayor espacio metropolitano del país; y el reto de mejorar la calidad de vida para todos los barrios, respetando los altos valores naturales y territoriales del municipio y planteando un crecimiento más adecuado a una idea de territorio valioso y único en la Región de Madrid, constituyen los elementos que orientan la intervención en la mejora de la ciudad existente y la reordenación de sus bordes todavía no ocupados.

La formulación del Modelo Territorial cuenta con una propuesta de ordenación del territorio municipal, modelo de ocupación, que contempla cuatro elementos fundamentales de acción, que se incorporan en las distintas estrategias de ordenación que este Modelo Territorial considera, y que han sido las líneas orientadoras de los trabajos desde la elaboración de los documentos de información y diagnóstico:

- (1) Vertebración y equilibrio territorial desde la adopción de una visión resiliente del territorio municipal, entendiendo la resiliencia como la capacidad de adaptación positiva para enfrentar tanto impactos externos, como debilidades endógenas que favorecen la vulnerabilidad del territorio en su conjunto.

Se establece una sinergia positiva entre la mejora de la calidad urbana y la mitigación del cambio climático como punto de partida para la transformación de la ciudad consolidada y el potencial productor de energías limpias y sumidero de carbono.

Todo ello no puede ser ajeno a los altísimos valores medioambientales que le son propios al municipio, que alberga áreas y enclaves que constituyen algunas de las entidades biogeográficas más ricas e interesantes de la región madrileña, con formaciones vegetales y poblaciones de fauna de gran diversidad y riqueza de especies, entre las que destaca la avifauna asociada a cortados y cantiles, sotos fluviales y lagunas, o aquellas otras especies que habitan en las singulares estepas de yesos y cereales de secano, valores objetivos que han hecho que el 70% de la superficie municipal esté clasificado como suelos de protección parte del Parque Regional del Sureste, y siendo una de sus "fachadas" de mayor valor la que asoma a los ejes de los cursos bajos del río Jarama.

Pero, además, esta situación privilegiada del municipio de Rivas no se produce en ningún otro municipio del área metropolitana sur en continuidad espacial con la ciudad de Madrid, lo que hace todavía más necesaria la puesta en valor de los suelos urbanos respecto los suelos no urbanizables de su entorno inmediato, y la necesidad de que el Nuevo Plan General en su propuestas permita el aprovechamiento de las sinergias entre estos, a través de la definición de una propuesta integrada de infraestructura verde.

- (2) La consolidación y cosido de la ciudad existente creada en las últimas décadas como sucesión de tejidos morfológicamente dispares adyacentes unos a otros, y la reconsideración de los bordes urbanos, así como la regeneración urbana de los ámbitos más envejecidos de la ciudad: poner en valor el tejido existente mediante su recuperación y sustancial mejora de las condiciones espaciales, con la renaturalización y puesta en valor de las estructuras principales del tejido urbano.



La naturaleza de los problemas urbanísticos de la ciudad demanda un cambio tanto en los objetivos como en el objeto mismo del Plan General respecto del actualmente vigente: pasar de la expansión a la transformación, y a la ordenación prudente y adecuada a los principios de accesibilidad e integración urbana, uso de los últimos suelos disponibles de la ciudad, y apostar por la rehabilitación y reformulación de los tejidos, infraestructuras y actividades existentes, orientando la ordenación del suelo a la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía en el conjunto de los barrios ripenses leídos como un conjunto y no como piezas aisladas, con la reconquista de las actividades cercanas y los servicios accesibles.

- (3) Modelo de ciudad orientado a la movilidad sostenible, reduciendo a medio plazo la movilidad cautiva del automóvil privado, especialmente en los viajes residencia-trabajo-residencia / residencia-equipamientos-residencia, priorizando alternativamente los medios de transporte no motorizados, y los colectivos o compartidos, en segundo lugar, pero especialmente desde la política urbanística adoptando un modelo de organización urbana basado en una mayor densidad y mezcla de usos (residenciales, dotacionales y actividades económicas) que reduzcan las necesidades de movilidad motorizada respecto los servicios y equipamientos que cubren las necesidades cotidianas de los ciudadanos.
- (4) La cohesión social como elemento clave para perseguir la igualdad de oportunidades y garantizar el progreso económico.


Un elemento fundamental para lograr este objetivo es la consolidación de lo identitario, que ya no viene definido exclusivamente por atributos étnicos, lingüísticos o territoriales, y tampoco desde un sentido negativo de la distinción, sino por la construcción de nuevas identidades híbridas basadas en el reconocimiento del otro y en la relación con el propio contexto urbano y territorial. En este sentido, debe considerarse el hábitat urbano como motor de progreso social, de crecimiento económico y espacio de desarrollo de la democracia donde los procesos de participación, como el que ha dado lugar a este documento, no se configuren como un fin en sí mismo, sino como vehículo para transitar de una sociedad desmovilizada a una ciudadanía responsable, que participa de la cosa pública tanto individual como colectivamente; que opina y aporta soluciones diferentes sobre preocupaciones e intereses comunes; y que tiene como valores fundamentales el respeto y la pluralidad.

La inclusión de la perspectiva de género, infancia y adolescencia, y el reconocimiento de la diversidad social y cultural en todas las fases del proceso de concepción, diseño, programación, presupuesto, gestión, ejecución y seguimiento del proceso de planificación que se inicia con este primer documento. Se pretenden evidenciar las implicaciones de cualquier medida tanto en mujeres

como hombres (y potencialmente en otros grupos de población), haciendo de su experiencia y sus necesidades una parte integral.





 SECRETARÍA GENERAL
Ayuntamiento de
Rivas Vaciamadrid

2 OBJETO

El presente documento constituye la Memoria de Ordenación del documento previo de Avance de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Rivas Vaciamadrid. El objeto de la revisión del Plan General es el de llevar a cabo la completa revisión del marco urbanístico general existente en el municipio.

El municipio de Rivas Vaciamadrid cuenta con un Plan General vigente desde el año 2004, pero la obsolescencia del modelo urbanístico planteado en dicho instrumento, y los nuevos escenarios derivados de la crisis ambiental que obligan a rediseñar las ciudades para adaptarse a las demandas y dinámicas de ocupación del territorio y a las consecuencias del cambio climático, con el fin de avanzar hacia economías más bajas en carbono, hacen necesaria la redacción de un nuevo instrumento de planeamiento urbanístico en el municipio de Rivas Vaciamadrid.

Esta Memoria de Ordenación ha sido redactada conforme a la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid y contiene toda la información relevante para la adopción del modelo urbanístico definido. Se recoge el proceso desarrollado para la selección de alternativas y la toma de decisiones, y se incluye la justificación de la ordenación establecida, teniendo en especial consideración la evaluación ambiental.

3 MARCO NORMATIVO:

En lo urbanístico, el marco legal resulta, además de lo dispuesto en cuanta otra legislación y normativa fuera aplicable la conjunción de la legislación Estatal, Autonómica y Municipal, en particular de:

A) Legislación básica estatal

1. Ley 16/1985, de 25 junio, del Patrimonio Histórico Español.
2. Real Decreto 1093/1997, de 4 de julio, por el que se aprueban las Normas Complementarias al Reglamento para la ejecución de la Ley Hipotecaria sobre Inscripción en el Registro de la Propiedad de Actos de Naturaleza Urbanística.
3. Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas.
4. Ley 43/2003, de 21 de noviembre de Montes.
5. Ley Orgánica 3/2007 de 22 de marzo para la Igualdad Efectiva de Mujeres y Hombres.
6. Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.

B) Legislación supletoria estatal

1. Reglamentos de la Ley del Suelo de 1976 en lo que no se opongan a las prescripciones de la LSCM 9/01 y demás leyes, y hasta que se aprueben sus normas de desarrollo:
 - Reglamento de Planeamiento (Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio)
 - Reglamento de Gestión Urbanística (Real Decreto 3288/1978, de 25 de agosto)
 - Orden VIV 561/2010, de 1 de febrero por el que desarrolla el documento técnico de las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.
2. Ley 49/1960, de 21 de julio, sobre Propiedad Horizontal.
3. Ley 15/1995, de 30 de mayo, sobre límites del dominio para eliminar barreras arquitectónicas a las personas con discapacidad.

C) Legislación de la Comunidad de Madrid

1. Decreto 69/1983, de 30 de junio, sobre distribución de competencias en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo entre los órganos de la Comunidad Autónoma de Madrid.
2. Ley 17/1984, de 20 de diciembre, reguladora del abastecimiento y saneamiento de agua en la Comunidad de Madrid.
3. Ley 1/1985, de 23 de enero, de declaración del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares y Ley 7/1991, de 4 de abril de ampliación del Parque.
4. Ley 8/1993 de 22 de junio de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas.
5. Ley 6/1994, de 28 de junio, sobre el Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama.
6. Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias.
7. Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la Comunidad de Madrid.
8. Ley 16/1995 de 4 de mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid.
9. Ley 6/1997, de 8 de enero de Protección Pública a la Vivienda de la Comunidad de Madrid.



10. Decreto 131/1997, de 16 de octubre, por el que se fijan los requisitos que han de cumplir las actuaciones urbanísticas en relación con las infraestructuras eléctricas.
11. Decreto 226/1998, de 30 de diciembre, por el que se regula la reducción del precio de la renta de las viviendas administradas por el Instituto de la Vivienda de Madrid.
12. Ley 2/1999, de 17 de marzo, de Medidas para la Calidad de la Edificación.
13. Decreto 349/1999, de 30 de diciembre, por el que se regula el Libro del Edificio.
14. Ley 7/2000, de 19 de junio de la CM, de Rehabilitación de Espacios Urbanos Degradados y de Inmuebles que deban ser objeto de preservación.
15. Ley 3/2001, de 21 de junio, de Patrimonio de la Comunidad de Madrid.
16. Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid (en adelante LSCM 9/01).
17. Ley 9/2003, de 26 de marzo, del régimen sancionador en materia de viviendas protegidas de la Comunidad de Madrid.
18. Decreto 13/2007, de 15 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas.
19. Decreto 92/2008, de 10 de julio por el que se regulan las modificaciones no sustanciales de planeamiento urbanístico.
20. Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.
21. Decreto 1/2016, de 5 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de Organización y Funcionamiento Interno de la Comisión de Urbanismo de Madrid.
22. Ley 8/2023, de 30 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid.
23. Decreto 74/2009, de 30 de julio por el que se aprueba el Reglamento de Viviendas con Protección Pública de la Comunidad de Madrid.
24. Ley 3/2024, de 28 de junio, de medidas urbanísticas para la promoción de vivienda protegida.

Modificaciones a la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid:

1. Ley 14/2001, de 26 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas.
2. Ley 9/2003, de 26 de marzo, del régimen sancionador en materia de viviendas protegidas de la Comunidad de Madrid.
3. Ley 2/2004, de 31 de mayo, de Medidas Fiscales y Administrativas.

4. Ley 2/2005, de 12 de abril, de Modificación de la Ley 9/2001, del Suelo de la Comunidad de Madrid.
5. Ley 3/2007, de 26 julio, de Medidas Urgentes de Modernización del Gobierno y la Administración de la Comunidad de Madrid.
6. Ley 7/2007, de 21 diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas.
7. Ley 3/2008, de 29 diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas.
8. Ley 10/2009, de 23 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas.
9. Ley 9/2010, de 23 diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y Racionalización del Sector Público.
10. Ley 2/2012, de 12 de junio, de Dinamización de la Actividad Comercial en la Comunidad de Madrid.
11. Ley 4/2015, de 18 diciembre, de modificación de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid
12. Ley 2/2018, de 4 de mayo, de modificación de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, para la regulación de los desarrollos urbanísticos a través de fases o unidades funcionales.
13. Ley 11/2022, de 21 de diciembre, de Medidas Urgentes para el Impulso de la Actividad Económica y la Modernización de la Administración de la Comunidad de Madrid.
14. Ley 4/2023, que introdujo la letra f) del número 2 del artículo 30, sobre las determinaciones legales del Planeamiento urbanístico.
15. Ley 16/2023, de 27 de diciembre, de medidas para la simplificación y mejora de la eficacia de instituciones y organismos de la Comunidad de Madrid.

D) Legislación del término municipal


1. Revisión del Plan General de Ordenación Urbana, aprobado definitivamente mediante Acuerdo de Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, de 18 de marzo de 2004.
2. Modificación puntual N°2 del Plan General de Ordenación Urbana de Rivas Vaciamadrid. Usos zonas industriales, aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno el 5 de julio de 2012.
3. Plan Parcial de Ordenación del sector SUS. PP-8 - "Cristo de Rivas", delimitado en el Plan General de Ordenación Urbana de Rivas Vaciamadrid.



4. Plan Parcial de Ordenación del sector C - "La Fortuna", delimitado en el Plan General de Ordenación Urbana de Rivas Vaciamadrid.
5. Plan Parcial de Ordenación del sector SUS-D "Las Colinas", delimitado en el Plan General de Ordenación Urbana de Rivas Vaciamadrid.
6. Modificación Puntual N°3, Texto Refundido de planeamiento municipal del anterior Plan Parcial de Ordenación del sector Z.U.O.P-12, A.A.I-04 "Mirador Norte", delimitado en el Plan General de Ordenación Urbana de Rivas Vaciamadrid.
7. Ordenanza de Tramitaciones Urbanísticas para la Dinamización de las Actividades y las Obras del Ayuntamiento de Rivas Vaciamadrid, aprobada definitivamente mediante Decreto de Alcaldía 5148/2014, y publicada en el BOCM el 19 de marzo de 2015.
8. Ordenanza Sobre la Inspección Técnica de Edificios, aprobada definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento, en sesión celebrada el día 28 de abril de 2011.
9. Modificación Puntual de Ordenanza Sobre la Inspección Técnica de Edificios, mediante Decreto de Alcaldía 684/2019.
10. Ordenanza de Movilidad de Rivas Vaciamadrid. Modificación aprobada definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento, en sesión ordinaria celebrada el día 31 de octubre de 2018.
11. Ordenanza del Medio Urbano Sostenible en el término municipal de Rivas Vaciamadrid, aprobada por el Pleno del Ayuntamiento en sesión plenaria de 14 de febrero de 2014.





 SECRETARÍA GENERAL
Ayuntamiento de
Rivas Vaciamadrid

4 JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD Y CONVENIENCIA DE ACOMETER EL PROCESO DE REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA.

Si bien el desarrollo urbano del municipio inicia con la reconstrucción del casco antiguo en la década de los 50, no es hasta inicios de los 80 donde empieza la tendencia de crecimiento concentrado en dos núcleos inconexos sobre el eje que ofrecía la carretera de Valencia. Este eje radial con grandes fincas colindantes propició la construcción de barriadas aisladas en entorno rural (como Santa Eugenia), que no tienen identificación alguna con el núcleo urbano, del que solo se depende a efectos administrativos, pero que no satisface ninguna necesidad cotidiana.

A inicio de los 80, autorizaron en Rivas, junto a la línea que lo separaba de Madrid, la ejecución de un cierto número de planes parciales, y permitieron una limitada expansión, no programada, junto al núcleo. Estas determinaciones se recogieron en el P.G.O.U. que entró en vigor en 1985. En pocos años se desarrolló totalmente el poco suelo urbano previsto, se tramitaron y ejecutaron todos los planes parciales programados y se inició la tramitación del resto. El asentamiento residencial de Rivas pasó de apenas doscientas viviendas a cerca de ocho mil, construidas o en construcción, casi todas con propietario y la gran mayoría ocupadas por familias residentes permanentes; y el polígono industrial Santa Ana se ocupó en su totalidad.

Sin embargo, estas primeras urbanizaciones ripenses carecen de unidad morfológica. No solo existe heterogeneidad entre las tramas de vivienda colectiva y unifamiliar, sino también dentro de los tejidos de estas últimas.

El desajuste entre trama y tipología de parcelas se produce también, aunque en menor medida, en las zonas de vivienda colectiva, desde tipologías de bloque abierto a tipologías de bloque formando manzanas que obligaron a una mayor transformación de la base topográfica.

Las zonas industriales se desarrollaron aisladas de los tejidos residenciales, ocupando un territorio nítidamente definido por la autovía de Valencia y el antiguo ferrocarril del Tajuña: Madrid-Arganda-Colmenar de Oreja (hoy ocupado su trazado original en Rivas por la Línea 9 de metro y a partir de la Laguna del Campillo, transformado en vía verde).

El patrón de asentamientos dibujó tres (3) núcleos aislados y de bordes nítidos: Rivas-casco, Rivas-urbanizaciones y Rivas-industrial.

En ese momento nace el siguiente Plan General, el de 1993, que ampliaba notablemente la capacidad de crecimiento del municipio en línea con el rápido crecimiento experimentado desde 1985. En él también se produjo una fuerte apuesta por la vivienda acogida a algún régimen de protección (50% de suelo), de tal forma que permitiese el acceso a los sectores de población más desfavorecidos.

Este PGOU de 1993 comenzó a solucionar la inconexión de los tres (3) núcleos descritos anteriormente. Las nuevas zonas residenciales cohesionan por el noroeste el núcleo de Rivas Urbanizaciones (La Partija, Santa Marta y Santa Mónica) con las dos primeras promociones de vivienda colectiva (Pablo Iglesias y Covibar), mientras que por el este comienzan a trabajar en la conexión con el casco original. Asimismo, junto a la A-3 se produce la conexión de los núcleos industriales del Polígono de Santa Ana, al noroeste, y de industria urbana, al sureste.

Estos desarrollos contemplaron un mejor diseño y ordenación de los sistemas generales, de tal forma que la mezcla de usos y tipologías en el desarrollo propuesto terminó de dar forma a una unidad completa, haciendo de Rivas Vaciamadrid una entidad única cuando se desarrolla el último PGOU vigente desde 2004. Este último plan se gestó con el objetivo de adaptarse al Documento de Bases de un Plan de Estrategia Territorial de alcance regional que nunca se aprobó. En él se contemplaba la creación de Unidades de Desarrollo Equilibrado (U.D.E.), que constituyesen ámbitos en los cuales fuese posible acotar espacios equilibrados, permitiendo generar nuevas centralidades y diversificar notablemente la localización de los espacios productivos principalmente conectados a través del ferrocarril de cercanías en el conjunto de la región metropolitana.

La principal problemática asociada al desarrollo urbanístico actual y, en concreto, a la construcción de vivienda en Rivas Vaciamadrid es que sigue un proceso absolutamente procíclico marcado por las condiciones del mercado. Cuando este se acelera, como está ocurriendo en la actualidad, los ritmos para la construcción de infraestructuras, servicios y dotaciones públicas resultan insuficientes para cubrir las demandas generadas.

El crecimiento medio de la vivienda durante el último lustro ha sido aproximadamente de 750 viviendas anuales; sin embargo, hay una tendencia de aceleración exponencial, que está acercando el ritmo a las cifras de mayor actividad de la burbuja, y que, de acuerdo con la necesaria ejecución previa o simultánea de las redes de servicios para estas viviendas, necesita igualmente de una mejor y más equilibrada programación de la puesta en carga de los suelos vacantes.

En la actualidad, se encuentra pendiente de completar su ejecución el único ámbito existente en suelo urbano no consolidado (Mirador Norte), que completa el Plan Parcial del mismo nombre ya finalizado, y que en el marco de la presente propuesta se incluye dentro de Suelo Urbanizable Sectorizado, tal como será detallado más adelante; los Sectores de las Colinas y La Fortuna que se han completado casi en su totalidad, a excepción de algunas infraestructuras de saneamiento, como será expuesto más adelante; el Cristo de Rivas, que con un volumen de más de diez mil viviendas planificadas, no ha completado su desarrollo, constituyendo todavía un suelo vacante y un consecuente déficit de ejecución de las redes públicas adscritas, además de las

infraestructuras de saneamiento antes enunciadas; y restando el Mirador Sur que no ha dado ningún paso en su desarrollo, después de veinte años de vigencia del actual PGOU.

Subyace actualmente una falta de concordancia temporal entre el desarrollo de los suelos, que es rápido en concordancia con las dinámicas actuales del mercado, y la cobertura de sus demandas de servicios y dotaciones, mucho más lenta debido a los tiempos de la administración pública y a la necesidad de intensos procesos de cooperación y gestión interadministrativa para llevarlas a cabo, pero que además se agravan por la no ejecución a la fecha de redes generales de servicios de agua, saneamiento o vialidad que son necesarias para el correcto servicio a los nuevos vecinos.

En definitiva, la revisión del Plan General no solo es necesaria para consolidar los logros alcanzados, sino también para anticipar y gestionar el futuro crecimiento de manera sostenible. La historia reciente de Rivas ha demostrado la importancia de la flexibilidad y la capacidad de respuesta en la planificación urbanística. Con un mercado inmobiliario dinámico y una población en constante cambio, es esencial que el Plan General refleje estas realidades y proporcione un marco adecuado desde la definición del Modelo Territorial a implementar en el nuevo Plan General.

4.1 Antecedentes:

El vigente Plan General de Ordenación Urbana -PGOU- de Rivas Vaciamadrid fue aprobado definitivamente por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en sesión celebrada el 18 de marzo de 2004 y este acuerdo de aprobación se publicó en el BOCM el 22 de abril.

Hasta el momento actual han transcurrido más de veinte años de vigencia del Plan, en los cuales y a través de su gestión se han detectado algunos problemas de aplicación de sus determinaciones que, junto con la aparición de nuevos requerimientos, han inducido al Gobierno Municipal a estimar la necesidad de garantizar la viabilidad del Plan en sus aspectos fundamentales, valorando la procedencia de introducir modificaciones para dar respuesta a la realidad existente y a los requerimientos de la propia gestión del Plan.

Es preciso tener en consideración, como ya ha sido mencionado, que el Plan General se gestó con el objetivo de adaptarse al Documento de Bases de un Plan de Estrategia Territorial que nunca se aprobó. En él se contemplaba la creación de Unidades de Desarrollo Equilibrado (U.D.E.), que constituyesen ámbitos en los cuales fuese posible acotar espacios equilibrados, permitiendo generar nuevas centralidades y diversificar

notablemente la localización de los espacios productivos principalmente conectados a través del ferrocarril de cercanías.

El Plan General de 2004 apostó por un crecimiento urbano en función de las proyecciones poblacionales y de la necesidad de vivienda futura, habilitando un total de 580,3 ha. de suelo urbanizable sectorizado, y 65,81 ha. de suelo urbano no consolidado sujeto a la elaboración y gestión de un plan parcial (Plan Parcial de ordenación de la Z.U.O.P.-12 "Mirador Norte", que en la actual propuesta de Avance se incluye dentro del suelo urbanizable¹), todo en conjunto con el potencial de albergar en total 13.293 nuevas viviendas. Lo anterior, significaba un aumento del 44,18% del suelo urbano previo (entre consolidado y no consolidado).

En la vigencia del Plan, se ha habilitado suelo para nuevos desarrollos residenciales, principalmente en cinco (5) ámbitos:

- (1) "**Cristo de Rivas**", en suelo urbanizable sectorizado, aprobado definitivamente el 27 de abril de 2006, con una superficie de 266,3 ha. y cuya ejecución aún no se ha completado.
- (2) El plan parcial "**La Fortuna**", en suelo urbanizable sectorizado, aprobado definitivamente el 25 de julio de 2006, con una superficie de 34,9 ha., que ha ejecutado su urbanización y construcción casi en su totalidad, a excepción de algunas infraestructuras de saneamiento, como será detallado más adelante.
- (3) el Plan Parcial "**Las Colinas**", en suelo urbanizable sectorizado, con una superficie de 101,8 ha., aprobado definitivamente el 25 de julio de 2006, y cuya ejecución se encuentra completa casi en su totalidad, quedando solamente dos (2) parcelas sin edificar.
- (4) El Plan Parcial "**Mirador Norte**", cuya última modificación fue aprobada definitivamente el 18 de octubre de 2007, con una superficie de 65,8 ha. e igualmente pendiente de terminar su ejecución.
- (5) Y el Plan Parcial "**Mirador Sur**", con una superficie de 110,2 ha. y aprobado definitivamente el 6 de junio de 2006, que no ha avanzado en su ejecución en los últimos dieciocho años. Cabe resaltar que el 27 de abril de 2006, se suscribió un Convenio entre el Ayuntamiento y el Consorcio Urbanístico "Rivas Vaciamadrid", con el objeto de "(...) determinar los términos y las condiciones del planeamiento, teniendo por objeto definir los términos de la gestión del ámbito (...)", siendo el Consorcio el responsable de la gestión para la ejecución pública del planeamiento, desarrollando las obras de urbanización, y según determine el proyecto de urbanización.

¹ Ver apartado 8.1, Clasificación del Suelo.

Es importante entonces establecer un marco normativo acorde con las necesidades actuales y futuras del municipio, en términos de crecimiento poblacional, pero sin desconocer la capacidad de carga del territorio que determina la sostenibilidad del desarrollo. Se considera entonces oportuno propender por un modelo de ciudad compacta, terminando de consolidar los suelos con potencial de desarrollo, pero en el marco de una apuesta de ocupación racional del suelo.

4.1.1 Cambio de lindes propuesto en el marco del Pacto Regional por la Cañada Real:

Los ayuntamientos de Madrid y de Rivas Vaciamadrid suscribieron el 17 de mayo de 2017 el Pacto Regional por la Cañada Real, junto con la Delegación del Gobierno en Madrid, la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Coslada. Ese acuerdo incluyó como anexo la propuesta de modificación de términos municipales. En enero de 2019, ambos consistorios suscribieron un protocolo que definía el intercambio de suelo en el ámbito de la Cañada Sectores 3, 4 y 5. Su consecución supone una oportunidad para el impulso de un urbanismo ambiental y socialmente más sostenible en los próximos desarrollos de las áreas afectadas. El municipio de Madrid transferiría a Rivas un total de 981.152 m² y el Consistorio de Rivas Vaciamadrid traspasaría a Madrid 517.239 m².

El objetivo es subsanar los problemas derivados de la falta de continuidad física entre los núcleos urbanos principales y los terrenos ubicados en los márgenes opuestos del trazado de la autopista. A partir de esta modificación, las zonas de servicio quedarán integradas en el municipio más próximo, teniendo así continuidad con el resto del terreno.

Con estos cambios, se da cumplimiento a uno de los compromisos dispuestos en el Pacto Regional por la Cañada Real Galiana suscrito en 2017 entre la Delegación del Gobierno en Madrid, la Comunidad de Madrid y los ayuntamientos de Madrid, Rivas Vaciamadrid y Coslada, que contemplaba en su hoja de ruta para el periodo 2024-2028 dicho cambio de lindes entre los términos municipales.

Con su ratificación, la M-50 se convertirá en el nuevo eje de separación entre Rivas y Madrid. De esta forma, todo el Sector 3 pasará a formar parte de Madrid, mientras que la totalidad del Sector 5 corresponderá a Rivas Vaciamadrid. El Sector 4 se dividirá entre los dos municipios por la M-50, el subsector norte para Madrid y el sur para Rivas.

4.2 Necesidad de la revisión:

La legislación del suelo establecía la obligación de los Ayuntamientos de revisar cada cuatro años el programa de actuación contenido en el Plan General. Desaparecido este mandato legal, no obstante, el artículo 1.1.3 de las Normas Urbanísticas del Plan General establece la procedencia de la revisión de este, así como las causas y condiciones para llevarla a efecto, determinando que:

"Cumplidos ocho años de vigencia, el Ayuntamiento verificará si es precisa la revisión del Plan, que deberá producirse siempre que se dé alguna de las siguientes circunstancias:

a) Cambios en la legislación urbanística que hagan necesaria o conveniente la revisión.

b) Aprobación de planeamiento territorial de ámbito supramunicipal, directrices metropolitanas, planes de protección del medio físico o instrumentos de planeamiento territorial, económico o estratégico, que afecten al municipio de Rivas-Vaciamadrid, y cuyas determinaciones impliquen la necesidad o conveniencia de revisar el Plan General.

c) Alguno de los supuestos previstos en el epígrafe 4 del artículo 126 del Real Decreto Legislativo 1/1992.

d) Cambios de los objetivos del Plan que supongan una reconsideración global de sus previsiones económico financieras."

La revisión del Plan General se sustenta en la necesidad de atender los cambios en las dinámicas territoriales, la apuesta por consolidar un modelo de ocupación sostenible, según se expuso anteriormente, y atender a las condicionantes y problemáticas instaladas en el municipio, según se expone a continuación:

4.3 Análisis y situación de los principales problemas detectados:

El modelo de ordenamiento de Rivas parte del reconocimiento de los procesos de planificación y gestión en curso, y que se enmarcan en el Plan General vigente, aprobado en 2004, principalmente aquellos desarrollos en suelos urbanizables que, además de contar con planes parciales aprobados, se encuentran actualmente en ejecución. Sin embargo, se ha evidenciado otros sectores que, pese a contar con instrumentos de planeamiento redactados, se encuentran obsoletos respecto a las realidades actuales del municipio y sus necesidades en la ruta de consolidar una ciudad más sostenible.

Lo anterior, dado que estos proyectos sobrepasan la capacidad de carga del territorio en relación con el crecimiento demográfico que el municipio es capaz de soportar. Esto no implica impedir el potencial de crecimiento urbano, sino apostar por un uso más racional del suelo, promoviendo un modelo de ciudad compacta, con una mayor mixtura de usos que reduzca la dependencia del vehículo particular y optimice el gasto en la dotación de redes públicas.

Impera la necesidad de adaptar la normativa de desarrollo urbanístico a las agendas urbanas, especialmente la Agenda Española condensada en el "Libro Blanco de la Sostenibilidad en el Planeamiento Urbanístico Español", publicado en 2010, es decir, con

posterioridad a la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana vigente. Dentro de las directrices y lineamientos allí contenidas, se apuesta por la incorporación de enfoques del planeamiento urbano y territorial más flexibles para afrontar los desafíos derivados de globalización, Cambio Climático y transformación social, que atiendan a las necesidades cambiantes del territorio y una adaptación efectiva a los ODS y las Agendas Urbanas Internacionales.

Lo anterior implica abandonar definitivamente la tendencia al crecimiento urbano desmedido para priorizar, alternativamente, un urbanismo de transformación, compacidad y regeneración capaz de abordar los desafíos emergentes de las ciudades contemporáneas: la salud, la renaturalización, la sostenibilidad energética, las formas sostenibles de movilidad, la activación de los centros urbanos tradicionales, la reprogramación del suelo urbanizable vacante, el reciclaje del parque deficiente de viviendas, la integración y la mixtura de usos y la cohesión social.

Adicionalmente, se resalta el resultado de la consulta ciudadana del proceso participativo “Rivas párate a Pensar”, cuyo objetivo era repensar el modelo de ciudad y adaptarlo a las nuevas realidades del municipio. Del total de votantes (14.199), el 82% concuerda en la necesidad de paralizar el crecimiento y abrir un proceso de diálogo con la comunidad para decidir sobre el desarrollo urbanístico futuro del municipio.

A continuación, se presentan las principales problemáticas agrupadas por ejes temáticos, resultado del diagnóstico territorial contenido en la memoria de información:

4.3.1 En relación con la calidad medioambiental:

Para alcanzar el desarrollo sostenible, es necesario que la política de ordenación del territorio frene las prácticas de antropización desmedida, concretando estrategias de conservación, protección y mejora de la naturaleza, y promoviendo una utilización razonable de los recursos. En consecuencia, se requiere replantear el modelo expansivo por el que se ha optado en los modelos de ordenamiento territorial anteriores, priorizando la preservación de áreas de interés ambiental, y garantizar un equilibrio entre los usos y densidades, actuales y futuras, con la capacidad de carga del territorio.

Así mismo, es preciso acometer acciones para consolidar la infraestructura verde del municipio como uno de los sistemas más relevantes que garantizan el sustento de las actividades en el territorio y atienden a las necesidades de la sociedad, buscando la conectividad entre los espacios multifuncionales con valores ecológicos, tanto urbanos como rurales. Dentro de estas, se destaca la infraestructura verde regional del Jarama y la Laguna del Campillo. También es oportuno que las redes que permitan dicha interconexión, acerquen igualmente a la población a los espacios verdes para el disfrute de sus servicios ecosistémicos.

También se considera necesario continuar con las tareas de regeneración y restauración ambiental en las áreas de riscos y cortados de la plataforma yesífera de Rivas, para mejorar la integración de este corredor ecológico con el sistema del parque periurbano Mazalmadrit (Cerro del Telégrafo).

Finalmente, respecto al consumo energético de las viviendas, se propone implementar en la ordenación pormenorizada y en las ordenanzas criterios de urbanismo bioclimático, un manejo ambientalmente amigable de las zonas comunes de los nuevos desarrollos, y otras apuestas de vanguardia con el fin de optimizar el gasto energético.

4.3.2 En relación con crecimiento del parque inmobiliario:

El crecimiento medio de la vivienda durante la última década ha sido aproximadamente de 750 viviendas anuales; sin embargo, existe una tendencia de aceleración exponencial, que está acercando el ritmo a las cifras de mayor actividad de la burbuja. Si el municipio desea corregir esto debería realizar una mejor y más equilibrada programación de la puesta en carga de los suelos vacantes. Esto, dado que los procesos de desarrollo han estado marcados por los movimientos del mercado, evidenciando que el hecho de contar con suelos habilitados para albergar nuevas densidades no se ha correspondido con la nueva oferta inmobiliaria. Lo anterior se evidencia en la falta de concreción del desarrollo previsto en planes parciales como Cristo de Rivas o Mirador Norte, según se expuso anteriormente.

Aunado a lo anterior, se reitera la necesidad de repensar el crecimiento del municipio en observancia al posicionamiento ciudadano expresado en el proceso participativo “Rivas párate a pensar”, según fue descrito arriba.

4.3.3 En relación con la movilidad:

Como se expone en la Memoria de Información, la dinámica de movilidad de Rivas Vaciamadrid no está tan condicionada en su relación con Madrid y con los otros municipios de la corona metropolitana, por lo que el reparto modal que sobrerrepresenta la movilidad en vehículo privado no se debe tanto a su dependencia con el exterior sino al modelo urbano interno. Lo anterior no implica que no exista una atracción fuerte de la capital, especialmente por la oferta de empleos y servicios que concentra la capital.

Lo anterior obliga a repensar el esquema de movilidad del municipio, priorizando los medios de movilidad no motorizada, no solo desde las políticas públicas sino desde las decisiones territoriales; esto es, garantizando espacios suficientes para dar cabida a ciclorrutas y senderos peatonales, en una distribución más equitativa de la sección pública de las vías; articular de manera efectiva las redes de movilidad blanda con los sistemas de transporte público interurbanos y supramunicipales; o implementar decisiones normativas que influyen en el desarrollo del ámbito privado, como la dotación de plazas de aparcamiento, con el fin de desestimular el uso del vehículo particular.

Esta es, además, una apuesta por un modelo de desarrollo más sostenible de cara a enfrentar los retos que supone el cambio climático y promover una ciudad saludable. Según el diagnóstico elaborado para la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado de Rivas Vaciamadrid, del total de emisiones de la ciudad, más de la mitad recaen sobre el transporte privado; mientras que cerca de un tercio del total de emisiones, estarían relacionadas con los consumos energéticos de las viviendas, seguidos de los residuos y del transporte público, por debajo del 10% del total.

Además de promover el uso de los medios de transporte no motorizados, se requiere de una adecuada articulación con las rutas de transporte público, tanto urbano como supramunicipal, especialmente con la Línea 9 del Metro de Madrid y las líneas de buses interurbanos. En línea con lo anterior, cabe proponer la consolidación de nodos de intercambio modal que mejoren la accesibilidad a nivel supramunicipal o regional, integrando los sistemas de transporte público urbanos con las rutas que articulan a Rivas con los demás municipios, y articulando en su planificación otros elementos complementarios como estacionamientos disuasorios.

4.3.4 En relación con las infraestructuras y redes públicas:

Tal como fue enunciado anteriormente, se ha evidenciado la necesidad de mejorar la conectividad de la infraestructura verde regional del Jarama y la Laguna del Campillo con la trama urbana, especialmente con la red de itinerarios peatonales y ciclistas, mejorando las condiciones de accesibilidad de estas áreas de interés ambiental para el disfrute de sus cualidades ambientales y paisajísticas.

Una de las principales problemáticas evidenciadas al interior del suelo urbano, ha sido las relacionadas con la ruptura que hoy supone la barrera física de la Línea 9 del Metro en el tramo que aún se encuentra descubierto. Esta infraestructura constituye una frontera entre los tejidos residenciales e industriales del municipio, desde el Polideportivo Municipal Cerro del Telégrafo hasta la laguna del Campillo, y supone una limitante para la promoción de una movilidad activa (peatonal y ciclista) entre dichas áreas residenciales y aquellos donde se ubica la mayor parte de la actividad económica (vinculados a una excelente conectividad exterior a través de la autovía A-3).

Igualmente, se considera deseable mejorar el servicio de transporte, ampliando número de líneas y frecuencias de autobuses, en los desplazamientos principales que basculan a lo largo del corredor de la A3 hacia la ciudad de Madrid, y desde ese corredor hacia el interior del municipio. También es importante optimizar la cobertura de las rutas de buses interurbanos, atendiendo sectores que hoy cuentan con menor accesibilidad desde el transporte público, como el Plan Parcial Mirador Norte donde, además, es necesaria la consolidación de las vías proyectadas para la articulación con las redes de comunicación del suelo urbano consolidado con el fin de dar cabida a las rutas de buses.

Finalmente, respecto a los equipamientos, se señala que en la actualidad apenas se cuenta con cobertura para satisfacer las necesidades de la población residente, incluyendo los equipamientos sanitarios y de educación, según la evaluación a partir de indicadores que han sido expuestos en detalle en la memoria de información. Un incremento significativo del número de viviendas y el consecuente aumento demográfico supondría una carga adicional a la capacidad de los actuales equipamientos, lo que haría necesario incrementar la oferta, bien a través de la ejecución de los suelos calificados para tal fin y que aún se encuentran expectantes de su desarrollo constructivo, o bien desde la calificación y ejecución de nuevos suelos hasta ahora no contemplados en el modelo de ordenamiento.

4.3.5 Usos residenciales y actividades económicas:

Respecto a la distribución de las tipologías residenciales, su localización se circunscribe mayoritariamente a la porción comprendida entre la Línea 9 del Metro, la M-50, y las zonas verdes y el suelo no urbanizable de mayores pendientes, que determina el límite de los suelos urbanos y urbanizables. El desarrollo tipológico del tejido residencial se ha caracterizado por una baja mixtura de usos, que ha llevado a que la oferta comercial y de servicios se encuentre concentrada en nodos o ejes viales concretos. Esto, sumado a las barreras infraestructurales, impide la consolidación de un urbanismo de proximidad.

Dado el alto grado de consolidación de los usos residenciales, las apuestas por acercar a la población a los usos y servicios para la satisfacción de sus necesidades cotidianas se relacionan principalmente con mejorar las condiciones de accesibilidad, especialmente en intervenciones de las redes de comunicación existentes, mejorando las redes ciclistas y los espacios para la movilidad peatonal.

Cabe reflexionar igualmente sobre la posibilidad de implementar otras estrategias para mejorar la compacidad y complejidad urbana en los entornos con menor mixtura y bajas densidades, como el *"retrofitting urbano"*, práctica implementada principalmente en ciudades dispersas, que busca el desarrollo de "usos adaptativos" comerciales, de servicios e incluso actividades productivas en las edificaciones existentes, o el aprovechamiento de parcelas sin edificar en el suelo urbano consolidado. Lo anterior, dadas las dificultades morfológicas de fragmentación de la propiedad y de imagen urbana que dificultan otras medidas de densificación o diversificación de usos.

También es importante garantizar una adecuada mezcla de usos en las áreas de nuevos desarrollos, a través de ordenanzas precisas, previniendo la especialización residencial sin otros servicios o actividades de soporte para la satisfacción de las necesidades cotidianas de los nuevos residentes, rompiendo con el modelo tradicional que ha generado una dependencia de centralidades urbanas con mayor dinamismo, acentuando la mencionada necesidad de largos desplazamientos con sus consecuentes impactos sobre las infraestructuras existentes y sobre el medio ambiente.

67,93 km²

Superficie total del municipio.

101.637 hab.

Habitantes según Censo Continuo INE (2024), con un crecimiento relativo de la población del 2,4 superior al 1,75 de la media de la CAM.

1.496,2

hab./ km²

Densidad de población considerándose un ratio bajo respecto de la primera corona metropolitana de Madrid.

0,2%

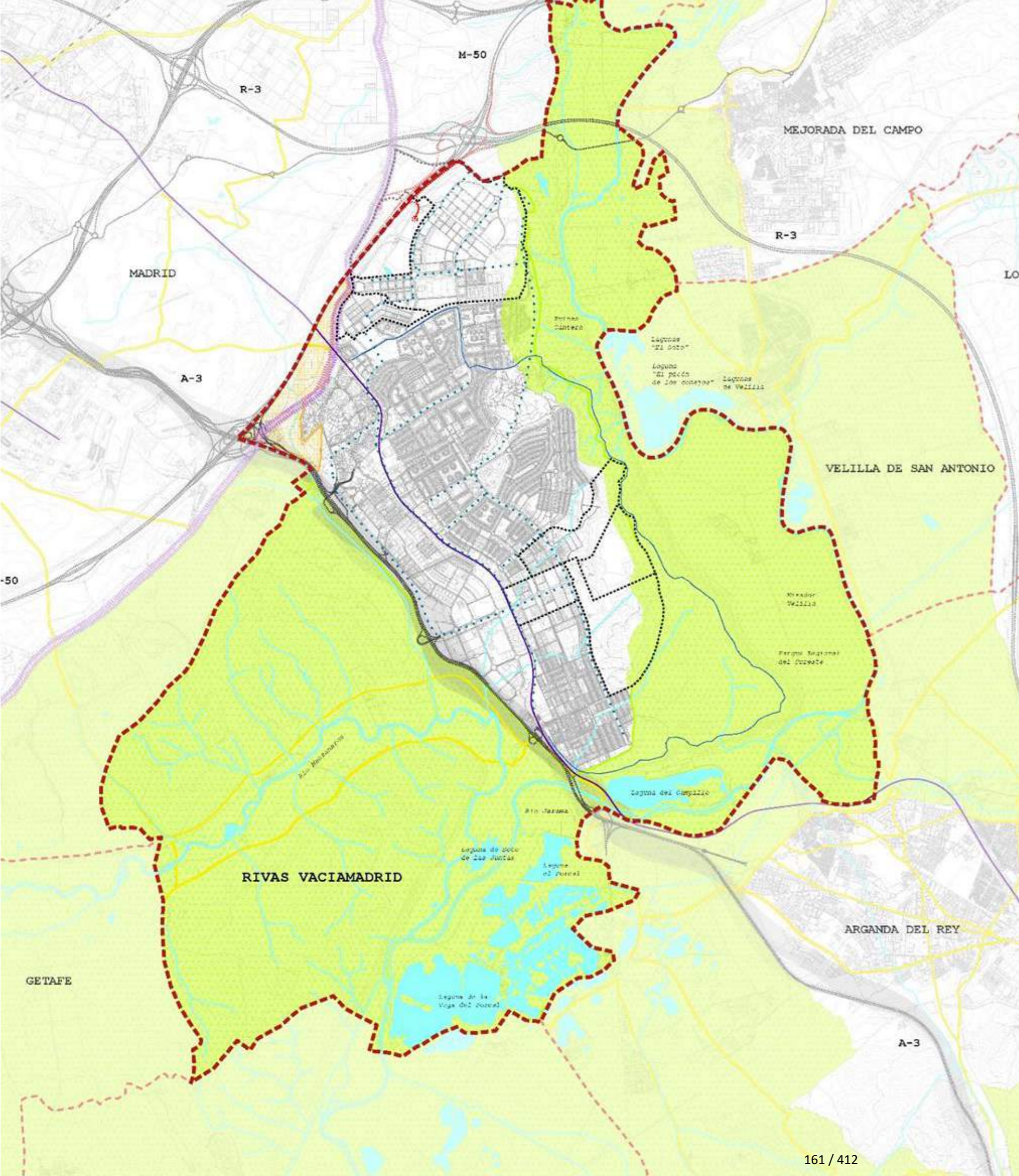
m² de bienes inmuebles residenciales anteriores a 1979 según Catastro.

71,2% m²c

Superficie construida residencial registrada según Catastro.

70%

Superficie total del municipio forma parte del Parque Regional del Sureste.



5 PRINCIPIOS DE ORDENACIÓN ESPACIAL DEL AVANCE DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE RIVAS VACIAMADRID.

Se desarrollan a continuación los principios que orientan la propuesta de ordenación espacial del nuevo Plan General de Rivas Vaciamadrid, desde aquellos que constituyen los elementos comunes de las distintas acciones que se contemplan en la propuesta de ordenación.

5.1 Ciudad compacta:

El crecimiento exponencial del parque de automóviles privados vinculado al incremento de renta en los estilos de vida contemporáneos, muy asociado a la vivienda unifamiliar, ha favorecido a escala municipal los procesos de dispersión territorial y baja densidad, afectando al modelo de crecimiento compacto deseable. Este modelo tendencial de ocupación en baja densidad supone un incremento creciente de los costes de movilidad, dificultades para implementar un sistema eficiente de transporte público, así como aumentos de los costes de urbanización asociados a las infraestructuras lineales de gran capacidad, y a su posterior mantenimiento; y, en consecuencia, de la repercusión de estos costes sobre las arcas públicas a la vez del precio del producto final de la vivienda.

Es necesario promover una ocupación del suelo sostenible, que contemple un profundo cambio de prioridades: de los modelos de expansión, crecimiento y saturación del territorio, propios del plan vigente, a estrategias para la transformación, rehabilitación y reciclaje de los tejidos construidos, infraestructuras y actividades existentes; de la mera ordenación del suelo a la mejora de las prestaciones de calidad de vida y salud para la ciudadanía; la densificación de los tejidos existentes y de aquellos donde todavía es posible porque no han alcanzado un grado suficiente de ejecución, de forma equilibrada con los servicios y equipamientos urbanos existentes.

Conforme al modelo de ciudad compacta, se presenta como la alternativa razonable y deseable para evitar que continúe una tendencia a la dispersión que hace más difícil la tarea de configurar una ciudad con unas infraestructuras básicas y unos equipamientos sostenibles en términos económicos y funcionales de servicio suficiente a la ciudadanía.

5.2 Consumo de recursos responsable:

Se busca que el consumo de los recursos materiales hídricos y energéticos renovables no supere la capacidad de los ecosistemas para reponerlos; que el ritmo de consumo de los recursos no renovables no sobrepase el ritmo de sustitución de los recursos renovables duraderos; y evitar, igualmente, que el ritmo de emisión de contaminantes no supere la capacidad del aire, del agua y del suelo para absorberlos y procesarlos.

Es verdaderamente difícil considerar esta autosuficiencia en la realidad actual del municipio de Rivas, como parte del conjunto metropolitano, pero es clara su realidad

espacial, entre grandes masas de agua, y dos de los cursos de ríos más importantes del área metropolitana, así como la capacidad de un municipio de su tamaño de minimizar el consumo, de almacenamiento y acopio de agua de lluvia, de reutilización de aguas regeneradas, y de evitar la impermeabilización del suelo natural.

5.3 Infraestructura verde:

El concepto de Infraestructura Verde ha comenzado a ocupar un lugar destacado en la planificación ambiental desde finales del siglo XX. Entendida ésta como una red de espacios verdes interconectados, planificados y gestionados de acuerdo a sus valores ecológicos, o como una red multifuncional de espacios verdes, urbanos y rurales, nuevos o ya existentes, capaces de prestar un amplio abanico de beneficios ambientales y calidad de vida a la comunidad; o como una red de zonas naturales y seminaturales y de otros elementos ambientales, planificada de forma estratégica, diseñada y gestionada para la prestación de una extensa gama de servicios ecosistémicos. Incluye espacios verdes (o azules, si se trata de ecosistemas acuáticos) y otros elementos físicos en áreas terrestres (naturales, rurales y urbanas). Así, el concepto está asociado a diferentes aspectos o dimensiones, todas ellas contenidas en la presente propuesta, donde un municipio como Rivas se sitúa en la ribera de dos ríos, Jarama y Manzanares:

- a. **Multifuncionalidad:** integra elementos territoriales que pueden proporcionar muchos y variados bienes y servicios a la ciudad de Rivas, a sus habitantes, a los ecosistemas, etc.
- b. **Conectividad ecológica:** constituye una red de zonas naturales y seminaturales y otros elementos ambientales, entendidos como partes de un conjunto complejo: los ríos Jarama y Manzanares, el sistema de lagunas de El Campillo, Soto de las Juntas y El Porcal; la conectividad entre ellos constituye el hilo conductor de la propuesta.
- c. **Prestación de servicios a la población:** sobre todo servicios ecosistémicos, entendidos como beneficios potenciales que, activa o pasivamente, la sociedad obtiene de los ecosistemas y que se concretan en servicios reales una vez que son demandados, usados o disfrutados. Este elemento es sustancial al cambio que la presente propuesta de avance del Plan General realiza respecto al PGOU vigente, en relación con el valor del suelo no urbanizable en su condición de vacío de usos urbanos que no le son propios.
- d. **Multiescalaridad,** puesto que se articula a diferentes escalas: el barrio, la ciudad, el territorio de sus periferias, y territorios de municipios anexos, superando las barreras administrativas comunes.

Con un carácter eminentemente espacial y con clara vinculación a la ordenación urbanística y del territorio, la infraestructura verde surge con la intención de ofrecer un

instrumento eficaz para guiar un desarrollo (territorial, urbanístico, económico, etc.) acorde a los principios de sostenibilidad, incidiendo en las ideas de red y servicio. Tiene así vocación de constituirse en una más de las infraestructuras de servicios que aseguran el funcionamiento del municipio y atienden las necesidades de cualquier sociedad, pudiendo constituir al mismo tiempo una oportunidad para «repensar» las relaciones de los entornos urbanos con el medio, y en ello repensar el modelo territorial hasta la fecha ejecutado, muy en desacuerdo con la ciudad del siglo XXI.

Lo atractivo del concepto y su vinculación con la planificación urbanística y la ordenación del territorio ha provocado su incorporación de forma progresiva y cada vez más evidente en políticas, planes, actuaciones y experiencias territoriales, poniendo de manifiesto su innegable potencial como instrumento de apoyo y orientación para una planificación territorial más sostenible, y estableciendo un marco de integración de elementos sectoriales sobre las políticas de planificación del suelo que enriquecen el resultado de los distintos proyectos a medio y largo plazo.

Si se tiene en cuenta que, superando la mera dimensión ecológica, puede considerarse cualquier propuesta en torno a la infraestructura verde como un instrumento vinculado a la planificación ambiental y urbanística, los planes y los distintos proyectos existentes desarrollados en el municipio de Rivas, como el Plan Estratégico de Zonas Verdes, Arbolado y Biodiversidad, hasta la fecha no se han abordado desde una perspectiva que incluya algunas de las dimensiones clave de la misma, como por ejemplo la accesibilidad de la población a estos elementos (vinculada con el acceso al disfrute de ciertos servicios ecosistémicos), o, si se aborda, sólo se centran en alguna/algunas de ellas de manera particular, siendo necesario avanzar en el desarrollo de acciones integradas, que permitan resolver los bordes urbanos, y dar continuidad a los parques del Olivar de la Partija, Mazalmdrit, Bellavista, Barca Vieja y Cerro del Telégrafo.

5.4 Accesibilidad urbana colectiva vs movilidad privada:

Existe un amplio consenso en la comunidad científica en entender que el impacto de la movilidad urbana sustentada en el predominio del automóvil privado es insostenible en relación con dos de las variables claves en el concepto contemporáneo de calidad de vida: la preservación del medio ambiente urbano y la salud.

Respecto al primer aspecto, la movilidad urbana basada en el automóvil privado es ineficiente por demandar un alto consumo de energía por kilómetro de viaje respecto a los modos de transporte colectivo, y adicionalmente, supone una desproporcionada ocupación del espacio público urbano, tanto en vías de circulación, como el espacio para aparcamiento. El automóvil urbano es asimismo responsable en gran medida de los problemas de congestión urbana y el consiguiente despilfarro en términos de tiempo y consumo de energía.

En relación con el segundo aspecto, la salud, la movilidad cautiva del automóvil privado está asociada al sedentarismo, una de las causas acreditadas del dramático crecimiento de las enfermedades cardiovasculares, así como el deterioro de la calidad del aire en el medio urbano, asociado a enfermedades respiratorias, cardiovasculares y cáncer.

Como respuesta a esta situación, el planeamiento urbano debe promover un modelo de ciudad orientado a la movilidad sostenible, reduciendo a medio plazo la movilidad cautiva del automóvil privado, especialmente en los viajes residencia-trabajo-residencia, priorizando alternativamente los medios de transporte colectivos o compartidos, respetuosos con el medio ambiente, favoreciendo su uso combinado. Y adoptar a largo plazo modelos de organización urbana basados en una mayor densidad o mezcla de usos (residenciales, dotacionales y actividades económicas) que reduzcan las necesidades de grandes desplazamientos dependientes de la movilidad motorizada.

El Ayuntamiento de Rivas aprobó en marzo de 2010 el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad. En febrero de 2016 se inició su revisión, terminando el proceso con su aprobación por unanimidad en julio de 2016. Este plan se estructura en nueve ejes de actuación con sus correspondientes medidas, cada una de las cuales asociadas a unos objetivos específicos. El objetivo final del PMUS – 2016 del Ayuntamiento de Rivas es llegar a un equilibrio entre los medios de transporte, reforzando los más sostenibles ambiental, económica y socialmente hablando.

5.5 Habitabilidad del espacio público:

La calidad del espacio público es el catalizador más relevante para desencadenar la transformación de la ciudad. En consecuencia, se hace necesaria su reinención desde la perspectiva de la limitación y racionalización de la preeminencia del automóvil privado y la recuperación de la calle como espacio ciudadano para la movilidad peatonal y ciclista, la actividad económica, el descanso y el encuentro.

También se promueve un enfoque inclusivo, de infancia y adolescencia, adecuando los espacios públicos en términos de accesibilidad y dotación, con el fin de garantizar la interacción social entre mayores, niños, jóvenes. Se proponen algunas estrategias a implementarse en las zonas verdes existentes y futuras, como la localización de juegos infantiles y aparatos para que el ejercicio físico de las personas mayores, especialmente en los espacios de escala barrial. Tal es el caso de espacios potenciales inmersos principalmente en los tejidos residenciales unifamiliares, como el Parque Lago Eyre; las zonas verdes contiguas a ejes viales, como los adyacentes a la Avenida Campillo de San Isidro, la Avenida Ángel Saavedra o la Avenida José Saramago que, si bien se reconocen como zonas verdes, carecen de dotación suficiente para promover el encuentro y apropiación ciudadana; además de las redes públicas en los desarrollos aún pendientes en el suelo urbanizable.

Adicionalmente, es necesario promover un uso amable y seguro del espacio público, como lugar de relación y de ejercicio de derechos ciudadanos, comunicación con servicios públicos y privados de proximidad, según el principio de la ciudad de los 15 minutos, donde todos los servicios básicos son accesibles en ese tiempo e caminata, reduciendo también la necesidad de desplazamientos motorizados, tomando en consideración las condiciones de seguridad ciudadana en su uso, particularmente en los itinerarios escolares, y la accesibilidad universal en los barrios con una elevada proporción de mayores.

5.6 Complejidad urbana y mezcla de usos:

Como respuesta a los procesos emergentes de urbanización en baja densidad, se sugiere salvaguardar la vitalidad de la centralidad institucional cultural y comercial de los ámbitos existentes, entendiendo que constituye un activo para el conjunto de la ciudad.

Para conseguir este objetivo, se propone integrar la más amplia variedad de actividades económicas tradicionales e innovadoras y comerciales, compatibles con el mantenimiento de la base residencial como factor determinante de la “salud” de los barrios centrales. Se entiende que esta mixtura, facilitado por la normativa de regulación de usos del Plan, constituye la base de la complejidad urbana.

Asimismo, se entiende que, en un contexto de economías fuertemente conectadas digitalmente, no se puede perder el tren de la activación económica. En este sentido, la compatibilidad de usos en el futuro Plan General debiera apostar por hacer factible la implantación de actividades innovadoras en los tejidos existentes, orientando las acciones de mejora del espacio público y rehabilitación del espacio construido como estrategias facilitadoras para la localización de personas y actividades vinculadas a estos sectores. En síntesis, se apuesta no sólo por sustentar la retención del talento en la mejora del entorno social y económico en un espacio urbano equipado de alta calidad, sino también por la creación de un espacio de calidad capaz de atraer nuevo talento.

5.7 Rivas, ciudad acogedora:

La componente social del desarrollo sostenible se centra especialmente en la capacidad de facilitar a la ciudadanía, sin diferencias por edad, género o discapacidad, oportunidades para desarrollar sus vidas de forma digna, de tal manera que se eviten situaciones de marginación y pobreza.

Reducir este riesgo pasa por una identificación específica de las áreas vulnerables, pero también por entender que muchos de los problemas de integración están relacionados con la calidad de vida, que no sólo afectan a la población recién llegada, sino a quienes han vivido en esas zonas desde hace años. La solución en este sentido es la puesta en marcha de una política integrada, en la que las acciones de acompañamiento desde los servicios públicos refuerzan los procesos de regeneración y rehabilitación urbana de la

ciudad existente; nuevos diseños urbanos para barrios regenerados que consumen menos recursos ambientales y, que conservan una parte importante de lo construido, y donde se mantiene el tejido de relaciones garantes de la integración y acogida.

5.8 Articulación con el Plan de Acción – Agenda Urbana de Rivas:

En el año 2023, el municipio de Rivas Vaciamadrid desarrolló el Plan de Acción, Agenda Urbana 2030, a partir del ‘Diagnóstico de la ciudad en clave de la Agenda Urbana Española’ y el ‘Marco Estratégico’. Identificando proyectos “motores” que respondían a los diez objetivos propuestos en la mencionada Agenda Urbana Española.

Dentro de estos proyectos se identificó la necesidad de la actual revisión del Plan General de Ordenación Urbana, justificado en la necesidad de responder a los cambios en los patrones de crecimiento, abandonando las políticas de consumo reiterado y continuo de suelo y la creación de nuevos ámbitos de ciudad al calor de la continua extensión sin límite, devolviendo la mirada a los suelos urbanos que conforman la ciudad consolidada, considerándolos las verdaderas áreas de oportunidad para un desarrollo sostenible y adecuado a las necesidades de la ciudadanía. A lo anterior se ha sumado la insuficiencia en la gestión eficaz el uso del suelo, la dotación de servicios básicos y la protección del patrimonio natural.

Por tanto, se hace necesario alinear el crecimiento poblacional con la capacidad de prestación de servicios del municipio, dentro de los parámetros de sostenibilidad definidos por los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y la Agenda Urbana, como punto de partida para emprender el proceso de revisión de PGOU.

En tal sentido, se han identificado los proyectos y actuaciones concretas concordantes con el desarrollo de la propuesta de ordenación del Plan General, al considerarse estratégicos para avanzar en la concreción de un desarrollo más sostenible y en la mitigación de las problemáticas y déficits instalados. Dentro de estos se resaltan:

- **Conexión con el medio natural:** en la propuesta de ordenamiento se articulan las actuaciones enfocadas en la regeneración y protección y mejora de áreas de alto valor ecológico, como el Anillo Verde Periurbano; la regeneración paisajística de los Cortados y Cantiles; o la Restauración ecológica y ecosistémica en los entornos de la Laguna de Campillo.
- **Nuevas zonas verdes:** se articulan los proyectos asociados con la generación de nuevas zonas verdes para la ciudadanía, como el Proyecto Horizonte - soterramiento de las vías del Metro;
- **Nuevas infraestructuras de comunicación y mejora de las existentes:** se incluye en la propuesta de ordenación el desarrollo de infraestructuras estratégicas como el

enlace a la M-50, actualmente en obras, y que se prevé su complementación, tal como será detallado más adelante.

También se propone mejorar las infraestructuras existentes, promoviendo la movilidad limpia y garantizando la accesibilidad de las personas a los usos dotacionales y servicios urbanos, incluyendo, entre otras, el mejoramiento y expansión de la infraestructura ciclista o la integración de las propuestas de transporte público de "RivasBus".

- **Nuevos usos dotacionales:** se incluye en la propuesta de calificación de suelos los suelos necesarios para concretar una nueva oferta de equipamientos en el municipio, como el nuevo cementerio; o el nuevo equipamiento deportivo, Ciudad Deportiva del Barrio La Luna.
- **Pacto Regional por la Cañada Real Galiana:** este pacto busca resolver la compleja situación de la Cañada Real, asentamiento irregular que ha crecido desde 1960 y alberga a más de 8.700 personas en condiciones de marginalidad y precariedad.
- **Ciudad feminista y diversa:** se incluye una visión integral de género, con el fin de responder a las necesidades de las mujeres y de la población LGBTi, buscando consolidar un modelo de desarrollo equitativo e incluyente, sustentada en la base de procesos de participación incidentes.
- **Rivas ciudad educadora y amiga de la infancia:** este proyecto propone espacios donde se desarrolla esta programación, previendo la mejora de las instalaciones municipales, desde las escuelas infantiles y Casa de Niñas y Niños, a los centros educativos, centros de recursos para la infancia y centros juveniles, con la resolución de las múltiples actuaciones de reforma/mantenimiento que demandan estas infraestructuras.

5.9 Plan Estratégico de Vivienda de Rivas.

El Plan Estratégico de Vivienda de Rivas es una apuesta decidida por garantizar el derecho a una vivienda digna y asequible, y obedece a un proceso iniciado desde principios de los años 2000, donde el municipio ha apostado de forma decidida por hacer de la vivienda un eje fundamental de su modelo de ciudad. Será promovido desde la Empresa Municipal de la Vivienda de Rivas (EMV), creada en 2003, como el principal instrumento del Ayuntamiento para garantizar el acceso a una vivienda digna y asequible. La EMV ha promovido 3.509 viviendas protegidas a precio limitado, de las cuales 671 se gestionan actualmente en régimen de alquiler asequible, lo que representa un 10% de todas las viviendas que hay en Rivas.

A través de este plan, se prevé la construcción de más de 500 nuevas viviendas públicas entre 2025 y 2028, incluyendo 83 viviendas en régimen de alquiler para jóvenes. Estas viviendas se suman a las 671 viviendas públicas en alquiler ya existentes, los programas de rehabilitación y el impulso de iniciativas como el cohousing senior Cohabita Rivas.

Se prevé que las 500 nuevas viviendas sean ejecutadas en las parcelas señaladas en la siguiente imagen:




Graf. 1. Localización de nuevas promociones de vivienda del Plan de Vivienda de Rivas. Fuente: Plan de Vivienda de Rivas (2025).

Respecto al Plan de COHABITA Rivas, igualmente impulsado desde la EMV, este pone en el centro proyectos autogestionados por personas mayores que desean convivir. Con este fin, se han cedido tres promociones a tres cooperativas de personas mayores por parte del Ayuntamiento durante 75 años.

Desde la EMV también se gestiona el Plan Renueva COVIBAR, un programa de rehabilitación y regeneración del que se han beneficiado 94 edificios y 1.219 viviendas.



 SECRETARÍA GENERAL
Ayuntamiento de
Rivas Vaciamadrid

6 OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN DEL AVANCE.

6.1 Objetivos

6.1.1 Objetivo 1: Vertebración y equilibrio territorial

El modelo territorial propuesto busca potenciar un modelo policéntrico y compacto, equipando y adecuando estratégicamente los recursos en cada área, y resignificando lo existente para que pueda adquirir un nuevo papel de nodo urbano o referencia.

Las infraestructuras y la forma urbana condicionan los patrones de usos del suelo, vivienda, acceso a servicios y, por ende, los hábitos de sus usuarios. Se potenciará la mezcla de usos y la complejidad en su organización, desde su escala urbana, prestando especial atención a las situaciones urbanas de borde para su equilibrio dentro del municipio. Se definirán estas mediante sus condiciones de límite y encuentro, tratadas como espacios de oportunidad en el medio urbano.

Estrategia 1- Completar la infraestructura verde y azul en los suelos urbanos y en los bordes de los suelos urbanizables no desarrollados.

Los suelos no urbanizables de protección cobran gran relevancia en el modelo territorial propuesto que pretende la integración del inmenso valor que supone que el municipio este situado en el Parque Regional del Sureste, siendo los suelos incorporados al parque de hasta un 70% del suelo del término municipal². Se definen áreas de continuidad y transición ecológica entre los distintos suelos con valores naturales, dando continuidad a través de los suelos urbanos y urbanizables a la red que constituye la infraestructura verde y azul.

Tanto por sus valores ecológicos como por su localización, en lo que a conexión entre núcleos urbanos y oportunidades de movilidad blanda se refiere, se propone una mejora en la articulación este-oeste, y al sur con la Laguna de Campillo.

Según estos criterios de puesta en valor de la infraestructura verde y azul del municipio, se debe considerar una nueva ordenación del suelo no urbanizable de protección más acorde con la regulación actual, a la vez que al mismo tiempo se recuperan como suelo no urbanizables aquellos que constituyen parte de los cantiles y elementos más elevados al sur del casco urbano, que inicialmente fueron considerados objeto de desarrollo, y que por sus condiciones físicas pertenecen a los suelos que han de excluirse del desarrollo y

² Se destaca que, de la totalidad del término municipal, el 70% son suelos no urbanizables. Dentro de este porcentaje, el 95% (65% respecto al total del municipio), son suelos que integran el Parque Regional del Sureste.

completar la lectura de borde del río Jarama. Así se propone la reordenación y reclasificación del **Mirador Norte** como suelo urbanizable; la desclasificación como suelo urbanizable del ámbito del **Mirador Sur**, salvo en su ámbito más al oeste, donde las pendientes permiten una mejor adaptación a su integración en la trama urbana y donde se prevé el desarrollo de dotaciones que complementen la oferta institucional ya consolidada del Auditorio Miguel Ríos; o la reordenación espacial del **Cristo de Rivas e Industrial Norte**.

Son acciones concretas además de la revisión del borde urbanizable al este de los suelos urbanos y en el entorno del límite con el Parque Regional del Sureste:

A1.1.- Restauración ecológica y ecosistémica en los entornos de la Laguna de Campillo para la definición de la infraestructura azul.

A1.2.- Soterramiento de la vía del Metro para una conexión verde que permita coser la ciudad y generar una transición entre la zona industrial y la vivienda.

A.1.3.- Generación de conexiones verdes en diferentes escalas que permitan la continuidad de la infraestructura verde en el núcleo, conectando transversal y longitudinalmente la ciudad, a través de la recualificación de elementos existentes o potenciales para la conectividad ecológica.

Estrategia 2.- Renaturalización de la ciudad

La ciudad se vincula con el territorio que ocupa, pero sus efectos se extienden sobre un entorno mucho mayor. En general, el entorno urbano tiende a amenazar el medio natural y rural, sustituyendo los ecosistemas naturales por un uso del suelo que tiende a impermeabilizarlo y a esterilizarlo.

La propuesta de renaturalización de la ciudad persigue que la naturaleza entre en la ciudad a través de los ejes conectores propuestos. Se trata de fomentar la infraestructura verde a las distintas escalas del municipio, de manera que se genere una red funcional entre los espacios naturales del medio rural, y los espacios libres y elementos verdes del medio urbano.

El entorno natural cobra gran relevancia en la identidad ciudadana. El municipio cuenta con una red de caminos públicos, que se integran en la red de movilidad blanda propuesta

y facilitan la conexión entre los distintos núcleos a través de los distintos espacios naturales del entorno, y el acceso a los mismos.

Además de un estudio pormenorizado de la mano de los servicios técnicos que permita, en su caso, levantar la impermeabilización del suelo y la incorporación de un mayor número de árboles y vegetación al objeto de mejorar el ratio de suelo no impermeabilizado y mejora de la isla de calor, son acciones concretas:

A2.1.- Generar un Borde Verde de Transición en el costado este del municipio, incorporando los suelos sin ejecución que permita una adecuada articulación con el Parque Regional del Sureste. Proyecto de “los tres dedos verdes”, que continúan en el interior del suelo urbano, y que permiten alcanzar también, y superar, el límite y barrera física que supone la A3.

A2.2.- Ejes de renaturalización y cosido de la ciudad: Concatenación de una red de parques y espacios públicos en el suelo urbano consolidado para su continuidad urbana.

A2.3.- Mejora de la posibilidad de acceso al patrimonio natural para el reconocimiento y puesta en valor del entorno del Parque Regional del Sureste, desde una visión respetuosa del medio natural, y la valoración de la capacidad de carga de estos espacios.

A2.4.- Puesta en valor de la red de vías pecuarias y su interconectividad territorial.

Estrategia 3.- Movilidad sostenible

La movilidad, entendida como la capacidad de desplazarse en el ámbito urbano mediante diferentes modos, constituye una dinámica clave para la planificación de la ciudad de Rivas, ya que los sistemas de transporte influyen de forma decisiva en el desarrollo urbano.

El modelo de crecimiento de las ciudades del siglo pasado, basado en un desarrollo urbano disperso y expansivo, ha favorecido el aumento de las distancias de viaje, lo que ha contribuido a incrementar la dependencia del automóvil, produciendo un gran consumo de espacio y energía, además de significativos impactos medioambientales. Hoy, planear el desafío de la movilidad requiere un cambio de paradigma en la planificación urbana, fomentando ciudades compactas, con uso mixto del suelo. Sin embargo, en una ciudad joven como esta, también se requiere apostar firmemente por medios de movilidad individual eléctrica, espacios peatonales amables y seguros, lo que permita convertirse a un núcleo de estas características y posición relativamente periférica respecto la ciudad de Madrid, en una referencia para el conjunto de la CAM.

Según lo anterior, se propone un sistema de transporte sostenible, donde se prioriza y potencia la red de movilidad blanda principalmente peatonal, con la continuidad de la

infraestructura para la movilidad no motorizada. Se propone una sección con carril bici y viario peatonal arbolado en aquellos espacios donde ello sea posible y necesario, articulado a la infraestructura ciclista ya desarrollada en el municipio, sin olvidar que el uso de la bicicleta puede llegar a ser excluyente respecto personas con movilidad reducida, personas mayores, o la infancia.

Se proponen itinerarios de prioridad peatonal y complementariamente ciclista, mediante acciones de ampliación de aceras y acondicionamiento de pavimentos. Estos itinerarios dan continuidad a la red de caminos públicos en el interior del núcleo y de conectividad entre los puntos de mayor centralidad de este.

Son acciones concretas:

A3.1.- Potenciación y definición de nuevos itinerarios peatonales y ciclables para favorecer la conectividad.

A3.2.- Nuevos trazados peatonales de conexión en áreas fragmentadas en suelo urbano que permitan coser la ciudad con espacios seguros y amables.

A3.3.- Reordenamiento de las rutas de buses interurbanas e intermunicipales con el fin de mejorar la eficiencia del transporte público, y ampliando la cobertura en ámbitos del suelo urbano actualmente no servidos, promoviendo con esto el uso intensivo de este sistema.

Estrategia 4.- Equilibrio y reconfiguración de las Redes Públicas de servicio a la ciudadanía.

El sistema de dotaciones y equipamientos locales tiene que ser equitativo, con especial atención a los espacios libres de convivencia para favorecer la inclusión social y la equidad. Al mismo tiempo, es importante garantizar un sistema basado en la proximidad donde se trate de satisfacer las necesidades cotidianas de la población a nivel de barrio y combinar los posibles usos compatibles para reducir los desplazamientos.

En los sectores de crecimiento se deberán equilibrar las áreas dotacionales y de equipamientos existentes, potenciando y consolidando la actividad y la mezcla de usos en estas áreas.

Son acciones concretas:

A4.1.- Acciones de transformación y reestructuración en los suelos urbanizables sin ejecutar, con la propuesta de una nueva ordenación espacial.

A4.2.- Mejora de la red de infraestructuras básicas (red de agua, pluviales, depuración, etc.) existentes aprovechando el suelo patrimonial e incorporación de los elementos de éstas actualmente no ejecutados.

6.1.2 Objetivo 2: Ciudad consolidada, inclusiva y sostenible

La centralidad urbana puede definirse como la cualidad de espacios multifuncionales y accesibles, que atraen personas y flujos económicos, donde se producen intercambios de bienes, servicios e información.

Se persigue esta centralidad a través de la identificación de vacíos urbanos existentes que permiten generar un incremento de las actividades, la densidad y obtener nuevas redes públicas, pero también con la transformación de las ordenanzas y la firme apuesta por una mezcla de usos, y la preservación de los comercios en planta baja.

Estrategia 1.- Ciudad compacta: ciudad de los 15 minutos.

La ciudad de los 15 minutos, una noción urbana innovadora, se ha convertido en un concepto atractivo y de creciente interés en el desarrollo de entornos urbanos más sostenibles, inclusivos y eficientes. En el caso de Rivas Vaciamadrid, como en muchas otras ciudades, la implementación de este modelo ofrece oportunidades significativas y beneficios notables para mejorar la calidad de vida de sus residentes y transformar su infraestructura urbana.

Son acciones concretas:

A5.1.- Propuesta de reordenación de los sectores de borde para completar el crecimiento de la Rivas, apostando por un modelo más denso y compacto.

A5.2.- Acciones de transformación y reestructuración en suelo industrial para su mejora espacial y para la ejecución de espacios mixtos de actividad económica y dotacionales privados.

A5.3.- Promover la inserción de usos adaptativos en el suelo urbano consolidado de baja densidad, para el desarrollo de usos complementarios que atiendan las necesidades cotidianas de las personas residentes.

Estrategia 2.- Vivienda accesible y de calidad

El hábitat urbano es determinante en procesos de integración social y representa el elemento clave para perseguir la igualdad de oportunidades y garantizar el progreso económico. La ciudad es motor de progreso social, de crecimiento económico y de espacio de desarrollo de la democracia en la medida en que sean capaces de mantener el equilibrio social, proteger la diversidad cultural, mezclar rentas, género, culturas, edades y profesiones y garantizando una elevada calidad urbana.

Es importante promover un municipio complejo y de proximidad, con barrios bien equipados, seguros y bien conectados con el territorio. La diversificación de la oferta pública de vivienda social, la proximidad física entre equipamientos y viviendas, la mezcla de diferentes tipologías con destino a diferentes grupos sociales y la utilización de estrategias que unen objetivos diversos como vivienda, trabajo, educación y cultura, son elementos que favorecen la cohesión social.

Son acciones concretas:

A6.1.- Introducción de nuevas tipologías de vivienda colectiva para su destino a vivienda de protección pública o similar, e incorporación de equipamientos públicos como suelos con destino a la ejecución de vivienda asequible y de primer acceso.

A6.2.- Fomento de la producción de energías renovables en áreas industriales con destino a la utilización en estas y en equipamientos y viviendas del entorno inmediato.

Estrategia 3.- Reconfiguración de los vacíos urbanos

Recuperación de los espacios en borde y en el interior de la ciudad para su utilización como equipamientos, y completamiento de la ejecución de zonas verdes y suelos dotacionales. El suelo es un recurso limitado, por lo que hay que orientar su consumo a usos de mayor valor añadido, como el uso industrial de cuarta generación en el caso de los suelos de actividad económica, actualmente no ejecutados, y que se disponen al norte de la ciudad.

Son acciones concretas:

A7.1.- Aprovechamiento de los vacíos urbanos para la generación de la complejidad de la ciudad y la compatibilización de usos con el residencial, dando una continuidad más adecuada a la trama urbana existente.

A7.2.- Posibilitar el uso y la gestión comunitaria de espacios públicos para su rehabilitación y conservación: equipamientos públicos de gestión ciudadana, huertos urbanos, etc.

Estrategia 4.- Identidad y recuperación.

Construir la identidad en un municipio que en las últimas décadas ha pasado de pocos miles a muchas decenas de miles se convierte en un elemento esencial, en el objetivo de desarrollo del sentimiento de pertenencia, sustento de la ciudad acogedora e inclusiva. Es posible cuidar a otros con mayor facilidad, cuando la ciudad hace que sus ciudadanos y

ciudadanas se sientan también cuidados, en sus espacios públicos, en sus equipamientos y servicios, en la posibilidad de resolver sus necesidades.

Son acciones concretas:

A8.1.- Potenciar el valor paisajístico asociado a los espacios de ocio y esparcimiento colectivo propios del municipio (calles, plazas, equipamientos, zonas verdes, áreas verdes, ...), tanto aquellos que quedan en los suelos urbanos, cuanto los que forman parte de los suelos no urbanizables y entre estos aquellos de valor.

6.1.3 Objetivo 3: Regeneración urbana y potenciación de lo existente

La regeneración urbana es uno de los conceptos clave del nuevo modelo urbano propuesto. Este objetivo implica localizar áreas que permiten aplicar políticas integrales de intervención físico-espacial, social, económica y medioambiental para lograr una renovación del tejido existente frente al crecimiento y consumo de suelo.

Regenerar la ciudad significa intervenir en porciones tan pequeñas como una calle o un edificio, o hacerlo sobre entornos mayores, ya sea mediante operaciones integrales o empleando técnicas de reactivación estratégica. El Plan identifica áreas de oportunidad dentro del suelo urbano, entendidos como vacíos sin consolidar, potenciales elementos vertebradores de un nuevo tejido que fomente la complejidad y la mezcla de usos, así como las áreas donde se hayan identificado problemáticas asociadas a la dotación de zonas verdes, discontinuidad de la trama urbana o baja cobertura de redes públicas. Tal es el caso de ámbitos deficitarios, bien porque no se ha completado su proceso de urbanización, como el ámbito de Mirador Norte; o bien porque se encuentran altamente consolidadas, pero en proximidad a elementos de zonas verdes potenciales, como la propuesta de ejecución de una zona verde sobre la infraestructura soterrada del Metro, según se expuso en el apartado 4.3.

El objetivo busca dotar y acondicionar lo existente, viendo estos espacios como potenciales nodos de encuentro, espacios verdes, públicos, posible tejido productivo, etc., estableciendo nuevas posibilidades de conectividad dependiendo de su situación. Se apuesta por la revitalización y el reciclaje de las estructuras existentes, proponiendo usos complementarios al residencial cuando sea necesario para aumentar su diversidad y polifuncionalidad.

Estrategia 1.- Accesibilidad y cosido

Como complemento de las acciones de la estrategia 3, Movilidad sostenible, del Objetivo 1, se proponen como acciones concretas:

A9.1.- Diseño de nuevos trazados peatonales de reconexión y sutura en los nuevos desarrollos en relación con lo existente y sus ejes vertebradores.

A9.2.- Mejora y ampliación del viario peatonal en el entorno de zonas verdes y equipamientos, adecuados para la accesibilidad de usuarios vulnerables.

A9.3.- Mejora del arbolado y mobiliario urbano en las aceras, generando zonas estanciales que mejoren la caminabilidad para personas mayores y población con limitaciones de movilidad.

Estrategia 2.- Recuperación de áreas vulnerables

Son acciones concretas:

A10.1.- Delimitación de áreas de renovación preferente (asociado al Pacto de la Cañada Real, borde urbano de la A· y M-50)

A10.2.- Mejora y reactivación de los espacios públicos vinculados a la vivienda en las áreas de mayor edad de la edificación.

A10.3.- Reforma integral de las edificaciones con infravivienda detectadas en las áreas más vulnerables, en observancia a los compromisos del Pacto Regional de la Cañada Real.

Estrategia 3.- Intervención sobre las áreas fragmentadas a través de la continuidad espacial

Son acciones concretas:

A11.1.- Proyecto de cosido / soterramiento de la línea de Metro para la creación de un eje verde.

A11.2.- Diseño de ecoductos y viaductos peatonales sobre los grandes ejes de comunicación (A-3, M-50, línea 9 de Metro) para asegurar la conectividad ecológica y acercar a la población las áreas de mayor interés natural.

6.2 Objetivos transversales

6.2.1 Objetivo transversal 1: Mitigación y adaptación a la crisis climática

La crisis climática es uno de los principales problemas al que nos enfrentamos como sociedad en la actualidad. Es por eso que se considera uno de los factores más

importantes a tener en cuenta a la hora de proyectar nuevos planes o programas de ordenación territorial.

El Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático de la ONU (IPCC) publicó en marzo de 2023 su sexto informe, que se trata de una nueva evaluación sobre la emergencia climática y las formas que hay de abordarla.

Entre las principales conclusiones sobre los efectos esperados, están las actividades humanas como causa inequívoca del calentamiento global, la certeza de que el cambio climático está afectando ya a extremos meteorológicos y climáticos, y la certeza de que las emisiones continuas de GEI conducirán a un aumento del calentamiento global.

Así, las acciones propuestas deben enmarcarse en el contexto de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, un instrumento clave para garantizar la consecución de los compromisos de España ante la UE en materia de energía y clima, en el marco del Acuerdo de París contra el calentamiento global. De la misma manera, las acciones se desarrollarán de acuerdo a las directrices que establece el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030 y la Estrategia de Energía, Clima y Aire Horizonte 2030, de la Comunidad de Madrid.

6.2.2 Objetivo transversal 2: Adaptación al nuevo marco legislativo.

La revisión del Plan General de Ordenación Urbana debe adaptarse al marco global, europeo y nacional en temas de política urbana, estrategias y objetivos. Desde un punto de vista global, la propuesta se enmarca en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y la Nueva Agenda Urbana de Hábitat III. Dentro del marco europeo, sigue las directrices de la ESDP (European Spatial Development Perspective) y las doce prioridades definidas en la Agenda Urbana Europea. Finalmente, a escala nacional fue elaborada la Agenda Urbana Española, un documento de carácter estratégico y no normativo que busca orientar el sentido de las políticas urbanas sostenibles con objetivos sociales, ambientales y económicos.

Las acciones propuestas, especialmente aquellas relacionadas con el objetivo segundo, ciudad consolidada, inclusiva y sostenible, se enmarcan en el contexto de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética.

6.2.3 Objetivo transversal 3: Actualización del planeamiento vigente.

El planeamiento vigente, arrastra un modelo desactualizado que no responde a las necesidades presentes del municipio. Del estudio y evolución del mismo, el diagnóstico elaborado identificó sus conflictos e incoherencias fruto de una normativa obsoleta. Así, el análisis de lo existente tiene como objetivo adaptarlo al marco legal actual, en sintonía con

las necesidades presentes y amparado por una visión estratégica global de conjunto actualizada, que no deje vacíos ni indeterminaciones, tanto para los suelos consolidados, y la necesaria evolución de éstos, cuanto para los suelos en desarrollo y no desarrollados.

6.2.4 Objetivo transversal 4: Consenso y participación en el proceso de planeamiento

El enfoque participativo refleja las necesidades fundamentales de la ciudadanía y el valor de las experiencias y modalidades de organización social espontánea. Una planificación y gestión urbana compartidas y eficientes son posibles con el nivel de implicación demostrado por todas las instituciones y personas involucradas que, operando a diferentes niveles, son igualmente determinantes para el desarrollo sostenible de la ciudad.

La revisión del Plan General de Ordenación Urbana deberá asegurar la participación ciudadana, la transparencia y favorecer la gobernanza multinivel en los procesos de planificación urbanística, e incluso en los más relevantes procesos de gestión urbanística. La participación está reconocida a nivel formal por la normativa urbanística pero no existe una verdadera cultura ciudadana de participación en los asuntos relacionados con la gestión de las ciudades. Las nuevas tecnologías e instrumentos de monitoreo digitales tienen también una creciente influencia directa en la participación y la gobernanza.

La elaboración del Plan debe aprovechar el caudal de conocimiento y de propuestas que los mecanismos habituales de participación ciudadana generan, establecer una comunicación permanente con ellos y, en caso necesario, crear algún espacio que permita un seguimiento específico del plan por parte de la ciudadanía.

6.2.5 Objetivo transversal 5: Cohesión, inclusión y equidad.

La cohesión social es entendida como la capacidad de una sociedad para asegurar el bienestar de todos sus miembros, minimizar las disparidades y evitar la polarización. Se promueven acciones para evitar la gentrificación y la expulsión de residentes tradicionales previendo actuaciones de vivienda de protección, pensando el acceso a la vivienda como herramienta de lucha contra la desigualdad.

Una verdadera regeneración urbana debe equilibrar las intervenciones entre el patrimonio construido y el espacio público, que se debe tratar de manera específica, especialmente en zonas de alta densidad residencial, como espacios realmente significativos para la ciudadanía, que les involucre y que ampare la diversidad.

Se proponen acciones que revaloricen la multiculturalidad y diversidad de los barrios como un factor enriquecedor y permitan el desarrollo de iniciativas vinculadas al respeto y la integración social. Estos barrios, con fuerte identidad urbana y arraigo social, se

establecen como factor de atracción para mantener o recuperar población. Recogiendo iniciativas locales, se plantean acciones para fomentar la cooperación, mejorar la convivencia, la cohesión social, y favorecer la inclusión socio-laboral.

6.2.6 Objetivo transversal 6: Igualdad de oportunidades desde una perspectiva de género, identidad sexual o étnica, edad y diversidad funcional.

Los diferentes objetivos, estrategias y acciones propuestos deben cumplir, de manera transversal, el objetivo de garantizar el pleno acceso a los recursos del territorio, movilidad, espacios y servicios públicos en condiciones de seguridad y bienestar para los diferentes grupos de personas que conviven en la ciudad, en particular los que se encuentran en situación de vulnerabilidad social y discriminación. Además, se debe incorporar al diseño una perspectiva inclusiva y de adaptación al nuevo marco legal de igualdad de género desde la Ley Orgánica 3/2007, para la Igualdad Efectiva de Mujeres y Hombres.


6.2.7 Objetivo transversal 7: Transición digital.

Se establece como objetivo transversal de las propuestas de la revisión del Plan la transición a la Era Digital como respuesta al cambio acelerado producido por las nuevas tecnologías digitales y su consecuente brecha digital.

Se busca, por un lado, aquellas medidas que favorezcan la sociedad del conocimiento y avanzar hacia el desarrollo de las ciudades inteligentes ("*Smart cities*") y potencien la sociedad del conocimiento (movilidad, gobierno, economía, entorno, calidad de vida...) a través de instrumentos como la planificación estratégica, la información geográfica, la Administración digital, la transparencia y la participación, los ecosistemas de innovación y empleo y el emprendimiento, o las diferentes fórmulas de Colaboración Ciudadana y la Inclusión digital.

Por otro lado, las que reduzcan la brecha digital y fomenten la Administración electrónica y el gobierno abierto y transparente (portales *Open Data*) que se apoya en la tecnología para conseguir calidad y eficiencia en sus servicios y actividad, facilitando los procedimientos administrativos a ciudadanía y empresas. Estas medidas de innovación tecnológica con aplicaciones facilitan la gobernanza y acercan a la ciudadanía a los servicios públicos. Se dirigen a conseguir gobiernos más abiertos y transparentes, y con ello a elaboración de un Plan en los formatos adecuados para su consulta digital.



 SECRETARÍA GENERAL
Ayuntamiento de
Rivas Vaciamadrid

7 DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

En esta sección se presenta la descripción y justificación de la ordenación propuesta desde los principales componentes que sustentan el desarrollo de los usos y actividades en el territorio, así como las dinámicas sociales y económicas. Así mismo, se articulan las disposiciones de orden superior que son condicionantes de la propuesta, como los asociados a la red de espacios protegidos o lo relacionado con las afecciones.

A partir de estos componentes se definen diferentes alternativas de ordenación, en observancia de lo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre; y se aborda la compatibilización de la propuesta con la ordenación de los municipios colindantes.

7.1 Espacios naturales de especial protección que se incorporan como parte de la ordenación espacial del municipio.

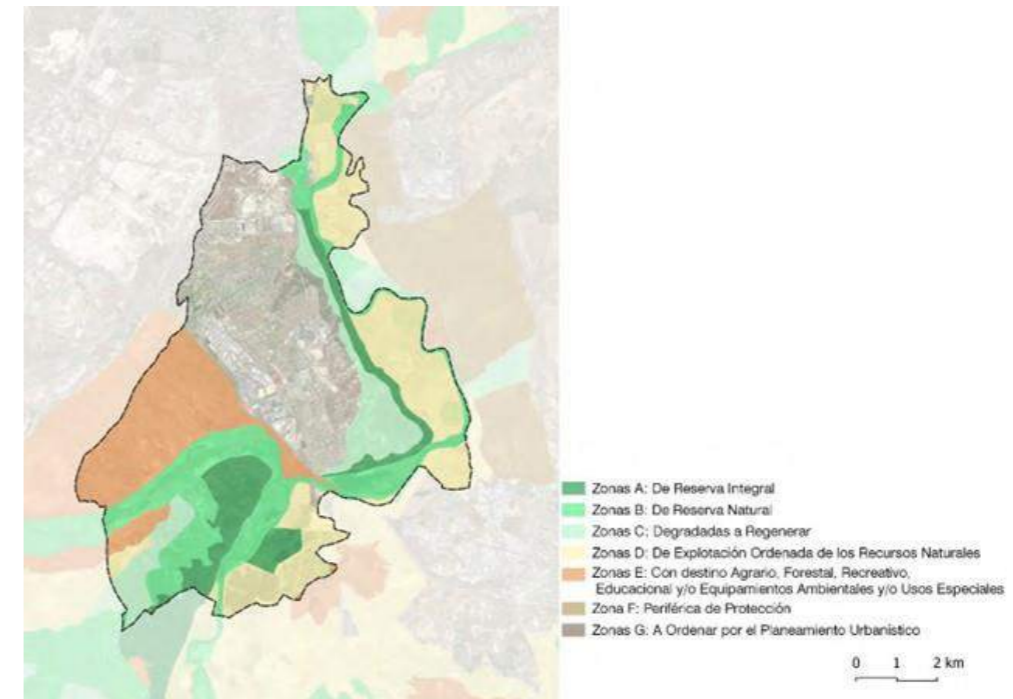
El Espacio Natural Protegido más cercanos al ámbito objeto de ordenación es el Parque Regional entorno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama, también denominado Parque Regional del Sureste. Fue declarado por Ley 6/1994, de 28 de junio, y cuenta con Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) (Decreto 27/1999, de 11 de febrero).

Este Espacio Natural Protegido se extiende sobre 31.550 hectáreas de la Comunidad de Madrid, englobando parte de las vegas de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama, los cantiles que las rodean, las cuevas yesíferas del Sur de Madrid, las vertientes terciarias de los olivares y campos cerealistas al Este de Pinto y Getafe, y las zonas de plataforma caliza con desarrollo de encinares y coscojares de la parte superior de la vertiente izquierda del río Jarama. En todo este territorio se entremezclan los usos agrícolas, forestales, residenciales, mineros, industriales, de reserva ecológica y de ocio.

En lo relativo a la riqueza ecosistémica, los valles que conforman los cursos bajos de los ríos Jarama y Manzanares constituyen una de las entidades biogeográficas más ricas de la Comunidad de Madrid con comunidades vegetales arbustivas y arbóreas, algunas de gran valor como las asociadas a los sustratos de yesos.

Bordeando los ríos Manzanares y Jarama merecen destacarse los característico cortados y cantiles junto con determinados humedales, muchos de ellos originados por extracciones de áridos. En las zonas culminantes de la plataforma caliza del páramo se pueden reconocer etapas de sustitución de bosques primitivos de encinar manchego, donde quedan coscojares ligados a calizas, esplegueras y linarses en suelos algo más yesosos. En la vertiente derecha aparecen masas boscosas, fruto de repoblaciones de pinos.

En las estepas cerealistas pueden encontrarse especies tan emblemáticas como la avutarda. También destacan las aves rupícolas en cortados y cantiles, así como las asociadas a los humedales existentes, como el halcón peregrino, el milano negro, el búho real, el cernícalo primilla, además del ánade real, la focha, la garza real, el cormorán negro, la cigüeñuela o la garcilla.



Graf. 2. Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Sureste. Fuente: elaboración propia.

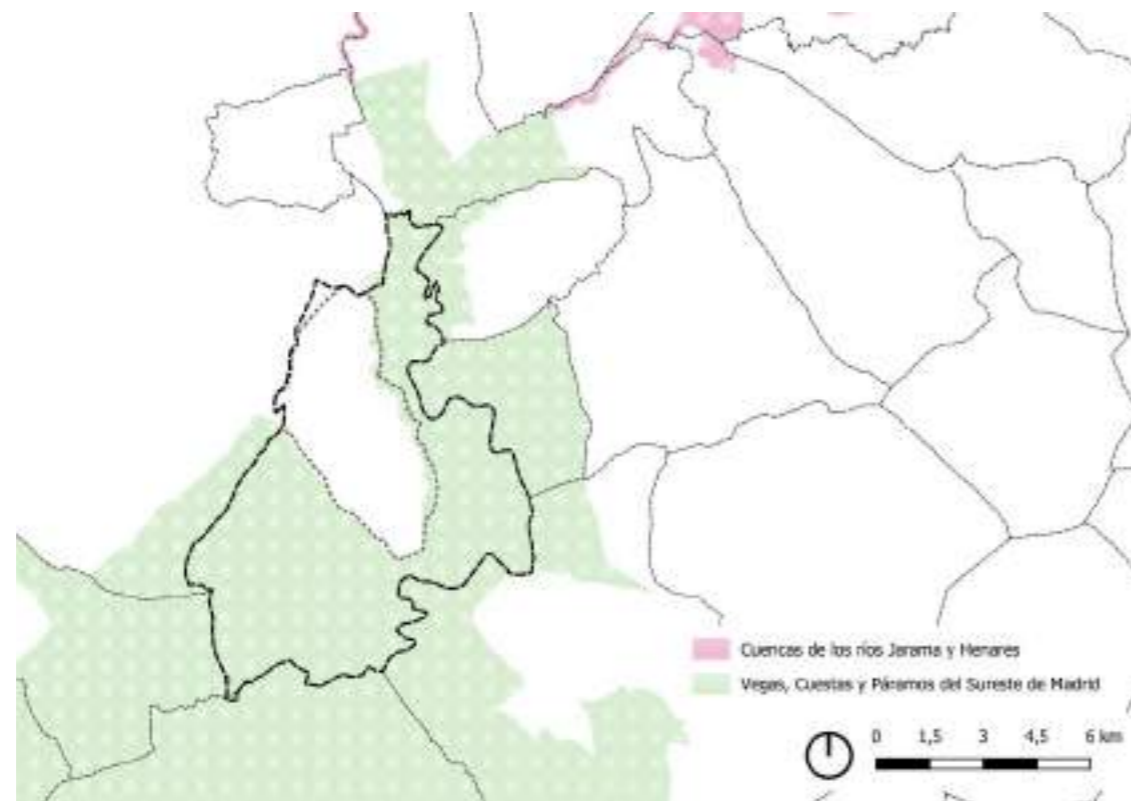
Con respecto a la Red Natura 2000, parte del territorio del término municipal de Rivas Vaciamadrid forma parte de la ZEC «Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste» (ES31100006). Se extiende por una superficie 51.009 ha y su declaración de Zona Especial de Conservación y su Plan de Gestión se aprobaron mediante el Decreto 104/2014, de 3 de septiembre, del Consejo de Gobierno.

Se trata de un territorio muy modificado por el ser humano, ya que tiene un marcado carácter agrícola. Además de los ecosistemas fluviales, existe un gran número de ecosistemas acuáticos leníticos de origen y funcionamiento diverso (lagunas naturales y lagunas de origen artificial con alto grado de naturalización). En cuanto a su vegetación, más del 50 % de la superficie está ocupada por cultivos (de regadío en las vegas fluviales y de secano en el páramo). En el resto, dominan los retamares, cantuesares, matorrales gipsícolas y pinares (proceden de repoblaciones forestales y se localizan de forma más extensa en el área norte del espacio). Este espacio se caracteriza por una importante riqueza biológica: 473 especies de flora y 695 de fauna (de las cuales 333 corresponden

a invertebrados y 362 a vertebrados aves, mamíferos, reptiles, anfibios y peces continentales).

Próxima al término municipal se encuentra la ZEPA «Cortados y Cantiles de los ríos Jarama y Manzanares» (ES0000142), que se incluye en la caracterización ambiental por formar parte del corredor ecológico que transcurre por la zona oriental de la región. Designada en 1.993, cuenta con una superficie 27.983 ha y su Plan de Gestión fue aprobado mediante el Decreto 104/2014, de 3 de septiembre, del Consejo de Gobierno.

En esta ZEPA son significativas las poblaciones de aves esteparias y rupícolas, así como las de aves acuáticas invernantes en los numerosos afloramientos de agua asociados a los ríos y a las actividades extractivas de sus terrazas fluviales. En lo relativo a las aves rupícolas, destaca la presencia en la ZEPA de poblaciones nidificantes de chova piquirroja y milano negro, además de numerosas parejas reproductoras de halcón peregrino y búho real. Las poblaciones de aves acuáticas (aguilucho lagunero occidental, garza imperial, calamón común, cigüeñuela común, etc.) y esteparias (aguiluchos cenizo y pálido, cernícalo primilla, avutarda común, etc.), también contribuyen a la relevancia de este espacio protegido.



Graf. 3. Red Natura 2000 en el municipio de Rivas Vaciamadrid. Fuente: elaboración propia.

7.2 Infraestructura verde

La infraestructura verde de Rivas Vaciamadrid está compuesta por una red de espacios naturales y naturalizados que da soporte a la biodiversidad y proporciona un amplio abanico de servicios ecosistémicos a la ciudadanía.

Los principales elementos de la red de infraestructura verde son los espacios naturales protegidos, que generalmente presentan un estado de conservación bueno o muy bueno y poseen valores ecológicos de gran importancia, y las zonas verdes de gestión pública y privada, compuestas por espacios naturalizados y ajardinados, arbolados y no arbolados, con alta presencia de especies no autóctonas y con valores ecológicos diferentes a los que caracterizan a los ecosistemas naturales, pero que aún aportan numerosos beneficios ambientales a la población.

Rivas Vaciamadrid es un importante foco de biodiversidad en la Comunidad de Madrid, con más de 1.400 especies de flora y fauna catalogadas. Solo dentro de los límites municipales se dan cita casi una tercera parte de las especies de plantas vasculares existen en la CAM, así como más de 200 especies de aves y casi 30 especies de libélulas, lo que es especialmente relevante si se tiene en cuenta que Rivas Vaciamadrid supone apenas el 0,8% de la superficie regional, y donde una buena parte de la misma está ocupada por desarrollos urbanos e industriales.

De acuerdo con el Informe de Diagnóstico del Plan Estratégico de Zonas Verdes, Arbolado y Biodiversidad del Municipio de Rivas Vaciamadrid, los elementos de infraestructura verde presente en el término municipal pueden clasificarse de la siguiente manera:

Clasificación de infraestructura verde	Elementos	% / Superficie del municipio
Áreas Núcleo	Espacios protegidos integrantes de la Red Natura 2000, masas de agua superficiales de tipo río, lago y humedales considerados por los Planes Hidrológicos de Demarcación y terrenos forestales según definición de la Ley 43/2003, excluyendo las plantaciones forestales con fines de explotación.	17,4%
Corredores	Red de Vías Pecuarias y Corredores Ecológicos definidos por los Planes de Ordenación del Territorio de Ámbito Autonómico.	1,8%
Zonas de Amortiguación	Plantaciones forestales (según definición de la Ley 43/2003 y su desarrollo por las legislaciones autonómicas) y sistemas agrarios, tanto de secano como de regadío.	2,7%

Clasificación de infraestructura verde	Elementos	% / Superficie del municipio
Elementos Urbanos	Zonas verdes de Rivas-Vaciamadrid y donde destacan elementos como el Olivar de la Platija. Se distinguen dos tipos: los de gestión pública y los de gestión privada. Por el tipo de vivienda del municipio, los elementos de infraestructura verde de gestión privada cobran notable importancia ya que existen un gran número de viviendas unifamiliares y zonas verdes privadas.	1,5% (gestión pública)

Graf. 4. Clasificación de la infraestructura verde presente en el término municipal. Fuente: Informe de Diagnóstico del Plan Estratégico de Zonas Verdes, Arbolado y Biodiversidad del Municipio de Rivas Vaciamadrid.

Las zonas verdes en suelo urbano que se mantienen desde el Ayto. de Rivas Vaciamadrid comprenden 2.792.987,76 m² (279,30 Has – 2,79 km²), lo que supone que la relación de superficie verde por habitante sea cercana a los 34 m²/habitante, una dotación de áreas verdes muy superior a la indicada por la OMS.

Por otro lado, en el municipio hay inventariados 54.928 árboles, de los cuales 7.359 son de titularidad privada y los 47.569 restantes serían de titularidad pública. Tomando la superficie de suelo urbano (aproximadamente 2.000 ha), se obtiene que la abundancia de arbolado es de 26 árboles por hectárea. Actualmente el número de especies arbóreas existentes en la ciudad es de 204. Si se realiza una diferencia entre viario y zona verde, se observa que en viario se encuentran 196 especies diferentes y en zona verde 150 especies.



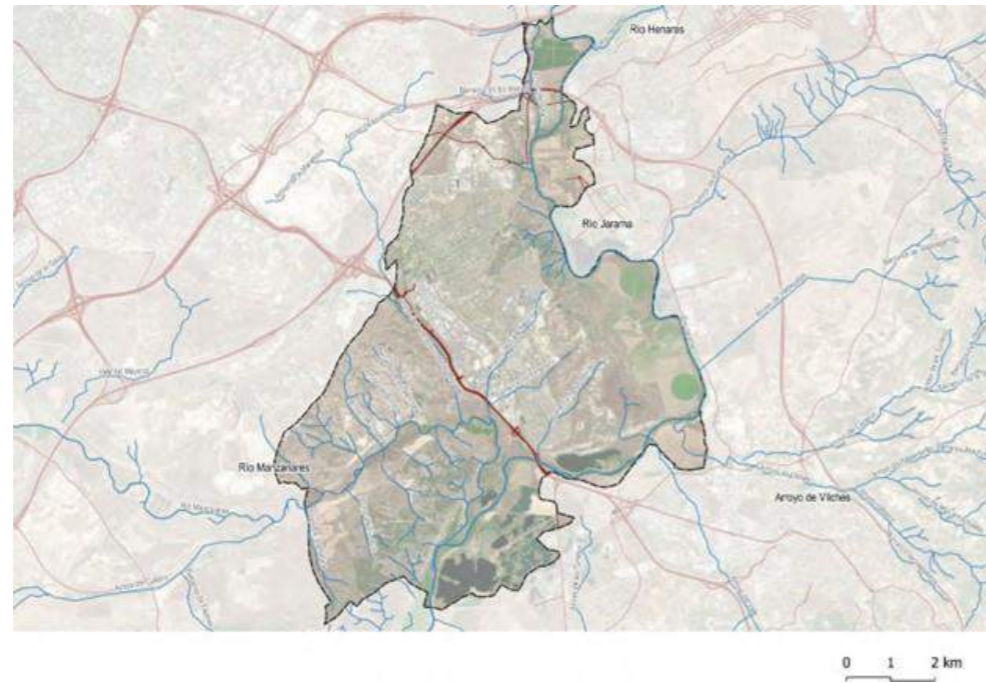
Graf. 5. Especies más abundantes en Rivas Vaciamadrid. Fuente: EDUSI Rivas Vaciamadrid.

7.3 Infraestructura azul: cuencas del Jarama y el Manzanares

El municipio de Rivas Vaciamadrid se encuentra totalmente enmarcado en la cuenca hidrográfica del Tajo. La infraestructura azul básica del municipio está integrada por los cauces fluviales de los ríos Jarama (en el que desemboca el río Henares al inicio del término municipal) y Manzanares (que desemboca también en el primero, al sur del municipio). A estos cauces principales se le suman al menos tres arroyos de suficiente entidad como para ser reseñados: el arroyo de los Prados, que vierte sus aguas en el río Manzanares, y los arroyos Mayor y Torilejos, que lo hacen directamente en el Jarama. El régimen de los ríos no tiene carácter pluvial, aunque destacan los acusados estiajes en verano.

Acompañando a este sistema terrestre, hay que mencionar el sistema de masas de aguas subterráneas aluviales Jarama-Tajuña. Esta masa la componen, fundamentalmente, materiales de edad cuaternaria que se corresponden con depósitos aluviales actuales de los ríos y depósitos de terraza, formados por gravas, arenas y limos.

Completan la infraestructura los sistemas de lagunas artificiales de El Campillo, Soto de las Juntas y El Porcal (Vega del Porcal), formadas por la alteración del cauce del Jarama como consecuencia de la ya mencionada extracción de áridos.



Graf. 6. Hidrología del ámbito. Fuente: elaboración propia.

7.4 Vías pecuarias como elementos de continuidad territorial

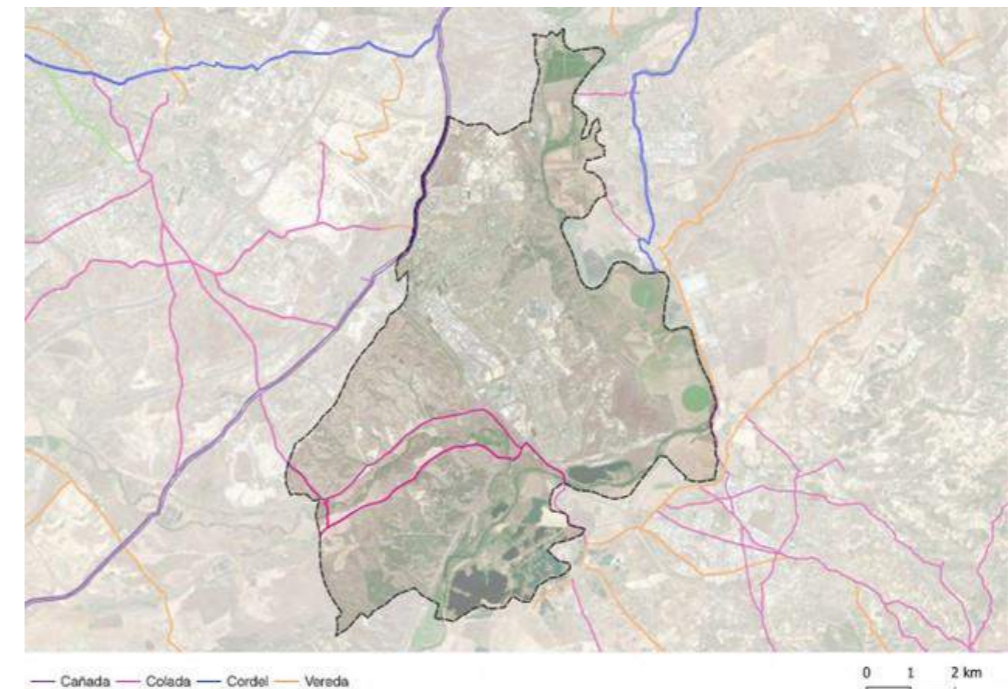
En el territorio sobre el que se asienta el ámbito objeto de ordenación encontramos tres coladas que atraviesan el ámbito: Colada de la Posesión, Colada de la Casa de Eulogio al Puente de Arganda y Colada del Congosto. Sin embargo, en el territorio circundante encontramos la Cañada Real de la Senda Galiana, la Colada al río Jarama, o el Cordel del Arroyo de Abroñigal o la Vereda de Vinateros.

Es necesario señalar que, en virtud de la Ley 2/2011, de 15 de marzo, de la Cañada Real Galiana, se desafectó el tramo de la Cañada Real a su paso por los municipios de Coslada, Rivas-Vaciamadrid y los distritos de Vallecas y Vicálvaro del municipio de Madrid.

Código vía pecuaria	Nombre vía pecuaria	Long. (m)	Anchura. (m)	Clasificación norma aprobación	Clasif. Publicación
2812302	Colada del Congosto	2.000	16.92	18/12/50	BOE 24/12/1950
2812303	Colada de la Casa de Eulogio al	6.800	16.92	18/12/50	BOE 24/12/1950

Código vía pecuaria	Nombre vía pecuaria	Long. (m)	Anchura. (m)	Clasificación norma aprobación	Clasif. Publicación
	Puente de Arganda				
2812304	Colada de la Posesión	5.700	6	18/12/50	BOE 24/12/1950

Graf. 7. Vías pecuarias en el término municipal de Rivas Vaciamadrid. Fuente: Inventario de la Red de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.



Graf. 8. Vías pecuarias en el término municipal. Fuente: elaboración propia.

7.5 Paisaje natural como elemento que permite transformar y dar continuidad territorial a los espacios urbanos de zonas verdes, ocio y esparcimiento colectivo.

Dada la proximidad de la capital y su área metropolitana (delimita al noroeste con Madrid y en algunas partes del norte con Coslada y San Fernando de Henares), el paisaje de la zona de estudio tiene un marcado carácter periurbano. Adicionalmente, cuenta con la presencia de otros elementos antrópicos, como son las infraestructuras de transporte de gran capacidad (M-50, A-3, M-45, R-3).

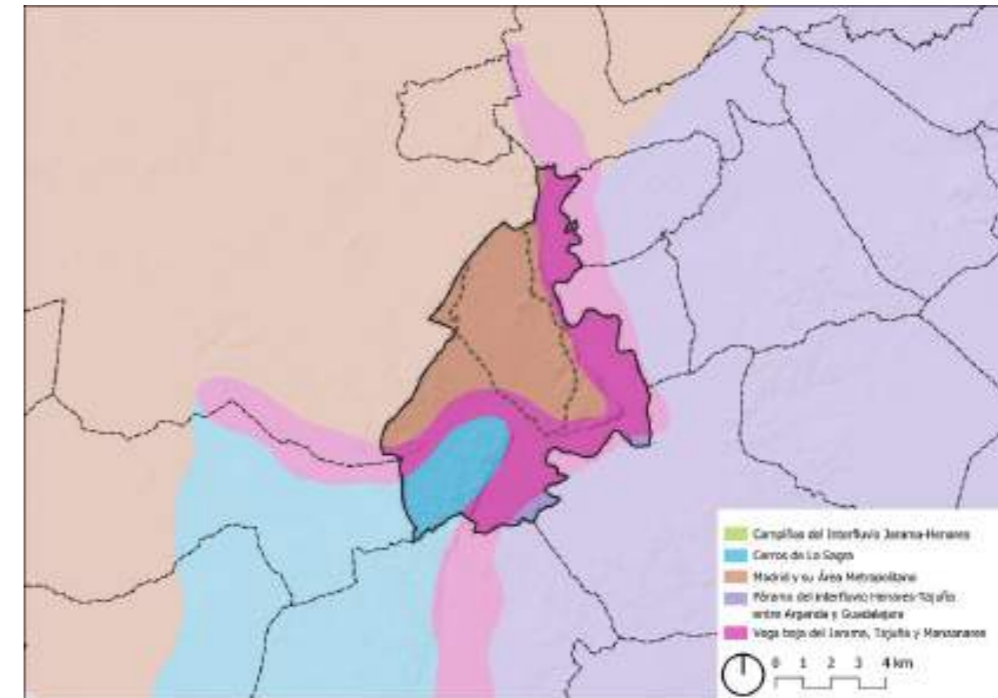
El municipio de Rivas Vaciamadrid, caracterizado desde un punto de vista paisajístico por su geomorfología y vegetación, se define por la presencia de morfologías alomadas y

llanas con presencia de áreas de embarrancamiento y vaguadas en las que se observan unidades de vegetación caracterizadas por una climatología árida y semiárida, y una litología definida por la presencia de yesos y margas. Así, las unidades de vegetación fundamentales y características son el bosque mesomediterráneo y los matorrales gipsícolas de bajo porte.

Sobre esta matriz paisajística han actuado dos factores modeladores. El primero, de carácter natural, es la red hidrográfica que ha propiciado la presencia de cortados yesíferos singulares y las formaciones de bosques de galería basófilos. En segundo lugar, debemos considerar un factor modelador del paisaje de gran relevancia en Rivas Vaciamadrid: el factor antrópico. Las actuaciones del ser humano sobre el paisaje han sido determinantes en la modelación del paisaje de Rivas Vaciamadrid, bien por acciones de degradación del paisaje (como es el caso de la presencia de obras civiles, extracciones de áridos y gravas, presencia de vertidos, etc.), bien por cambios no naturales sobre la vegetación original (presencia de cultivos de secano y regadío, repoblaciones forestales con pino, ajardinamientos, etc.).

En definitiva, la alteración sustancial del relieve y el paisaje por la acción del ser humano es el principal elemento de individualidad de Rivas. Las singularidades paisajísticas del término municipal son las siguientes: escarpes yesíferos del Jarama (como los del Cristo de Rivas); terrazas del Jarama con la presencia de bosques de galería; lagunas artificiales (como la del Campillo); y cerros testigo (como el del Telégrafo).

De acuerdo con el Atlas de Paisajes de la Comunidad Autónoma de Madrid, la zona urbana y la zona occidental del término municipal pertenecen a la unidad de “Madrid y su Área Metropolitana”. A excepción del extremo suroccidental, perteneciente a la unidad de “Cerros de La Sagra”, y de unos reducidos espacios en el extremo suroriental dentro de la unidad “Páramo del interfluvio Henares-Tajuña entre Arganda y Guadalajara”, el resto del territorio municipal, coincidente con el espacio protegido del Parque Regional del Sureste, pertenece a la unidad paisajística de “Vega baja del Jarama, Tajuña y Manzanares”.



Graf. 9. Unidades paisajísticas definidas por el Atlas de Paisajes de la Comunidad Autónoma de Madrid. Fuente: elaboración propia.

Además, el valor del paisaje se considera también como un elemento de ordenación positivo que permite una mejor lectura del suelo urbano, preservando del desarrollo aquellos suelos que, calificados y no ejecutados en los últimos dieciocho años, se sitúan sobre elementos de difícil topografía y en la cercanía de los barrancos del Jarama, espacio que es necesario proteger.

A efectos de establecer la protección del paisaje, se consideran Vistas Protegidas aquellas que se engloban en percepciones de valor parciales o de la totalidad de la ciudad, desde el paisaje exterior del río Jarama hacia los cortados al oeste, y sobre estos la ciudad de Rivas.

Se consideran vistas de interés o vistas singulares el conjunto de vistas desde los diferentes miradores de la ciudad, que se sitúan en los espacios más altos de los cortados sobre el río Jarama, y que se indican a continuación, siendo estos la percepción desde los espacios interiores de la ciudad hacia el paisaje circundante y desde el paisaje circundante hacia la ciudad:

- a. Mirador del Cerro del Telégrafo
- b. Mirador de la Barca Vieja.
- c. Mirador de las Lagunas

- d. Mirador del Cerro del Piul.
- e. Mirador Velilla
- f. Mirador del Puente Verde del tren de Arganda.
- g. Mirador de las Rocas.
- h. Mirador de la Laguna del Campillo.

A los efectos de la regulación para la ordenación del paisaje se evitará la alteración de las panorámicas que se recogen en el apartado anterior, debiendo mantenerse en su estado actual (entendiendo por tal la forma paisajística actual incluyendo las intervenciones que se proponen en cuanto a volumetría y uso urbanístico). En caso de intervenciones, éstas minimizarán su impacto con medidas correctoras relativas al color y a la forma, pudiéndose denegar la licencia para cualquier intervención que suponga una amenaza para la armonía paisajística que se pretende salvaguardar. La incorporación de nuevos elementos deberá tener en cuenta la posición relativa de la intervención respecto a las vistas panorámicas que se proponen, valorando, respecto a la altura de los ojos el primer plano, la línea de horizonte, los diferentes horizontes medios y los elementos de interés.

Se evitarán los elementos pantalla y lineales que puedan tapar la vista completa que se pretende salvaguardar o que ocluyan las visuales sobre elementos de interés desde los puntos que se protegen, o elementos puntuales que interfieran en la visión como antenas parabólicas, carteles o instalaciones o aquellos que puedan tapar a los elementos de interés ni convertirse en protagonista de la visual.

Se pretende así completar una visión integradora de los valores del territorio natural con aquellos propios de los elementos que se preservan en el suelo urbano, a través del paisaje, completando el plano de valores y protecciones como se indica a continuación:



Catálogo de protecciones		
Espacios protegidos	1. Encanto de Rivas del Jarame	7.2 Fortificaciones Nacionales en la Mariflor
Reserva Cultural Parque	2. Iglesia de San Marcos	7.3 Fortificaciones Repúblicas en la Mariflor
Parque Regional	3. Ayuntamiento	7.4 Base de Artillería Nacional en Pico Colaterales
San Martín (PIU)	4. Puente de Arganda	7.7 Puntos Nacionales en el Río Jarame
Las Rocas	5. Salgas (Parque)	7.8 Puntos de Arganda
San Roque (PIU) - Salgas (Parque)	6. Parque Regional	7.9 Fortificaciones en el PIU
Elementos protegidos	7. Fortines y Fortificaciones de la Guerra Civil	8. Casa de Enrique
Urbanizaciones protegidas	7.1 Puntos de Cultura Recreativa	9. Margen Donato del Río Jarame
Urbanizaciones protegidas	7.2 Puntos de Interés de Defensa en Cerro Gordo	10. Canal del Miravanes
Urbanizaciones protegidas	7.3 Fortificaciones y Puentes	11. Presa del Rey y Real Arroyo de Jarame
Urbanizaciones protegidas		12. Cifregracia

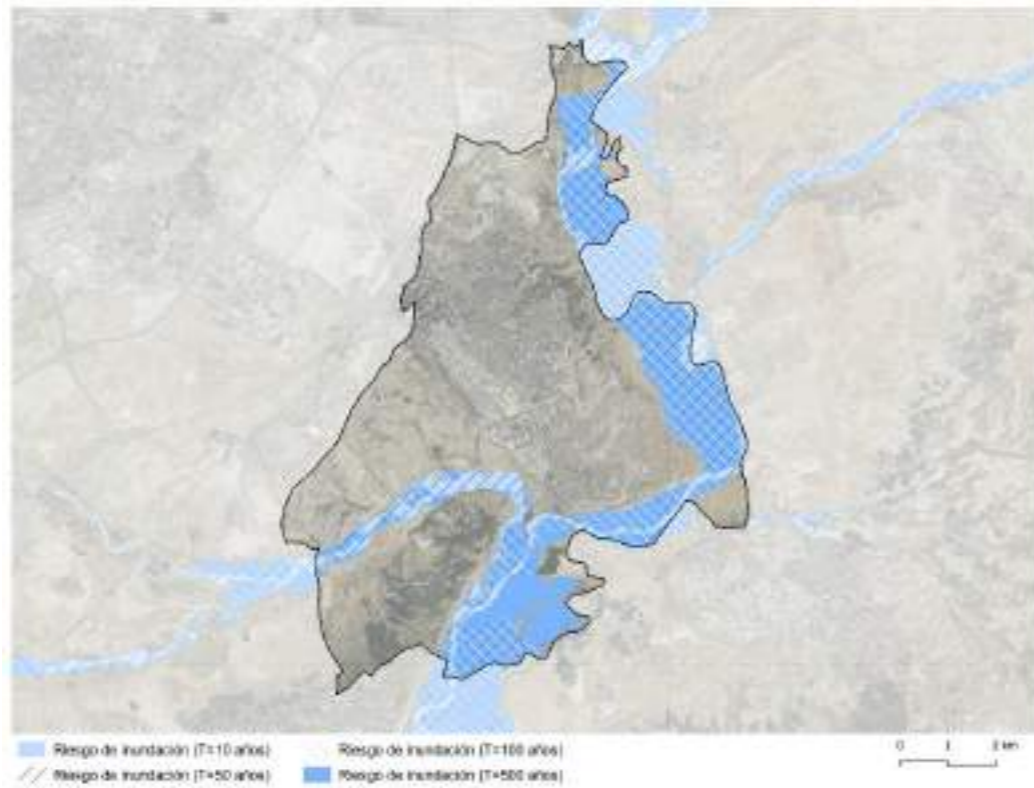
Graf. 10. Elementos y espacios protegidos. Fuente: elaboración propia.

7.6 Integración de la prevención de riesgos de origen natural como parte de la ordenación propuesta:

7.6.1.1 Riesgo de inundación

En función del Plan Especial de Protección Civil ante el Riesgo de Inundaciones de la Comunidad de Madrid (2020), Rivas se posiciona como uno de los municipios con mayor superficie potencialmente afectable por inundaciones. Los niveles alcanzados por la lámina de agua se expanden a medida que baja la probabilidad (tiempos de retorno de 50, 100 y 500 años), con proyecciones hacia el oeste y sur municipal.

Dentro del ámbito encontramos diversos sectores con afección por riesgo de inundación, ligados tanto al Jarama como al Manzanares. Las zonas con mayor probabilidad de inundación (tiempo de retorno de 10 años) son: la zona sur, y en especial en la confluencia de ambos ríos, donde se encuentran la A-3 y la Laguna del Campillo; y un pequeño espacio en la zona norte, en torno a la M-50.



Graf. 11. Riesgo de inundación (T= 10, 50, 100 y 500 años). Fuente: elaboración propia.

Zona de inundación muy frecuente		Zona de inundación frecuente		Zona de inundación ocasional		Zona de inundación excepcional	
ha	% Municipio	ha	% Municipio	ha	% Municipio	ha	% Municipio
415,54	6,16	556,80	8,26	849,72	12,60	1.262,90	18,73

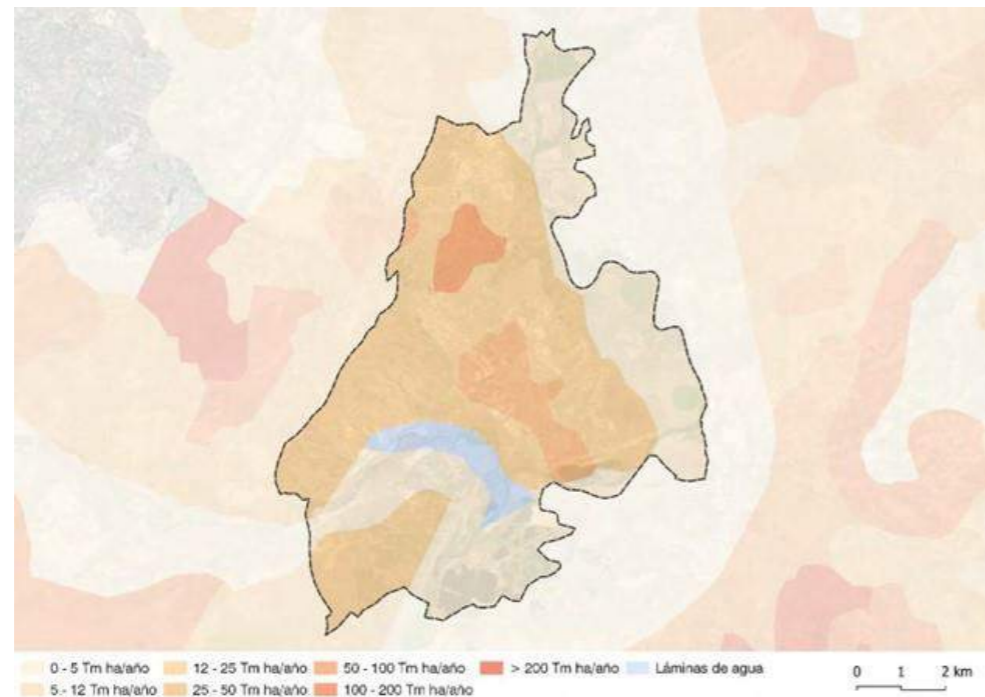
Graf. 12. Zonas potenciales de inundación de Rivas Vaciamadrid. Extracción del Plan Especial de Protección Civil ante el Riesgo de Inundaciones (2020).

7.6.1.2 Riesgo de incendio

En cuanto al riesgo de incendio, según la información del Banco de Datos de la Naturaleza (BDN) del MITECO, la frecuencia de incendios forestales entre los años 2006 y 2015 es media – baja en el municipio de Rivas Vaciamadrid: 31 (de un máximo de 1.244). Se estima que la superficie incendiada supera las 137 hectáreas, debido a los 7 incendios y 24 conatos sucedidos en el municipio, de las cuales 126 hectáreas sucedieron en áreas no arboladas.

7.6.1.3 Riesgo de erosión

Según el Mapa de Estados Erosivos de la Comunidad de Madrid, los suelos del municipio de Rivas Vaciamadrid poseen unas pérdidas de suelo por fenómenos erosivos que varían entre 0 y 5 toneladas por hectárea al año en la zona sur que linda con el río Jarama, mientras que en la zona urbanizada se contemplan unas pérdidas de entre 12 y 25 toneladas por hectárea al año. Por lo tanto, la erosión se considera normal en la zona, destacando que en los terrenos situados más al sur predomina la sedimentación.



Graf. 13. Mapa de Estados Erosivos de la Comunidad de Madrid. Fuente: elaboración propia.

7.7 Modelo de movilidad.

De acuerdo con lo planteado en el **Objetivo 2**, planear el desafío de la movilidad requiere el fomento de ciudades compactas y con uso mixto del suelo, como base necesaria para la propuesta de un sistema de transporte sostenible, donde se prioriza y potencia, además, la red de movilidad blanda con la generación de continuidad de la infraestructura para la movilidad no motorizada.

Actualmente, las principales infraestructuras de comunicación del municipio son las siguientes:

- **Red de carreteras:**
 - **Autovía del Este (A-3):** llega hasta Rivas y cruza el Jarama para enlazar con Arganda y proseguir hacia Valencia. En su margen izquierdo y desde el kilómetro 14 comienza el núcleo urbano que conecta mediante tres pasos elevados (PK. 15; 17,5 y 19) y una vía de servicio que provee de seis puntos de acceso a los diferentes tejidos industriales y residenciales del municipio.
 - **R-3 y M-50:** situadas al norte, esta última interseca con la A-3 en el PK. 13,5.
 - **M-823:** esta vía, cuyo tramo al interior del término municipal es de titularidad de Rivas Vaciamadrid, conecta con una carretera de la red principal de la Comunidad de Madrid, la M-203, que une Villa de Vallecas con la A-2.

- **Futuro acceso de Rivas Vaciamadrid a la M-50 (en ejecución):** se realizará en el PK. 27, coincidiendo con el cruce de la M-823 y dando acceso directo al nuevo desarrollo urbanístico de El Cristo de Rivas.
- **Metro:**
 - Rivas cuenta con tres estaciones de la Línea 9 de Metro (Rivas-Urbanizaciones, Rivas Futura y Rivas Vaciamadrid). Esta línea comunica el distrito madrileño de Fuencarral-El Pardo con Arganda del Rey, pasando, además de por Rivas, por los distritos madrileños de Vicálvaro, Moratalaz, Retiro, Salamanca y Chamartín.
- **Autobús:**
 - Diez líneas diurnas de autobús regular (cuatro de ellas desde Conde de Casal, con destino final en diferentes puntos de Rivas Vaciamadrid –331, 332, 333 y 334 (ver Figura 31)– y seis como parada intermedia, con destino final en otras localidades –336: Conde de Casal-Morata de Tajuña; 313: Conde de Casal-Valdilecha; 337: Conde de Casal-Chinchón-Valdelaguna; 351: Atocha-Estremera-Barajas de Melo; 352: Atocha-Fuentidueña-Tarancón; y 353: Atocha-Villamanrique-Santa Cruz de la Zarza) y dos más nocturnas que comunican directamente con Madrid (N301 y N302). Además, el municipio cuenta con una línea que conecta con el hospital de Arganda y Morata (330: Rivas-Arganda Hospital-Morata) y una línea urbana de interconexión interna (Barrio de la Luna-Rivas Pueblo).

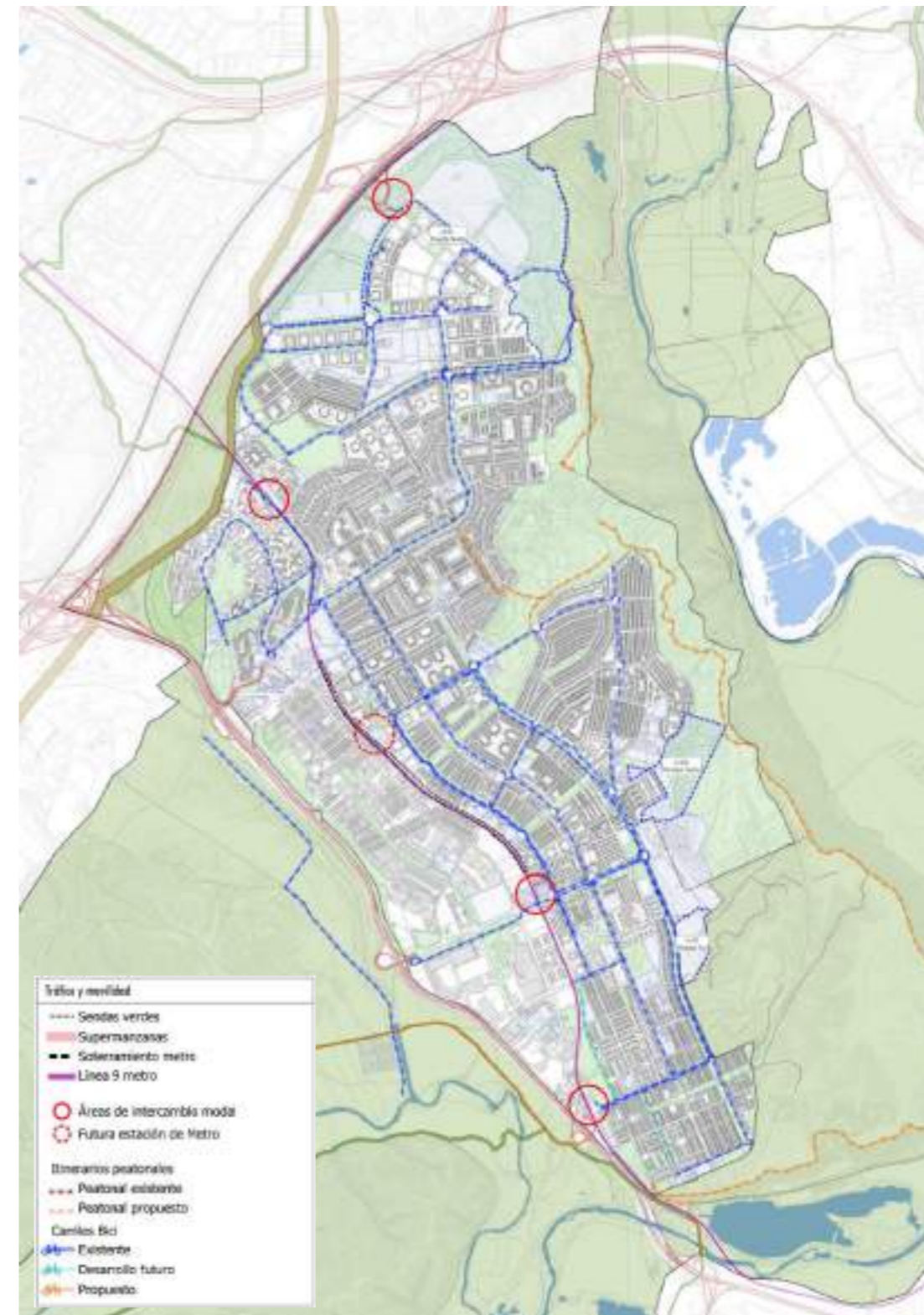
Un porcentaje importante de la población – más de dos terceras partes –, utiliza su vehículo privado para desplazarse al trabajo, un hecho que se traduce en unos patrones de movilidad muy insostenibles que, obligatoriamente, debe ser atendidos específicamente en el nuevo Plan y a través de políticas complementarias al mismo.

Es también relevante que más de un cuarto de estos desplazamientos se realizan en transporte público, una realidad que, aunque supera los indicadores medios, tanto metropolitanos como nacional, hay que incrementar a medio plazo. La ausencia de proximidad entre la residencia y el lugar de trabajo (segregado por usos en el municipio o fuera de este), se traduce en cuatro puntos porcentuales menos de movilidad activa (peatonal) con respecto al conjunto metropolitano, porcentaje que debiera incrementarse y ser fundamental, al menos, en los desplazamientos dentro del propio municipio.

7.7.1 Células Urbanas.

El esquema de movilidad general para el suelo urbano de Rivas Vaciamadrid se estructura a partir de “Grandes Células Urbanas” que en algunos casos se conocen como supermanzanas. Estas, consisten en áreas funcionales delimitadas por las vías principales

que concentran el mayor tráfico vehicular, mientras que al interior se busca implementar soluciones para el templado del tráfico, permitiendo la mezcla de modos de transporte, pero priorizando la movilidad blanda. Esto, además de mejorar la seguridad vial, habilita la mejora de la utilización y calidad de los espacios público interiores, y la posibilidad de su transformación para su mejora, garantizando siempre la completa accesibilidad a los usos ya establecidos, la capacidad de aparcamiento existente, y todos los servicios a la comunidad.



Graf. 14. Propuesta de tráfico y movilidad. Fuente: elaboración propia.

7.7.2 Red de movilidad blanda.

El suelo urbano del municipio de Rivas Vaciamadrid se caracteriza por tener una malla vial continúa, bien integrada y completamente consolidada y en relativas buenas condiciones de conservación. Los principales problemas detectados se relacionan principalmente por las discontinuidades entre las áreas residenciales y los sectores industriales y comerciales localizados entre la A-3 y la infraestructura ferroviaria de la Línea 9 del Metro, al ser esta una infraestructura en superficie que consolida una barrera lineal, para la que se ha previsto su soterramiento y, por tanto, la sustancial mejora del cosido urbano necesario para dar continuidad a la trama viaria.

Las propuestas de movilidad peatonal están enfocadas en mejorar las condiciones de accesibilidad, buscando la continuidad de las aceras y senderos en las zonas verdes urbanas, asegurando la conexión los itinerarios con los principales centros de atracción como los sectores productivos antes mencionados, pero también con los equipamientos, nudos de transporte público, etc., y mejorando las condiciones de iluminación, mobiliario urbano y prestando especial atención a la materialidad del espacio público, con el fin de garantizar la seguridad de viandantes, según la propuesta de grandes células urbanas que se grafía en los planos de ordenación.

Como ya ha sido mencionado, cobra especial relevancia el proyecto de soterramiento de la Línea 9 del Metro de Madrid, y la continuación del parque lineal que actualmente termina en el Polideportivo Municipal del Cerro del Telégrafo, superando la barrera física que hoy supone dicha infraestructura y mejorando la articulación entre los suelos de uso residencial y productivo.

Así mismo, se propone incorporar la infraestructura verde y azul en futuros desarrollos o intervenciones en el viario existente, implementando zonas verdes continuas que permitan la siembra de especies vegetales de diferentes estratos y la implementación de soluciones basadas en la naturaleza para el manejo de las aguas lluvias como jardines de biorretención o sistemas urbanos de drenaje sostenible.

Lo anterior, con el fin de consolidar corredores verdes, especialmente en los ejes viales de mayor jerarquía. Si bien muchos de las vías arteriales del municipio se articulan a zonas verdes como parques lineales, se propone extrapolar estas estrategias ambientales tanto en futuros desarrollos como en la adecuación de otras calles urbanas.

Cabe resaltar que el perfil sociodemográfico de Rivas, según se expuso, se caracteriza por una población predominantemente adulta, especialmente concentrada en las cohortes entre los 40 y 60 años, que requerirá progresivamente de condiciones de constante adecuación de las rutas peatonales, tales como lugares de estancia que hagan atractiva y viable la movilidad peatonal. Por tanto, se busca articular una visión inclusiva que atienda

de manera efectiva las necesidades actuales y futuras específicas de la población ripense, en el marco de la ciudad que cuida a su población.

7.7.2.1 *Ciclo-infraestructura:*

Respecto a la infraestructura ciclista, los carriles bici se concentra actualmente en algunos ejes viales principales como la Avenida de Los Almendros, la Avenida de José Hierro, la Avenida Aurelio Álvarez o el tramo de la Avenida Ángel Saavedra, entre la Calle José Saramago y la Avenida de Francia. Se resalta igualmente que los nuevos desarrollos en Planes Parciales han destinado espacios para carriles bici. Por tanto, el reto se concentra en complementar la accesibilidad ciclista en los sectores más consolidados, principalmente en los ejes viales arteriales y colectores.

Dado el nivel de consolidación de los ejes en dichos sectores consolidados del área urbana, la inserción de nuevos carriles bici requerirá de la redistribución de la sección pública existente. Así mismo, en las vías de servicio se propenderá por estrategias de templamiento del tráfico vehicular, permitiendo la coexistencia y el mezclamiento de vehículos, peatones y ciclistas, en óptimas condiciones de seguridad.

Así mismo, se proponen otros itinerarios ciclistas que conectan el suelo urbano con el no urbanizable de protección, con el objetivo de promover estilos de vida saludable y acercar a la población ripense al disfrute de las cualidades ambientales y paisajísticas de las áreas de interés cultural y ecosistémico, promoviendo la apropiación ciudadana. Dentro de estas rutas destaca la circunvalar proyectada en la zona verde que marca el límite noreste del suelo urbano, y que enlaza los miradores de la Laguna del Campillo, de Las Rocas, del Puente Verde del Tren de Arganda, Velilla, del Cerro del Piul y el del Cerro del Telégrafo.

7.7.2.2 *Itinerarios peatonales propuestos:*

Además de los itinerarios peatonales existentes, presentados en el Plano O.10-Tráfico y Movilidad, en la revisión del Plan General se proponen nuevos itinerarios localizados principalmente en el suelo no urbanizable de protección. Estos coinciden con vías pecuarias u otros caminos que conectan con la malla vial en el suelo urbano. Se proyectan con el fin de mejorar la accesibilidad peatonal hacia el suelo no urbanizable, buscando que la población residente pueda disfrutar de las cualidades ambientales y paisajísticas de los elementos de interés cultural y ecosistémico, permitiendo la apropiación ciudadana de estos espacios. Igualmente, estos itinerarios se consolidarán con el ánimo de ser usados con fines deportivos, promoviendo estilos de vida saludables.

Dentro de estas propuestas de itinerarios peatonales resalta el proyectado en la zona verde del Cerro del Telégrafo, que conecta la Avenida Pilar Miró y la senda llamada "Ruta de los Cantiles" con el Paseo de las Provincias.

7.7.3 Transporte público.

La revisión del Plan General de Rivas integra la alternativa de rutas de buses de “RivasBus”, que propone principalmente una separación de las funciones de dichas rutas en función de una cobertura urbana e interurbana, ya que estas se encuentran actualmente mezcladas.

A nivel urbano, se propone una cobertura integral, mediante la reorganización de los itinerarios existentes y la propuesta de nuevas rutas, con el fin de garantizar la accesibilidad a todos los barrios; integrar las rutas interurbanas con los principales atractores de flujos como equipamientos, especialmente con el Hospital, o zonas comerciales; garantizar la intermodalidad con los sistemas de transporte interurbanos, especialmente con la línea de Metro y las futuras conexiones con el sistema de Cercanías; y ampliar la franja horaria de operación.

Respecto a las rutas intermunicipales, se propone una salida más expedita con la Autovía A-3, y mejorar la conexión con otros municipios y distritos colindantes de Madrid sin necesidad de hacer transbordos. Adicionalmente, se propone desarrollar un intercambiador Rivas Norte, que buscará conectar el municipio con el autobús con Vicálvaro, Ensanche de Vallecas, Coslada, San Fernando, Torrejón, Mejorada y Velilla.

Así mismo, incorpora la reserva de suelos dotacionales para la ejecución de la cuarta parada del Metro de Madrid, a la altura de la Calle José Saramago, mejorando la cobertura del sistema y atendiendo la demanda actualmente insatisfecha de esta zona céntrica del área urbana.

7.7.4 Integración modal.

Otra de las principales apuestas de movilidad en la revisión del Plan General es la consolidación de nodos de integración multimodal. Estos se proyectan de modo que articulen los sistemas interurbanos con las rutas de buses urbanas de Rivas, mejorando la cobertura del transporte público, optimizando los tiempos de desplazamiento y promoviendo su uso intensivo.

Así mismo, se busca integrar los carriles bici, existentes y propuestos en la presente revisión del Plan General, promoviendo la movilidad limpia de “último kilómetro”. Para ello, además de buscar la articulación física de los carriles bici con los nodos de integración multimodal, se propone la ejecución de aditamentos complementarios como estacionamientos de bicicleta o patinetas eléctricas.

Los principales nodos de integración multimodal se describen a continuación:

- **Nodo “Rivas Vaciamadrid”:** este coincide con la estación homónima del Metro de Madrid. Se busca mejorar las condiciones de conectividad entre el sistema Metro y la parada de autobuses interurbanos localizada sobre la A-3, y con las

líneas de buses urbanos 1 y 3, según la propuesta de “RivasBus” antes enunciada. También se articula con el carril bici de la Avenida de Francia y el proyectado en torno al parque lineal del soterramiento de la Línea 9 del Metro.

- **Rivas Futura:** se busca la integración de la estación del Metro de Madrid con las líneas 1, 2 y 3 de buses urbanos, según la alternativa de rutas de “RivasBus”, y con el carril bici de la Avenida Aurelio Álvarez.
- **Cuarta estación del Metro de Madrid:** se propone la integración de esta estación con las líneas y 3 de la propuesta de “RivasBus”, y la articulación con el carril bici existente sobre la Avenida de José Hierro. El Consistorio ha reservado además una parcela de equipamiento para ello, y para hacer posible su completa ejecución.
- **Rivas Urbanizaciones:** integra la estación del Metro con las líneas 1, 2 y 3 de la alternativa de “RivasBus”, y con el carril bici del parque lineal ejecutado sobre la línea del Metro.
- **Nodo de Intercambio Norte:** se propone el desarrollo de un nodo de intercambio modal localizado en las inmediaciones de la conexión con la M-50, en el sector de Puerta Norte. El objetivo es integrar las rutas de buses urbanos e interurbanos, mejorando la accesibilidad a través de sistemas de transporte público con los municipios de Velilla de San Antonio, Mejorada del Campo, Coslada y Madrid; con las estaciones del tren de Cercanías de Torrejón de Ardoz, San Fernando y Vicálvaro, y con las estaciones de La Gavia y Coslada Central del Metro de Madrid, considerándose una ruta que irá ganando presencia a medida que se desarrolle la periferia de la ciudad de Madrid, los denominados desarrollos del Sureste.

Ello permitirá mejorar sustancialmente el mallado viario y con ello la cobertura de la red de transporte público sobre este, diversificando las opciones de movilidad desde Madrid y hacia el área urbana de Rivas, casi concentrado sobre el eje de la A3, y que se verá muy mejorado por la nueva salida prevista sobre la M-50 y el cosido con el sureste de Madrid, donde se han previsto ya más de 125.000 nuevas viviendas.

Finalmente, se plantean distintas reservas de equipamientos que garanticen una oferta de estacionamientos disuasorios como parte de la planificación integral de los nodos intermodales, destinando celdas de carga para vehículos eléctricos, y una potencial oferta de usos complementarios con espacios comerciales de cercanía, avanzando en propuestas novedosas de diseño urbano y mejoras desarrolladas con criterios de integración de género, discapacidad, seguridad, salud e higiene y de todas las edades.

7.7.5 Red de movilidad vehicular

El Modelo de movilidad propuesto para el Plan General de Rivas Vaciamadrid debe garantizar la funcionalidad de la red viaria para la ciudad existente y el remate de los crecimientos previstos.

Dado que el modelo previsto es un modelo prudente y que permite el completamiento del desarrollo de los suelos del municipio, en aquellos que son adecuados, con una mejor disposición de los usos residenciales, se adaptan las redes viarias a la malla actual, que cuenta con suficiente capacidad vehicular. Se propone además una serie de acciones de mejora:

- **Conexión vial con la M-50**, manteniendo y fomentando la vialidad estructurante inicialmente prevista desde el Plan Parcial Cristo de Rivas. Dado que el acceso a la M-50 es estratégico para el desarrollo del nodo intermodal antes descrito, pero, a su vez, para mejorar el cosido y mallado con la contigua ciudad de Madrid, en espacios de actual desarrollo.

Se resalta que dicho desarrollo corresponde a la Fase 1, que permitirá la integración de los flujos entre la M-50 y la M-823, aunque se prevé la ejecución de la segunda Fase complementaria, mejorando la conectividad con la R-3.

- **Conexión de la Calle Bernardo Atxaga con la Calle Pilar Bardem**, en el desarrollo del ámbito de “Mirador Norte” que permita completar el cosido urbano previsto en este ámbito, y además permita reforzar la red de transporte colectivo urbano. Respecto a la Calle Pilar Bardem, será igualmente necesario terminar de conformar la sección pública de la vía en el tramo entre la Calle José Isbert, dado que a la fecha el tramo en cuestión presenta una ejecución incompleta.

Respecto a la M-50, es importante destacar el potencial impacto del tráfico vehicular, asociado al desarrollo de los desarrollos del sureste de Madrid, especialmente los ámbitos de Los Berrocales y Los Ahijones, dada su proximidad con el municipio de Rivas Vaciamadrid. De acuerdo a los datos que se contienen en los estudios de tráfico que acompañan el planeamiento de Los Berrocales, el número de viajes generados/atraídos asciende a 45.937 por día (en ambos sentidos). A estos se suman los viajes potenciales del ámbito de los Ahijones, lo que en total sumaría un aproximado de 77.440 viajes por día que afectan a las infraestructuras viales generales, como la M-45 o la R-3. Interpretando que al menos un 40% de los viajes de esos viajes pudieran trasladarse a la M-50, el número de vehículos que soportarían los nudos previstos serían de 30.976. Por lo tanto, habría que plantear un estudio de tráfico integrado de toda el área, siendo evidente la afección sobre el ámbito.

Además, como ya es común a todos los desarrollos urbanísticos, la ejecución de las dotaciones se retrasa respecto el otorgamiento de la licencia de primera ocupación de las viviendas, y en muchos casos décadas una vez consolidado los sectores y habitados en su totalidad. La cercanía de Rivas hace por tanto también más cercanos los equipamientos y servicios del municipio que, además de atender a la población residente en el municipio, sumado al incremento potencial en los próximos años, podrían tener una demanda adicional de los futuros residentes que podría generar una sobrecarga a las redes municipales. Esta evaluación requiere de un nivel de detalle complejo de abordar, dado que tendría que analizarse el potencial de crecimiento de las dotaciones municipales en comparación con el ritmo previsible de desarrollo y densificación de los ámbitos en cuestión. En cualquier caso, la mencionada cercanía con el suelo urbano de Rivas, sumado al nuevo nudo en desarrollo sobre la M-50, magnificará potencialmente la dependencia de los futuros habitante de la oferta dotacional y de servicios en el municipio.

7.8 Afección de carreteras

A continuación, se resumen las principales afecciones a las carreteras:

En función del tipo de carretera que se trate, se atenderá a lo dispuesto en la siguiente legislación:

- Legislación estatal: Ley 37/2015 Carreteras y el RO 1812/1994, Reglamento General de Carreteras.
- RO 1812/1994, de 2 de septiembre sobre el Reglamento General de Carreteras.

De manera particular, la Ley 37/2015 de carreteras y sus modificaciones posteriores, establece las **zonas de dominio público, servidumbre, limitación de la edificación y afección**, según se señala a continuación:

- **Zona de dominio público:** tal como se define en el artículo 29 de la mencionada Ley 37/2015, la zona de dominio público está conformada por “(...) *los terrenos ocupados por las propias carreteras del Estado, sus elementos funcionales y una franja de terreno a cada lado de la vía de 8 metros de anchura en autopistas y autovías y de 3 metros en carreteras convencionales, carreteras multicarril y vías de servicio, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista (...)*”.

Así mismo, establece que “(...) *en los casos especiales de túneles, puentes, viaductos y otras estructuras, cimentaciones, anclajes, estabilizaciones de taludes, elementos de drenaje u obras similares, se podrá establecer otra delimitación de la arista exterior de la explanación de forma justificada, en cuyo caso ésta se ha de incluir expresamente en el estudio de carreteras que habrá de ser objeto de*

información pública; en su defecto, dicha arista exterior de la explanación será la línea de proyección vertical del borde de la obra sobre el terreno natural (...). Lo anterior es relevante para el enlace de la M-50, según será expuesto más adelante.

- **Zona de servidumbre:** en el artículo 31 de la Ley ibidem, se establece que esta zona "(...) está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 25 metros en autopistas y autovías y de 8 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontalmente desde las citadas aristas (...)."
- **Zona de afección:** así mismo, en el artículo 32 de la precitada Ley 37/2015, se define que la zona de afección "(...) está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 100 metros en autopistas y autovías y de 50 metros en carreteras multicarril y convencionales, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.

En el caso especial de túneles y sus elementos auxiliares, constituirán zona de afección los terrenos situados entre las proyecciones verticales de los hastiales exteriores de los mismos y además dos franjas de terreno adicionales de 50 metros de anchura, una a cada lado de dichas proyecciones, medidas horizontal y perpendicularmente al eje de los túneles o elementos auxiliares, salvo que en aplicación de lo dispuesto en el artículo 31.3 se derivara un grado de protección diferente (...).

- **Zona de limitación a la edificabilidad:** definida en el artículo 33 de la Ley ibidem, así: "(...) A ambos lados de las carreteras del Estado se establece la línea límite de edificación, que se sitúa a 50 metros en autopistas y autovías y a 25 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontal y perpendicularmente a partir de la arista exterior de la calzada más próxima. La arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general (...)."

Tipo de carretera	Distancia a la arista exterior de la explanación			
	Zona de dominio público	Zona de servidumbre	Zona de afección	Zona de limitación a la edificabilidad
Autopistas y autovías	8	25	100	50

Tipo de carretera	Distancia a la arista exterior de la explanación			
	Zona de dominio público	Zona de servidumbre	Zona de afección	Zona de limitación a la edificabilidad
Carreteras de red principal	3	8	50	25

Graf. 15. Distancias a la arista exterior de la explanación. Fuente: elaboración propia.

Carreteras del estado	A- 3: Autovía del Este
Carreteras de la comunidad	R-3: Autopista Radial 3
	M-50: Autovía de Circunvalación a Madrid
	M-203: Autovía de la Comunidad de Madrid
Carretera municipal	M-823: Carretera de Rivas Vaciamadrid

Graf. 16. Carreteras del estado y de la Comunidad de Madrid.

7.9 Zonificación acústica. Impacto acústico

El presente apartado constituye el Estudio Acústico del Avance del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Rivas Vaciamadrid, realizado con el fin de determinar los niveles sonoros ambientales a los que estarán expuestos los diferentes usos del suelo propuestos, verificando al mismo tiempo la adecuación del Plan General a la normativa ambiental de aplicación.

En el estudio se efectúa un análisis de la situación acústica actual según la información recogida en los mapas estratégicos de ruido de la Directiva 2002/49/CE de grandes ejes viarios y ferroviarios.

El objetivo fundamental del estudio es verificar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica señalados por la normativa aplicable y que el desarrollo previsto adopta criterios de prevención de la contaminación acústica, garantizando el confort acústico de los futuros usuarios.

7.9.1.1 Descripción del área de estudio de la zonificación acústica:

El área de estudio se corresponde con el municipio de Rivas Vaciamadrid, que se encuentra ubicado al sureste de la Comunidad Autónoma de Madrid. Su característica territorial más determinante deviene de los altos valores intrínsecos de su entorno natural. Con una superficie aproximada de 6.793,24 hectáreas y más del 80% de su superficie

clasificada como suelo no urbanizable de protección, lo que prioriza el medio natural y los valores a conservar, representa un contexto valioso a integrar dentro de la nueva redacción del Plan General de Ordenación Urbana del Municipio de Rivas.

El modelo de ciudad que se propone está basado en la consolidación urbana y una ocupación racional del suelo, definiendo superficies de suelo urbanizable menores respecto a los Planes Generales anteriores, de manera que el potencial de desarrollo futuro del municipio atienda tanto a las necesidades moderadas de crecimiento poblacional y a la demanda consecuente de nuevas viviendas, pero en armonía con la capacidad de carga del territorio. De esta manera, se busca concretar un modelo de ordenación sostenible y resiliente.

La resiliencia, aplicada en el ámbito urbano y territorial, se entiende como la capacidad de adaptación positiva que muestran algunos lugares para enfrentar situaciones adversas generadoras de graves impactos. Si bien en algunos casos estas corresponden a catástrofes puntuales, en lo correspondiente a la planificación y la ordenación urbana nos referimos a la capacidad de respuesta derivada de desequilibrios y problemas sistémicos.

7.9.1.2 Marco normativo:

En la redacción del estudio acústico se ha tenido en cuenta la principal normativa de aplicación en materia de contaminación acústica, tanto a nivel comunitario, como nacional o autonómico:

- Normativa comunitaria:
 - Directiva 2002/49/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo sobre Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental.
- Normativa estatal o Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido:
 - Real Decreto 1513/2005, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.
 - Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- Normativa autonómica:
 - Decreto 55/2012, de 15 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se establece el régimen legal de protección contra la contaminación acústica en la Comunidad de Madrid.

7.9.1.3 Zonificación acústica:

A los efectos del desarrollo del artículo 7.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre y según el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, las áreas acústicas se clasificarán, en

atención al uso predominante del suelo, en los tipos que determinen las comunidades autónomas.

a) Áreas acústicas:

En cumplimiento de la Ley, el nuevo Plan General establece una propuesta de delimitación de cuatro (4) áreas acústicas en base a la clasificación y usos del suelo.

- Tipo I. Área de silencio. Espacios naturales.
- Tipo II. Área levemente ruidosa. Mayoritariamente residencial.
- Tipo III. Área ruidosa. Mayoritariamente agropecuario.
- Tipo IV. Área especialmente ruidosa. Infraestructuras de transporte.

b) Objetivos de calidad acústica:

En el artículo 14, del real Decreto 1367/2007, los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas acústicas vienen definidas:

“1. En las áreas urbanizadas existentes se establece como objetivo de calidad acústica para ruido el que resulte de la aplicación de los siguientes criterios:

a) Si en el área acústica se supera el correspondiente valor de alguno de los índices de inmisión de ruido establecidos en la tabla A, del anexo II, su objetivo de calidad acústica será alcanzar dicho valor.

En estas áreas acústicas las administraciones competentes deberán adoptar las medidas necesarias para la mejora acústica progresiva del medio ambiente hasta alcanzar el objetivo de calidad fijado, mediante la aplicación de planes zonales específicos a los que se refiere el artículo 25.3 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.

b) En caso contrario, el objetivo de calidad acústica será la no superación del valor de la tabla A, del anexo II, que le sea de aplicación.

2. Para el resto de las áreas urbanizadas se establece como objetivo de calidad acústica para ruido la no superación del valor que le sea de aplicación a la tabla A del anexo II, disminuido en 5 decibelios.

3. Los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a los espacios naturales delimitados, de conformidad con lo establecido en el artículo 7.1 la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, como área acústica tipo g), por requerir una especial protección contra la contaminación acústica, se establecerán para cada caso en particular, atendiendo a aquellas necesidades específicas de los mismos que justifiquen su calificación.

4. Como objetivo de calidad acústica aplicable a las zonas tranquilas en las aglomeraciones y en campo abierto, se establece el mantener en dichas zonas los niveles sonoros por debajo de los valores de los índices de inmisión de ruido establecidos en la tabla A, del anexo II, disminuido en 5 decibelios, tratando de preservar la mejor calidad acústica que sea compatible con el desarrollo sostenible.”

Tabla A. Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes

Tipo de área acústica	Índices de ruido		
	L _d	L _n	L _n
e Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	60	60	50
a Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
d Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	60
c Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
b Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	75	75	65
f Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen. (1)	(2)	(2)	(2)

Graf. 17. Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes. Tabla A. Anexo II. Real Decreto 1367/2007, 19 octubre.

c) Servidumbres acústicas:

El literal p) del artículo 3 de la Ley 37/2003 define las zonas de servidumbre acústica como “(...) sectores del territorio delimitados en los mapas de ruido, en los que las inmisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica aplicables a las correspondientes áreas acústicas y donde se podrán establecer restricciones para determinados usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones, con la finalidad de, al menos, cumplir los valores límites de inmisión establecidos para aquéllos (...)”. Con su delimitación se busca compatibilizar el funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras con los usos del suelo implantados, o que se puedan implantar, en la zona de afección por el ruido originado en las mismas.

Según el Real Decreto 1367/2007, la zona de servidumbre acústica comprenderá el territorio incluido en el entorno de la infraestructura delimitado por la curva de nivel del índice acústico que, representando el nivel sonoro generado por ésta, esté más alejada de la infraestructura, correspondiente al valor límite del área acústica del tipo a) de la tabla A1 del anexo III.

Las zonas de servidumbre acústica se delimitarán en los mapas estratégicos del ruido de las infraestructuras por la administración competente para su aprobación.

d) Reservas de sonido de origen natural:

La ley del ruido recoge la potestad de las comunidades autónomas para delimitar como reservas de sonidos de origen natural determinadas zonas en las que la contaminación acústica producida por la actividad humana no perturbe dichos sonidos. Asimismo, podrán ser objeto de planes de conservación encaminados a preservar o mejorar sus condiciones acústicas.

e) Propuesta de zonificación acústica:

El modelo urbanístico propuesto, plantea los desarrollos urbanísticos entorno al límite del actual suelo urbano, con carácter de cierre. En general están situadas alejadas de las fuentes principales de ruido.

A partir de la situación actual, teniendo en cuenta los ámbitos con usos consolidados, se propone una zonificación acústica con cuatro tipos.

Tipo I. Área de silencio: zona de alta sensibilidad acústica que comprende las áreas del territorio que requieren protección contra el ruido. Los usos predominantes en estas zonas serán los propios de espacios naturales del municipio.

Tipo II. Área levemente ruidosa: área levemente ruidosa. Zona de considerable sensibilidad acústica correspondiente a zonas que requieren una protección alta contra el ruido. Los usos predominantes en estas áreas serán los propios del suelo urbano, es decir, residencial, dotacional o terciario.

Tipo III. Área ruidosa: zona de sensibilidad acústica media, correspondiente con los ámbitos con presencia de ganado, y por tanto de uso agropecuario.

Tipo IV. Área especialmente ruidosa: zona de muy baja sensibilidad acústica correspondiente con las infraestructuras de transporte.

7.9.1.4 Zonificación acústica:



Graf. 18. Zonificación Acústica. Fuente: elaboración propia.

f) Evaluación de la contaminación acústica.

Entorno y topografía:

Rivas Vaciamadrid se integra en la zona de estribaciones, abarcando una amplia península ocupada por la fosa tectónica del Tajo. Las pendientes oscilan entre los 500 y los 700 metros de altitud, descendiendo progresivamente hacia el río Jarama y pareciendo divididas por valles correspondientes al caudal medio de los ríos de montaña. En concreto, el saliente de Rivas, al este de la capital, marca el límite entre el piedemonte y el llano. El núcleo urbano se sitúa a una altitud de 590 metros, equiparable a los municipios de su entorno: Coslada (621), Torrejón (585), Mejorada (578) y Velilla (553). En el conjunto de este casco urbano tiene una altitud media de 563 metros sobre el nivel del mar.

La topografía dominante en esta área es suavemente alomada, siendo los ríos Jarama y Manzanares los principales agentes modeladores del paisaje en la zona, con dos acciones diferentes: el efecto erosivo que ha propiciado su encajamiento con la formación de terrazas y el depósito de materiales aluviales que han originado las fértiles tierras de vega.

Tres hitos aparecen como puntos clave del territorio: el cerro Telégrafo (680) y la Casa Eulogio (640), que son los puntos más altos del entorno, y atalayas verdes, con gran potencial de atractivo natural; y sus cursos de agua y lagunas (540), la llanura se abre al norte, al sur y se irradia al oeste, con masas de bosque trepando por paredes de yeso, donde la densidad de sitios arqueológicos es sinónimo de su importancia para el hábitat humano de esta zona geográfica.

Fuentes emisoras:

En el municipio de Rivas Vaciamadrid las principales fuentes de ruido son las vías de comunicación, esto es, carreteras y líneas ferroviarias:

Carreteras:

- **M-50**, que marca el límite noroeste del término municipal, y conecta con los municipios del este de la corona metropolitana de Madrid.
- **R-3**, eje que, en el término municipal, parte de la intersección con la M-50, y conecta con Mejorada del Campo, los desarrollos en la ribera este del río Jarama, y los municipios al sureste de Rivas.
- **A-3**, que marca el límite suroeste del área urbana, conectando Rivas con el ensanche de Vallecas, en Madrid capital, y la M-30.

Líneas ferroviarias:

- **Línea 9 del Metro de Madrid**. Esta línea comunica el distrito madrileño de Fuencarral-El Pardo con Arganda del Rey, pasando, además de por Rivas, por los distritos madrileños de Vicálvaro, Moratalaz, Retiro, Salamanca y Chamartín. En el

tramo comprendido entre la Cañada Real y el Polideportivo Municipal Cerro del Telégrafo se encuentra cubierto por un parque lineal. A partir de este punto, continúa descubierto hasta salir del área urbana, al sur.

Se ha propuesto la continuación del parque lineal para superar la barrera física que hoy representa la infraestructura ferroviaria, que además de localiza por debajo del nivel del viario, discurriendo en una trinchera profunda. Esta iniciativa, además, aportará a la mitigación de los impactos por ruido.

g) Estudio del cumplimiento de los valores objetivo:

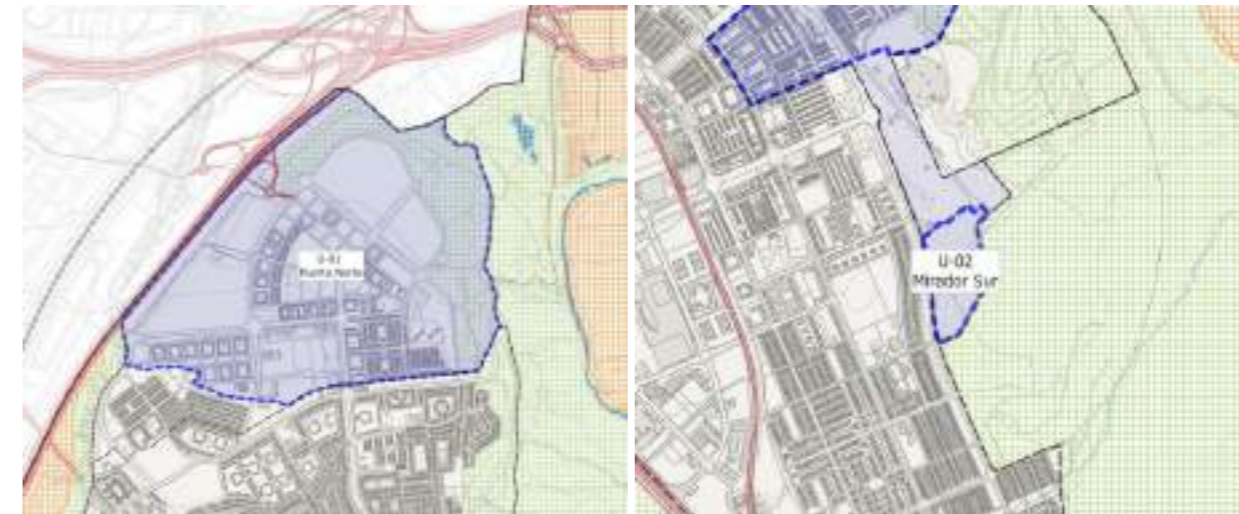
A partir de la propuesta de zonificación acústica realizada, y teniendo en cuenta los niveles sonoros estimados, se efectúa un análisis del cumplimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos en el Real Decreto 1367/2007, para cada una de las áreas acústicas delimitadas en las zonas urbanizadas existentes y en los nuevos desarrollos propuestos.

Los objetivos de calidad acústica aplicables a áreas urbanizadas existentes son los siguientes:

Área de sensibilidad acústica	Período diurno	Período nocturno
Tipo I (Área de silencio)	50	40
Tipo II (Área levemente ruidosa)	55	45
Tipo III (Área tolerablemente ruidosa)	65	55
Tipo IV (Área ruidosa)	70	60
Tipo V (Área especialmente ruidosa)	75	65

h) Análisis de la situación acústica de los nuevos desarrollos:

Tal como se puede apreciar en las siguientes imágenes, que amplían la escala de los planos de afección acústica sobre los ámbitos propuestos para futuros desarrollos, estos no cuentan con restricciones por afección acústica:



Graf. 19. Zonificación Acústica – Unidad de Actuación 1 (izquierda) y 2 (derecha).



Graf. 20. Zonificación Acústica – Unidad de Actuación 3 (izquierda).

i) Delimitación de zonas de servidumbres acústicas:

A falta de definición de las servidumbres acústicas de infraestructuras viarias que discurren por el municipio por parte de las administraciones competentes para su elaboración, resulta de aplicación lo dispuesto en la disposiciones transitorias tercera de la Ley 37/2003 y primera del Real Decreto 1367/2007, en virtud de las cuales, se entenderá por zona de servidumbre acústica el territorio incluido en el entorno de la infraestructura delimitado por los puntos del territorio, o curva isófona, en los que se midan los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las áreas acústicas correspondientes.

No obstante, lo anterior, para la definición de las zonas de servidumbre acústica, tomando como base la zonificación acústica contenida en el mapa estratégico de ruido del Sistema de Información sobre Contaminación Acústica -SICA- del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Se parte de la cartografía elaborada en la Segunda Fase de aplicación de la directiva 2002/49 de la Comisión Europea, toda vez que en el marco de esta Fase se han realizado los Mapas Estratégicos de Ruido para cerca del 77% de grandes ejes viarios y el 89% de grandes ejes ferroviarios, incluyendo las infraestructuras que componen las fuentes emisoras en el término municipal.

Cabe mencionar que la zonificación presentada incluye los niveles de ruido para el periodo diurno, siendo estos los que abarcan una mayor superficie, en comparación con la zonificación para el periodo nocturno. Así mismo, se resalta que no existe una afección por ruido de otras fuentes como el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, de acuerdo con la información del SICA.

j) Medidas preventivas y correctoras de la contaminación acústica.

Como se ha planteado en el apartado de cumplimiento de los valores objetivo, se propone la aplicación de medidas correctoras como motas entre 2,5-3,5 m y pantallas de 3-3,5 m para conseguir reducir los niveles sonoros por debajo de los valores límite de la normativa para el área acústica levemente ruidosa. No obstante, habrá que ajustar el área de movimiento de la edificación para que esta quede fuera del límite sonoro del periodo nocturno.

Así mismo, se propone la ejecución del antes comentado proyecto de soterramiento de la línea 9 del Metro y la ejecución de una zona verde que supere la barrera física que hoy representa esta infraestructura. Esto, aportará a la mitigación de los conflictos por ruido generados por el sistema de transporte.

7.10 Redes de servicios: abastecimiento, saneamiento y energía.

Los tendidos de líneas eléctricas implican afecciones a tener en cuenta para la edificación en las parcelas afectadas por éstas. En lo referente a las distancias mínimas que deben respetar las edificaciones y a las condiciones exigidas para las obras que puedan afectar a las líneas eléctricas, se remite a la legislación vigente en la materia.

7.10.1 Abastecimiento

El abastecimiento de agua corre a cargo del Canal de Isabel II tras la firma del “Convenio de Gestión Integral del servicio de distribución de agua potable entre el Ayto. de Rivas Vaciamadrid y el Canal de Isabel II” de 2009.

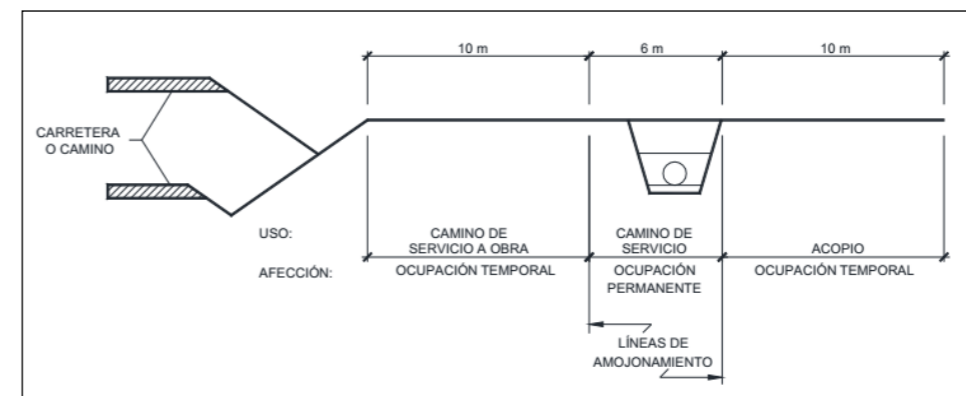
También hay que destacar el Convenio Administrativo firmado entre el CYII para el Suministro de Agua Reutilizable para el Riego de Zonas Verdes de Uso Público en el año 2006.

7.10.1.1 Captación y depuración:

El abastecimiento de agua a Rivas-Vaciamadrid desde el Canal de Isabel II se realiza a través de una serie de infraestructuras hidráulicas que incluyen grandes arterias de suministro y conducciones específicas. Según la información disponible, las principales tuberías y arterias de agua que abastecen al municipio son las siguientes:

- **Arteria del Este:** esta arteria es una de las principales vías de abastecimiento del Canal de Isabel II para la zona sureste de la Comunidad de Madrid. Se extiende desde las instalaciones principales de tratamiento del Canal y pasa por diversos municipios antes de llegar a Rivas-Vaciamadrid. Transporta agua potable desde los embalses y plantas potabilizadoras del Canal.
- **Conducción de Valmayor a Rivas:** una de las conducciones principales utilizadas para abastecer agua al municipio desde el embalse de Valmayor, que es una de las fuentes hídricas más importantes gestionadas por el Canal de Isabel II.
- **Conducción de la Presa del Atazar:** aunque indirecta, el agua que llega a Rivas puede proceder de esta infraestructura, ya que el embalse del Atazar es una de las mayores fuentes de almacenamiento de agua del Canal. Las arterias conectadas a este sistema transportan agua hacia depósitos y puntos de distribución en el área metropolitana.

Con todo ello parecen quedar holgadamente garantizados los suministros a las distintas necesidades del municipio.



Graf. 21. Red de Abastecimiento Supramunicipal. Fuente: Canal de Isabel II.

Las posibilidades de agua subterráneas son escasas y salinas, inaceptables para consumo doméstico, ya que el irregular subsuelo generalmente está formado por rocas margo-yesíferas, terrenos poco permeables con aguas importantes por su elevado

contenido en sales disueltas. Tan sólo podrían utilizarse, para usos no domésticos, los acuíferos cuaternarios de las vegas de los perimetrales ríos Jarama y Manzanares y las lagunas de Campillo y El Porcal, sin embargo, son espacios donde la explotación de acuíferos no es adecuada por su valor natural.

7.10.1.2 Depósitos:

Rivas-Vaciamadrid no tiene depósitos reguladores propios de gran capacidad (según informes previos), pero se abastece de depósitos de regulación en localidades cercanas, como el Depósito de Retamares o el Depósito de El Goloso. Desde estos puntos, se utilizan tuberías principales que abastecen al municipio.

7.10.1.3 Distribución:

De acuerdo con el del Canal de Isabel II se deben clasificar como redes públicas los suelos por los que discurren las arterias de aducción de agua y que van a garantizar el suministro de la totalidad del suelo urbano y urbanizable sectorizado.

Además, deberá incorporarse en el documento de Normas Urbanísticas, en el capítulo de Protección de infraestructuras Hidráulicas, la definición de las Bandas de Infraestructuras de Agua -BIA- y de las franjas de protección de acuerdo a los criterios establecidos por el Canal de Isabel II. Las Bandas de Infraestructuras de Agua son franjas de suelo delimitadas sobre las grandes conducciones en las que se establecen determinadas condiciones de protección, cuyo ancho variara entre los cuatro y los veinticinco metros dependiendo de las características de las conducciones. Las franjas de protección son franjas de diez metros de anchura adyacentes a ambos lados de una BIA.

A la fecha de redacción de esta memoria se dispone de analíticas del agua suministrada al municipio desde las captaciones y también se cuenta con datos del consumo de agua de la población, que arrojan un dato de 147,1 litros/hab./día, suministrados ambos por el Sistema de Información Nacional de Aguas de Consumo.

7.10.2 Saneamiento

El abastecimiento de agua corre a cargo del Canal de Isabel II tras la firma del “de colaboración entre el Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid, la Comunidad de Madrid y el Canal de Isabel II para la prestación del servicio de alcantarillado” firmado en abril de 2009.

El elemento principal de esta infraestructura es, dada su proximidad, la EDAR Sur Oriental, perteneciente al Plan de Saneamiento Integral de Madrid (P.S.I.M.).

7.10.2.1 Estación Depuradora de Agua Residuales

La EDAR Sur-Oriental es la infraestructura clave para el tratamiento de las aguas residuales de Rivas-Vaciamadrid y otros municipios cercanos. Su diseño y capacidad permiten garantizar la calidad del agua antes de su vertido o reutilización. Situada al sureste del

municipio, en una zona estratégica para recibir los caudales generados en Rivas-Vaciamadrid y localidades colindantes.

En servicio desde 1983, esta EDAR tiene un caudal de diseño de 69.120 m³/día y 288.000 habitantes equivalentes de diseño

Gran parte del agua tratada en la EDAR se reutiliza para el riego de parques y jardines municipales en Rivas-Vaciamadrid. También se emplea en usos industriales y otros proyectos sostenibles.

Con el crecimiento poblacional y urbano de Rivas-Vaciamadrid, se prevén ampliaciones y mejoras tanto en la red de saneamiento como en la capacidad de tratamiento de la EDAR.

7.10.2.2 Estaciones de Bombeo de Agua Residuales:

Rivas-Vaciamadrid cuenta con estaciones de bombeo de aguas residuales (EBAR, por sus siglas), esenciales para garantizar el transporte adecuado de las aguas residuales desde zonas con pendientes desfavorables o alejadas de los colectores principales hacia la Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) Sur-Oriental. Aunque no se tiene un listado de todas las existentes, puede citarse cómo una de la más destacadas la de la zona del Cristo de Rivas.

7.10.2.3 Colectores:

En cuanto a red de saneamiento, ésta cubre fundamentalmente el núcleo urbano en sistema unitario y a las nuevas urbanizaciones con un sistema separativo de agua fecales y pluviales.

7.10.2.4 Energía eléctrica

La generación de la energía eléctrica no se produce en el interior del T.M. de Rivas Vaciamadrid. Sin embargo, ello no supone que la energía recibida provenga sólo de esta fuente, dado que la red está interconectada entre sí, de modo que se garantice el consumo.

La energía eléctrica, una vez generada, ha de ser transportada y distribuida a los distintos puntos de consumo. En general, todos los tendidos de alimentación a las subestaciones es responsabilidad de la empresa REE (Red Eléctrica de España), habiendo adquirido la propiedad de las líneas de 220 kV y superior que antes poseían las restantes compañías que ahora sólo son distribuidoras.

Según los datos recibidos el suministro de energía eléctrica se realiza mediante concesión a través de la empresa “Iberdrola”.

En el municipio de Rivas, destacan las líneas aéreas que lo cruza de este a oeste a la altura de Rivas de Jarama, partiendo de la subestación de Rivas, que pertenece a la

Compañía Suministradora que es UNION FENOSA, S.A y que recientemente se ha reubicado

7.10.2.5 Zonas de afección.

Las líneas eléctricas de alta tensión que atraviesan el municipio tendrán una servidumbre a ambos lados que impedirá la construcción de edificaciones y restringirá los usos que en ella se desarrollen según los dispuesto en el Decreto 3.151/1968, de 28 de noviembre, que aprueba el Reglamento de Líneas Eléctricas Aéreas de Alta Tensión y en el Decreto 131/1997 de 16 de octubre de la Comunidad de Madrid, por el que se fijan los requisitos que han de cumplir las actuaciones urbanísticas en relación con las infraestructuras eléctricas.

7.10.3 Red de gas y oleoducto

El gaseoducto que discurre por la margen nororiental de la A-3 es el eje principal de este suministro energético para Rivas. Desde ella se distribuye a gran parte del área metropolitana madrileña. Por ello, el abastecimiento de energía gasística está asegurado.

Y también dentro del término municipal se encuentra un ramal. derivado del oleoducto Rota-Zaragoza (ramal Loeches-Villaverde), explotando y mantenido por la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH), S.A. La tubería es de acero con un diámetro de 10". Dicho oleoducto Loeches-Villaverde, fue declarado de Utilidad Pública por Decreto-Ley 6/1996. de 22 de julio. Como ramal del oleoducto Rola-Zaragoza, se rige, en cuanto a limitaciones de uso del suelo por el que discurre, por el decreto- Ley de 23 de marzo de 1996. Estas limitaciones se aplican en una franja de terreno de 15,24 metros (5 metros a la izquierda y 10,24 metros a la derecha del eje en el sentido Loeches-Villaverde).

7.11 Población y vivienda.

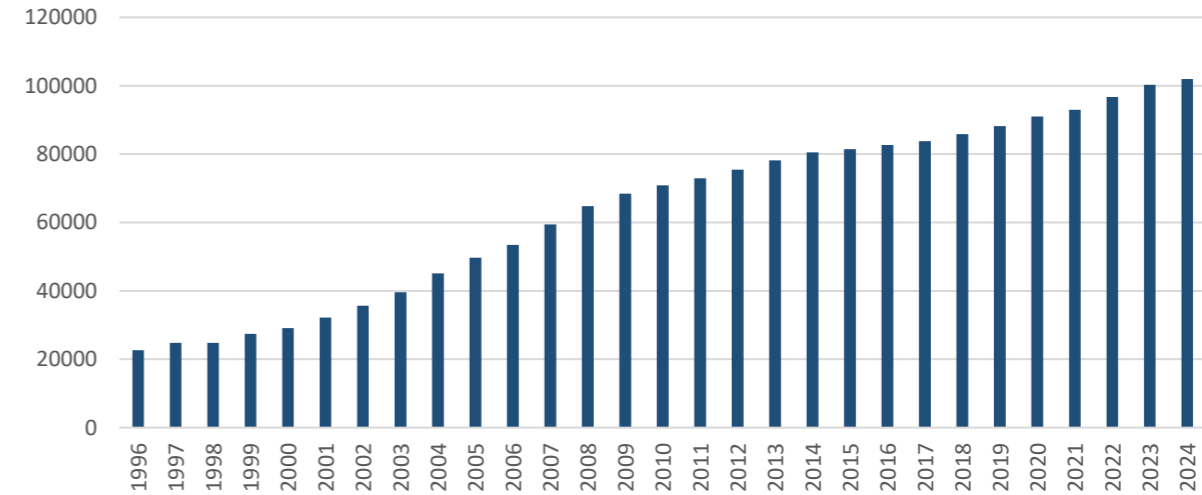
7.11.1 Evolución demográfica.

A partir de la década de 1980, Rivas ha tenido un crecimiento residencial fuerte y sostenido, de nuevo cuño, muy diferenciado del normal de su entorno, con unos niveles de calidad residencial nítidamente más altos que los que caracterizaban a la Corona Este y para una población cuyo perfil socioeconómico difiere notablemente del de Arganda, Velilla, Mejorada y demás municipios de la zona.

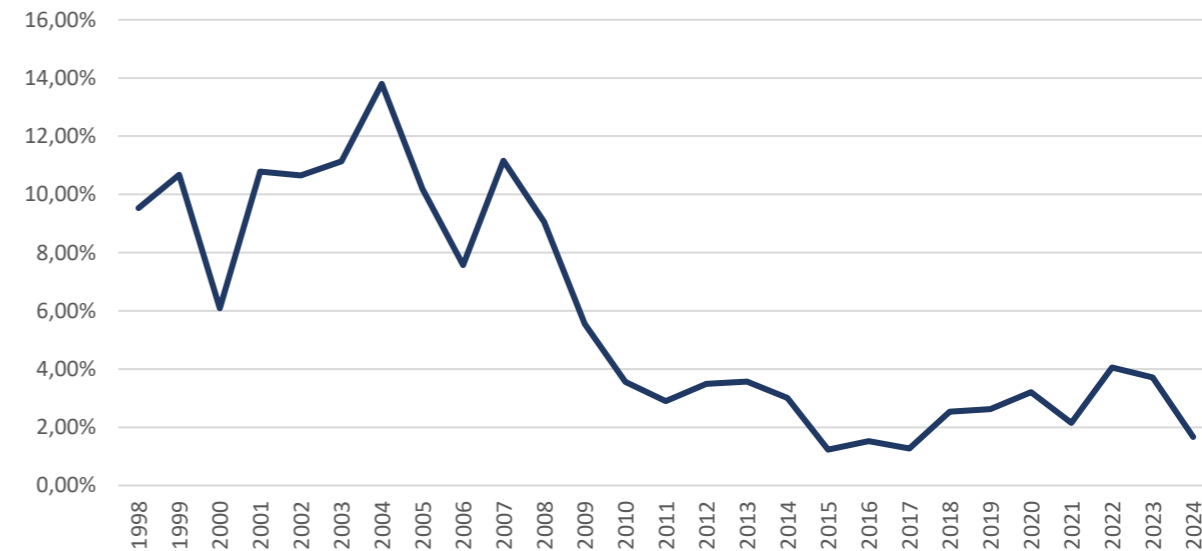
Cuando, tras muchos avatares, se aprobó el Plan General de Rivas de 1985, el municipio contaba con poco más de 5.000 habitantes y no se preveía que las cosas fueran a ser como han sido. Aún sin vencer el primer cuatrienio, se gestionó y desarrolló todo el suelo

urbanizable programado que se comercializó de inmediato. La mayoría de las viviendas se concluyeron o iniciaron en los primeros años, inaugurando un nuevo periodo para Rivas en el que nunca más volvería a ser un pequeño núcleo aislado.

Una década después de la aprobación del Plan General de 1985, en 1996 la población de Rivas ya superaba los 20.000 habitantes. En los 26 años siguientes, ésta ha superado los 100.000 residentes³.

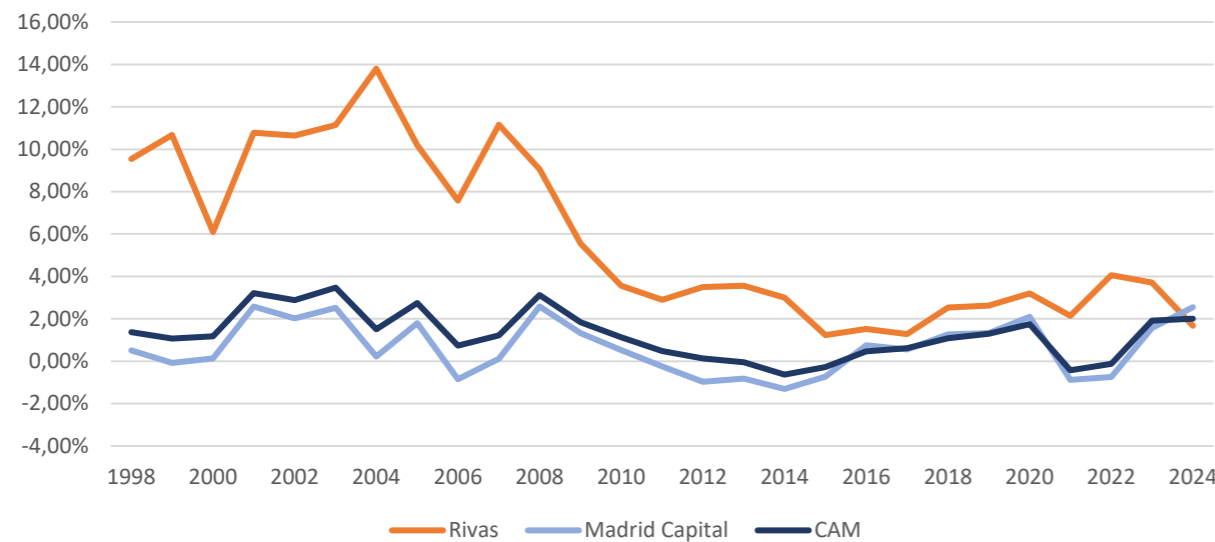


Graf. 22. Evolución demográfica de Rivas Vaciamadrid entre 1996 y 2024.



³ Población a 01/01/2024, INE.

Graf. 23. Variaciones intercensales para el municipio de Rivas Vaciamadrid. Fuente: Instituto Nacional de Estadística - INE.



Graf. 24. Evolución de la tasa de crecimiento anual de Rivas Vaciamadrid entre 1996 y 2021, en comparación con las tasas de la capital y el conjunto de la Comunidad de Madrid.

Este proceso de crecimiento demográfico se ha producido con una gran velocidad, situando en los últimos años al municipio entre los que tienen una mayor tasa de crecimiento censal en el conjunto de España. Un hecho que se puede comprobar si comparamos sus tasas de crecimiento anual con las que se produjeron para el municipio de Madrid y el conjunto de la región.

No obstante, según puede apreciarse en la anterior figura, se ha notado un decrecimiento progresivo en las tasas de crecimiento poblacional intercensal, llegando en el año 2024 a estar incluso por debajo de las tasas de la Comunidad de Madrid y de Madrid capital.

7.11.2 Estructura demográfica.

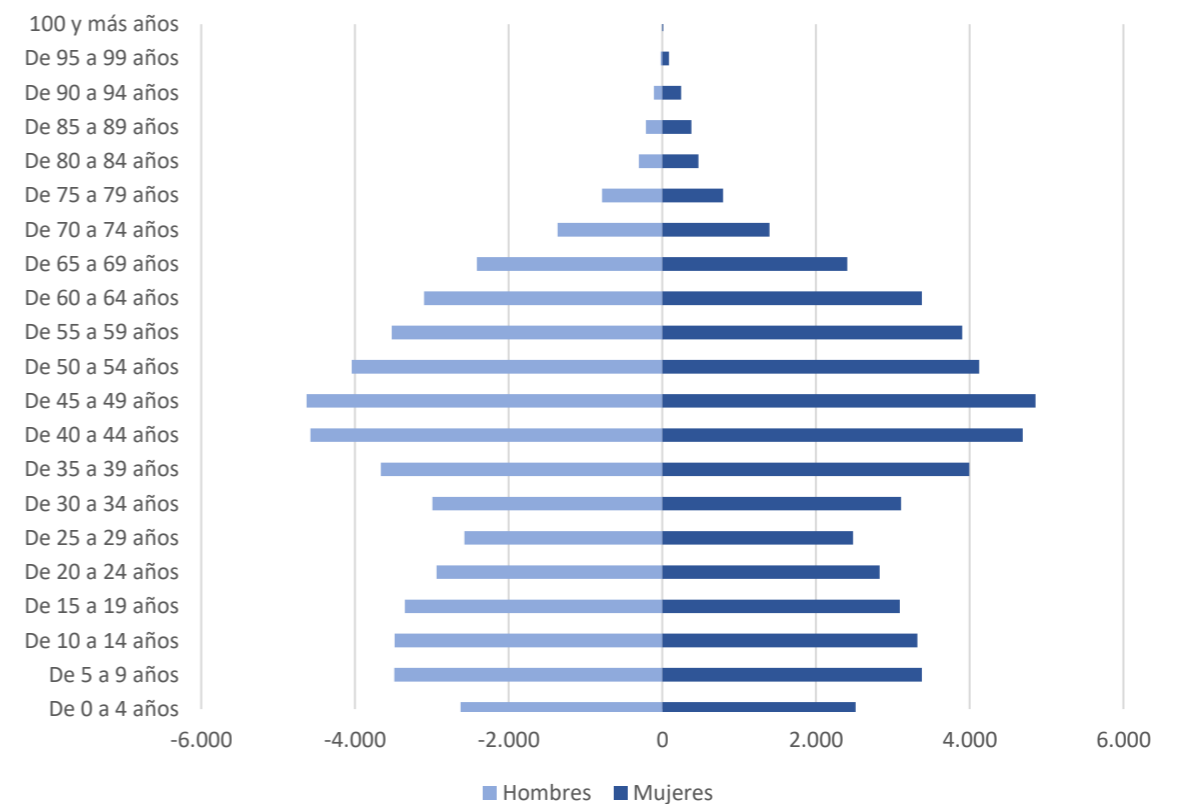
Este rápido crecimiento demográfico ha sido protagonizado en su mayor parte por jóvenes familias que han optado por el municipio ripense como lugar de primera residencia. De esta forma la estructura demográfica de Rivas Vaciamadrid presenta envejecida, dado más del 10% de la población se localiza en las cohortes de edad de más de 60 años. Sin embargo, esta cifra es muy inferior al del total de la población en la Comunidad de Madrid, donde las personas con más de 60 años representan el 24,74% del total.

Lo anterior, debido a que, según se evidencia en la siguiente gráfica, existe una tendencia al ensanchamiento en la base de la pirámide, es decir, un aumento progresivo en la natalidad, por lo que la población infantil y joven, a saber, entre los 0 y 29 años,

representan el 35,50% del total de la población residente en Rivas, respecto al 30,76% de la Comunidad Autónoma de Madrid.

Igualmente, comparativamente el municipio presenta una alta tasa de población en edad laboral (70,68% frente al 65,76% del conjunto de la Comunidad de Madrid), una alta tasa de dependencia juvenil (26,19% frente al 20,12% del conjunto de la Comunidad de Madrid) y una baja tasa de dependencia de mayores (15,29% frente al 27,48% del conjunto de la Comunidad de Madrid).

Este rejuvenecimiento relativo de la población ripense permitirán retrasar los efectos del envejecimiento demográfico de la cuarta fase de la transición demográfica que actualmente enfrenta la población española. Sin embargo, el hecho de poseer una generación soporte propietaria de las residencias bastante homogénea también la hará enfrentarse a algunos retos de futuro.



Graf. 25. Pirámide de población de Rivas Vaciamadrid por grupos quinquenales, 2024. Fuente: elaboración propia a partir de datos del INE.

7.11.3 Vivienda

De acuerdo con los datos de Catastro en 2025, Rivas Vaciamadrid cuenta con 35.653 viviendas. El tamaño medio de sus hogares (2,96) supera sensiblemente los valores

medios, tanto español (2,48) como regional (2,5), conteniendo una escasa proporción de hogares unipersonales. Además, es una población con una baja tasa de extranjeros en términos relativos, después de todo el acceso a la vivienda nueva no es algo sencillo para las poblaciones migrantes recién llegadas con escasa estabilidad sociolaboral y redes de apoyo.

El municipio de Rivas no posee apenas casi nada de vivienda infrautilizada, más allá del parque residencial en continuada gestación. El porcentaje de viviendas vacías no llega al 2%, mientras que supera el 9% en el conjunto metropolitano.

7.11.4 Capacidad de acogida

Aunque la definición de la Capacidad de Carga se asocia casi exclusivamente a aquella que definió la Organización Mundial del Turismo como "el número máximo de turistas que pueden visitar en un mismo momento un sitio dado sin causar daños apreciables al medio ambiente, o provocar procesos de destrucción graves de orden físico, biológico, económico y sociocultural, ni una degradación inaceptable del grado de satisfacción de los turistas", otras interpretaciones posteriores como la de Chamberlain que la define como "... el nivel de la actividad humana que puede albergar una zona sin deteriorarse, sin que resulte sensiblemente afectada la comunidad residente, o la calidad de la experiencia de los visitantes."

Se define así la capacidad de carga como un cierto límite de alarma causado por la actividad humana, más allá del cual se producen daños apreciables en el medioambiente, incluyendo los hábitats naturales, o un nivel de uso del espacio más allá del cual los impactos generados exceden los niveles aceptables por la población residente.

El concepto de capacidad de carga ha evolucionado así notablemente desde su aparición. De esta manera, mientras los primeros planteamientos estaban orientados a determinar los niveles intrínsecos de utilización turística y los tipos de usos recreativos que se podían tolerar en un determinado espacio, así como los límites más allá de los cuáles los recursos podrían destruirse o verse inaceptablemente alterados, y que fueron interpretaciones que orientaron los Planes de la primera década del siglo XX; interpretaciones actuales incorporan a esta cuenta también los valores y percepciones de la población, planteando también la capacidad de carga como un concepto asociado a la gestión responsable del territorio.

Por otro lado, la capacidad de carga es una forma de medir o cuantificar la sostenibilidad y, al igual que ésta, presenta un rasgo diferenciador, que es la multidimensionalidad de factores que confluyen: el territorio, el medioambiente, el uso de recursos, las infraestructuras, la conectividad, los equipamientos, el desarrollo local, la conservación de las tradiciones culturales, el sentido de pertenencia, etc. Por tanto, no es un límite absoluto, pues para cada dimensión existe un umbral o restricción a no superar.

No se trataría de descubrir solo un número que establezca el marco superior, ya sea este el número de habitantes de Rivas, si no que se deben abordar las distintas dimensiones asociadas a este fenómeno, en el que convergen múltiples factores, entre los cuales este debe valorarse los siguientes:

- Capacidad de carga física o territorial. Se refiere a la capacidad espacial del para acoger las infraestructuras, equipamientos y el desarrollo de actividades en el territorio municipal. Es un dato objetivo, y tiene relación directa con la dimensión municipal, siendo esta capacidad actualmente muy limitada al haberse consolidado casi en su totalidad los crecimientos del Plan vigente.
- Capacidad de carga ecológica. Tiene en cuenta los factores asociados a la conservación de la biodiversidad y la capacidad y funcionalidad de los ecosistemas. Aborda aspectos como el riesgo de afección directa o indirecta a especies catalogadas de interés, amenazadas o en riesgo de extinción, la alteración de los hábitats naturales de interés o protegidos, reducción de su superficie y las actividades que limiten los requerimientos de las especies en relación con su hábitat. Incluye igualmente aquellos factores de riesgo que inciden en la degradación o alteración irreversible de ecosistemas clave, valiosos o singulares. Hay espacios sensibles del territorio municipal que no deben ocuparse por la afección que esta ocupación puede resultar en el entorno natural, como los suelos de los bordes de los cortados del Jarama.
- Capacidad de carga asociada a recursos y factores ambientales clave. Se refiere a aspectos como la disponibilidad de agua, energía y residuos. Aborda factores de presión como el déficit hídrico para el abastecimiento, la dependencia del agua, el deterioro de los acuíferos y la contaminación de las aguas continentales, la sostenibilidad energética y el incremento de los combustibles fósiles, incluyendo el transporte, así como de la capacidad de gestión de los residuos asociados que se generan y de la minimización y reciclaje de los mismos. La capacidad de carga asociada al transporte, sin un trabajo específico se encuentra comprometida, con lo que es necesario una mejora constante de la red de transporte.
- Capacidad de carga de las Infraestructuras. Considera en primer lugar la capacidad alojativa y su evolución prevista en el planeamiento. Tiene en cuenta igualmente aquellas infraestructuras que implican un factor limitante al crecimiento, como es el caso de la red de saneamiento, la red de abastecimiento y el transporte de electricidad. Específicamente se constata la limitación actual de la red de saneamiento y las inversiones comprometidas que han de ejecutarse para asegurar la suficiencia y calidad del servicio.
- Capacidad de carga social. Límites de tolerancia de la población local en relación con el incremento o desarrollo de las actividades y con el acogimiento de nueva población. Aborda igualmente los aspectos asociados con el empleo, renta y la existencia de

beneficios sociales. Incluye también otros factores que inciden en la calidad de vida de la población local, tales como los efectos sobre la calidad asistencial y sanitaria, oferta de ocio y espacios públicos para la población, y el resto de los servicios. En este caso, y como han expresado otros trabajos y estudios previos es patente la necesidad de refuerzo, entre otros de los equipamientos educativos.

- Capacidad de Carga Psicológica o de Percepción. Guarda relación con el nivel de satisfacción y el sentido de pertenencia, y de los umbrales en los que se perciben efectos negativos en relación al crecimiento.
- Capacidad de carga desde el punto de vista económico, que aborda los límites asociados a la capacidad económica de las administraciones locales a la hora de hacer frente al conjunto de servicios y mantenimiento de los nuevos barrios, identificando el balance de retorno de la actividad en las cuentas públicas. Tiene en cuenta igualmente límites basados en el equilibrio entre los beneficios económicos y los impactos negativos que genera el crecimiento sobre las economías locales.

Es decir, que la capacidad de acogida del municipio, en número de viviendas, actualmente se encuentra comprometida, no sólo por la limitada capacidad de acogida del suelo, cuanto que es muy necesario el refuerzo de los sistemas de transporte y las redes de infraestructuras de servicio con carácter previo a la ejecución de nueva vivienda. Y la dotación de zonas verdes y equipamientos que garantizan óptimas condiciones de habitabilidad y sustento a las actividades que se desarrollan en el territorio, que igualmente demandan suelo finito y, por tanto, son condicionantes de la densificación o expansión urbana. En este caso, Rivas cuenta con zonas verdes que excede los indicadores definidos por la Organización Mundial de la Salud⁴, y con una red de equipamientos existentes, a los que se suman los suelos calificados para este uso, aún expectantes de construcción, con capacidad de satisfacer las necesidades de la población actual, pero que son a su vez condicionantes de cara a futuras densidades, toda vez que el suelo para nuevas dotaciones es finito, y a que presupone una importante inversión de recursos públicos.

En línea con lo anterior, la capacidad de acogida se ve igualmente condicionada por el mismo potencial de crecimiento urbano que, como se ha expuesto, ha llegado a los límites marcados por infraestructuras de comunicación y suelos de protección o con intereses paisajísticos que han de ser preservados.

⁴ Ver análisis presentando en el apartado 7.1.2, Infraestructura verde.

Así las cosas, la propuesta de ordenación debe obedecer no solo a las realidades actuales del municipio, sino al potencial de satisfacción de las necesidades de la población futura, garantizando un equilibrio garante de la calidad de vida.

7.12 Análisis de las alternativas de ordenación:

Según el artículo 18 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, el documento inicial estratégico de la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria contendrá, entre otros, la consideración de alternativas razonables, técnicas y ambientalmente viables para el Plan General.

7.12.1 Formulación y valoración de alternativas:

El paso necesario para la formulación de las diferentes alternativas de ordenación consiste en identificar los problemas clave y formular un diagnóstico coherente de la situación de partida. Esta primera fase corresponde al análisis de la situación actual concebida con la vocación de considerar todos los aspectos que puedan condicionar o determinar el uso del territorio, entre ellos:

- a. Instrumentos de planeamiento vigentes.
- b. Incidencia de las legislaciones sectoriales.
- c. Resultado de los actos de participación pública.
- d. Características naturales del territorio.
- e. Aprovechamientos agrícolas, forestales, ganaderos, cinegéticos, mineros, etc.
- f. Valores paisajísticos, ecológicos, urbanos e histórico-artísticos.
- g. Características de la población.
- h. Edificaciones e infraestructuras.
- i. Obras programadas e inversiones públicas derivadas del planeamiento superior.

El establecimiento de unos criterios y objetivos de intervención, dialécticamente relacionados con el diagnóstico de los problemas clave identificados, constituye el paso previo necesario para la formulación de las opciones concretas de ordenación. Éstas deben responder a los siguientes criterios:

1. Las alternativas de ordenación deben ser conocidas y asumidas por el mayor número posible de ciudadanos, y al mismo tiempo, la formulación del instrumento de ordenación debe ser sensible y permeable a las sugerencias procedentes de la sociedad civil. En efecto, es una pieza decisiva para que la estrategia propuesta desde el instrumento de ordenación tenga la potencialidad de transformarse en un proyecto de ciudad colectivamente asumido.
2. El instrumento de ordenación debe adoptar una perspectiva selectiva e integradora de las diversas opciones propuestas a lo largo del proceso de planificación en sus propuestas.

En cualquier caso, las alternativas se formulan en torno a los objetivos establecidos para la formulación del PGOU, abordando cada una de ellas diferentes estrategias para alcanzarlos.

De cara a la valoración de las alternativas se tienen en consideración los siguientes factores más significativos:

- **Afecciones ambientales y paisajísticas:** se engloban en este apartado todos los elementos que supongan una modificación puntual o permanente, tanto positiva como negativa, sobre elementos como el clima, la calidad del aire, la geología y geomorfología, la hidrología, el suelo, la biodiversidad de flora y fauna, los espacios protegidos o el paisaje, este último como elemento de síntesis de los anteriores y recurso territorial.
- **Afecciones económicas y sociales:** en este marco es preciso evaluar los efectos del Plan sobre los riesgos, tanto de tipo tecnológico como natural, la población, los recursos económicos del municipio y las dinámicas sociales de las que el Plan puede promover.

La intención es prever posibles impactos, tanto favorables como desfavorables, en el municipio o, al menos, detectar la mayor cantidad de ellos con la intención de estudiarlos y plantear diferentes tipos de medidas (prevención, mitigación, corrección o compensación) ante las afecciones.

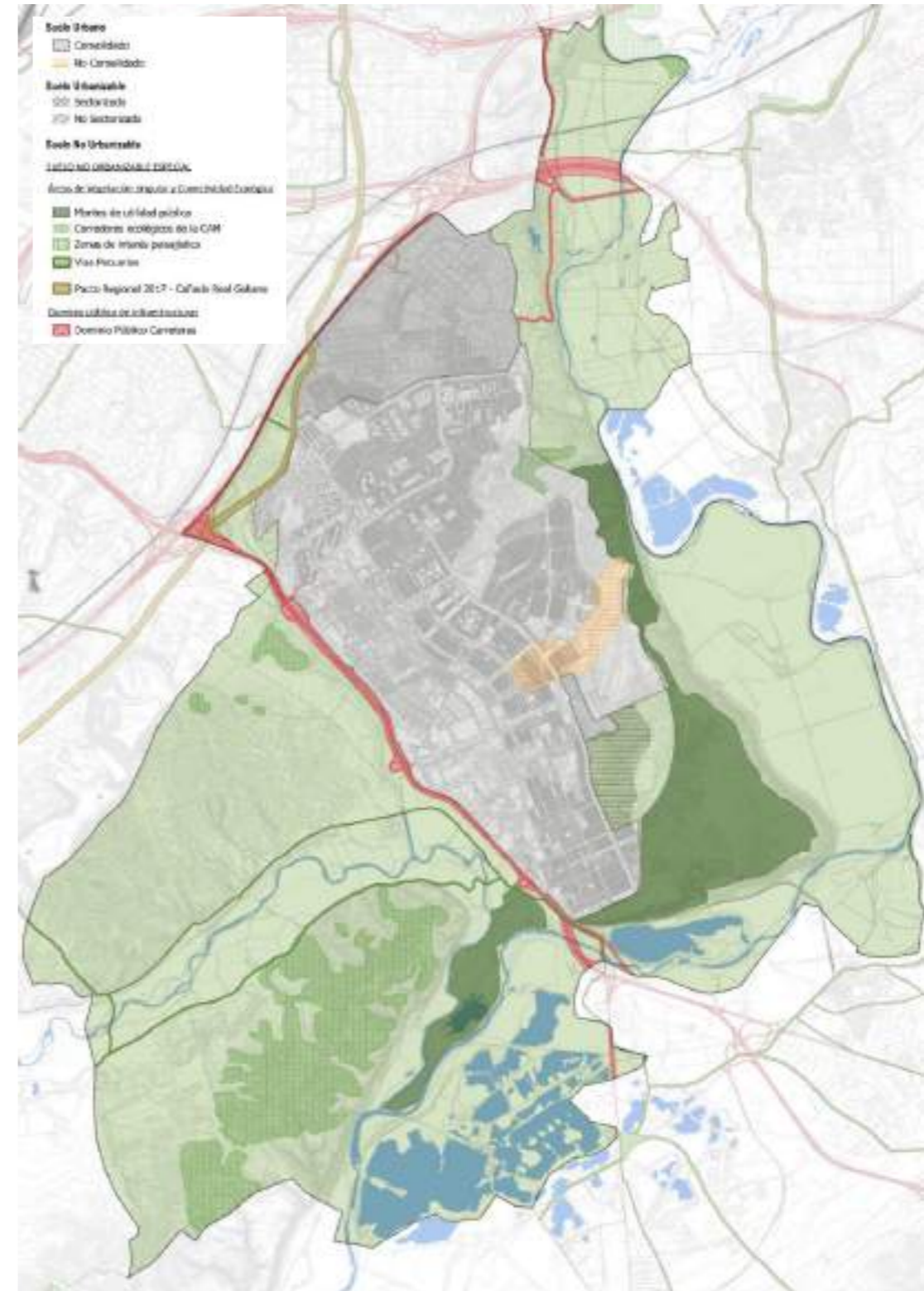
7.12.2 Alternativa 0

La alternativa cero supone la no revisión del PGOU de Rivas Vaciamadrid. Esto significa que se mantendría el planeamiento vigente en el municipio, incorporando al suelo urbano consolidado el ámbito del Plan Parcial Las Colinas, al encontrarse completamente ejecutado; además de la supresión del Plan Parcial Mirador Sur (Sector A). Se corresponde con la revisión del Plan General de Ordenación Urbana, aprobado en 2004. Se conserva igualmente la definición como suelo urbano no consolidado el ámbito del Plan Parcial Mirador Norte, según las definiciones del Plan General vigente.

Esto implica que no se introducen modificaciones en la propuesta de ordenación del Plan Parcial Mirador Norte, lo que implica no repensar el potencial de crecimiento del municipio, dado el potencial actual de densificación de este Sector, con lo cual se perpetuaría el crecimiento del municipio, promoviendo la ocupación expansiva del modelo actual. Parece que esta alternativa no responde a las necesidades actuales del municipio.

CLASE DE SUELO		SUPERFICIE (Ha.)		
URBANO	Urbano consolidado	1.422,42	1.490,29	
	Urbano no consolidado	67,87		
URBANIZABLE SECTORIZADO		337,48		
NO URBANIZABLE	Suelo no urbanizable Especial	Montes de Utilidad Pública	423,59	4.977,86
		Zonas de interés paisajístico	521,20	
		Vegas, cuevas y páramos del Sureste de Madrid	3.882,53	
		Vías pecuarias	20,66	
		Pacto Regional 2017 - Cañada Real	17,41	
		Dominio público de infraestructuras	112,42	

Graf. 26. Tabla de síntesis de la calificación global y clasificación del suelo – Alternativa 0. Fuente: elaboración propia.



Graf. 27. Alternativa 0 o de no revisión del PGOU de Rivas Vaciamadrid. Fuente: elaboración propia.

7.12.3 Alternativa 1 o de crecimiento máximo

Esta segunda alternativa plantea un aumento notable en la disponibilidad de suelo urbanizable. En esta alternativa se plantea aprobada y asumida la modificación del término municipal (Pacto Regional de la Cañada Real Galiana, 2017).

El municipio podrá disponer de todo el suelo, salvo el especialmente protegido, para su urbanización y expansión. Se asumiría como suelo urbanizable el incorporado tras el cambio de límites.

La principal desventaja de esta propuesta es la oportunidad que se le da al continuo urbano de crecer de forma injustificada. El crecimiento urbano debe atender a dinámicas poblacionales positivas y de crecimiento, cuya tendencia ni amplitud coincidiría con la necesidad real.

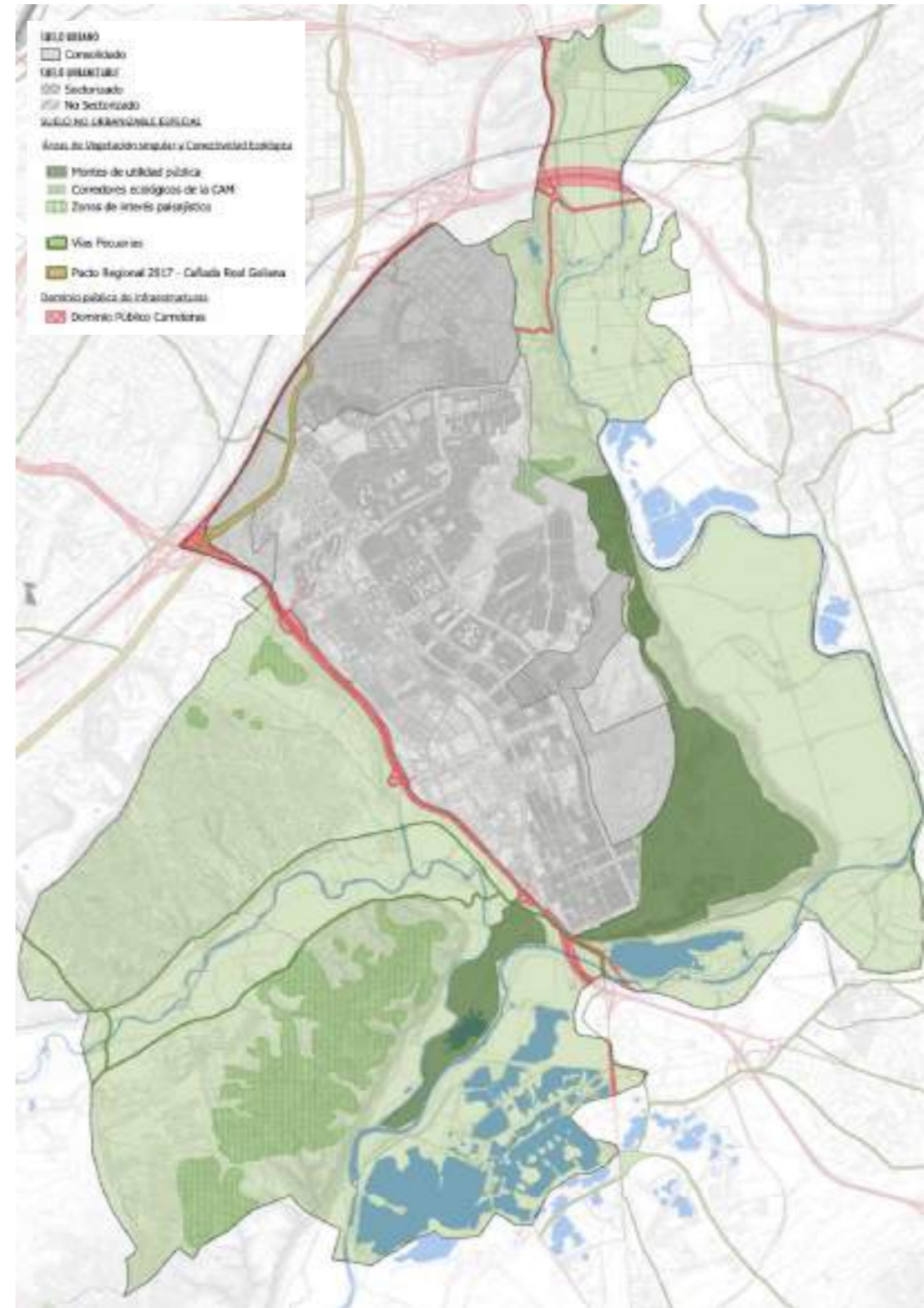
También privaría al núcleo urbano de conseguir una mayor permeabilidad con el entorno natural adyacente, a través de la promoción de espacios de transición y de conectividad ecológica.

Este modelo no va a promover un municipio más íntegro, sostenible y compacto, sino que perpetuaría el crecimiento innecesario y diseminado, promoviendo la ocupación expansiva de suelo edificado. Huiremos del crecimiento desmedido, y se buscarán formas más sostenibles, haciendo un uso razonable del suelo y sus recursos.

Por las estas razones, esta alternativa NO es viable como propuesta de Plan para el municipio de Rivas Vaciamadrid.

CLASE DE SUELO		SUPERFICIE (Ha.)	
URBANO	Urbano consolidado	1.422,42	1.422,42
	Urbanizable Sectorizado	405,36	575,20
URBANIZABLE	Urbanizable No Sectorizado (Ámbito Mirador Sur)	169,83	
	NO URBANIZABLE	Suelo no urbanizable Especial	Montes de Utilidad Pública
Zonas de interés paisajístico			351,62
Vegas, cuevas y páramos del Sureste de Madrid			3.882,53
Vías pecuarias			20,66
Pacto Regional 2017 - Cañada Real			17,41
Dominio público de infraestructuras			111,89
		4.807,70	

Graf. 28. Tabla de síntesis de la calificación global y clasificación del suelo – Alternativa 1. Fuente: elaboración propia.



Graf. 29. Alternativa 1 o de crecimiento máximo. Fuente: elaboración propia.

7.12.4 Alternativa 2 o asumida:

Esta alternativa se caracteriza por un modelo de ciudad sustentado en la consolidación y regeneración urbana desde la innovación, para el desarrollo resiliente y la cohesión social, que permita alcanzar a Rivas la cualidad de ciudad acogedora e inclusiva que se pretende.

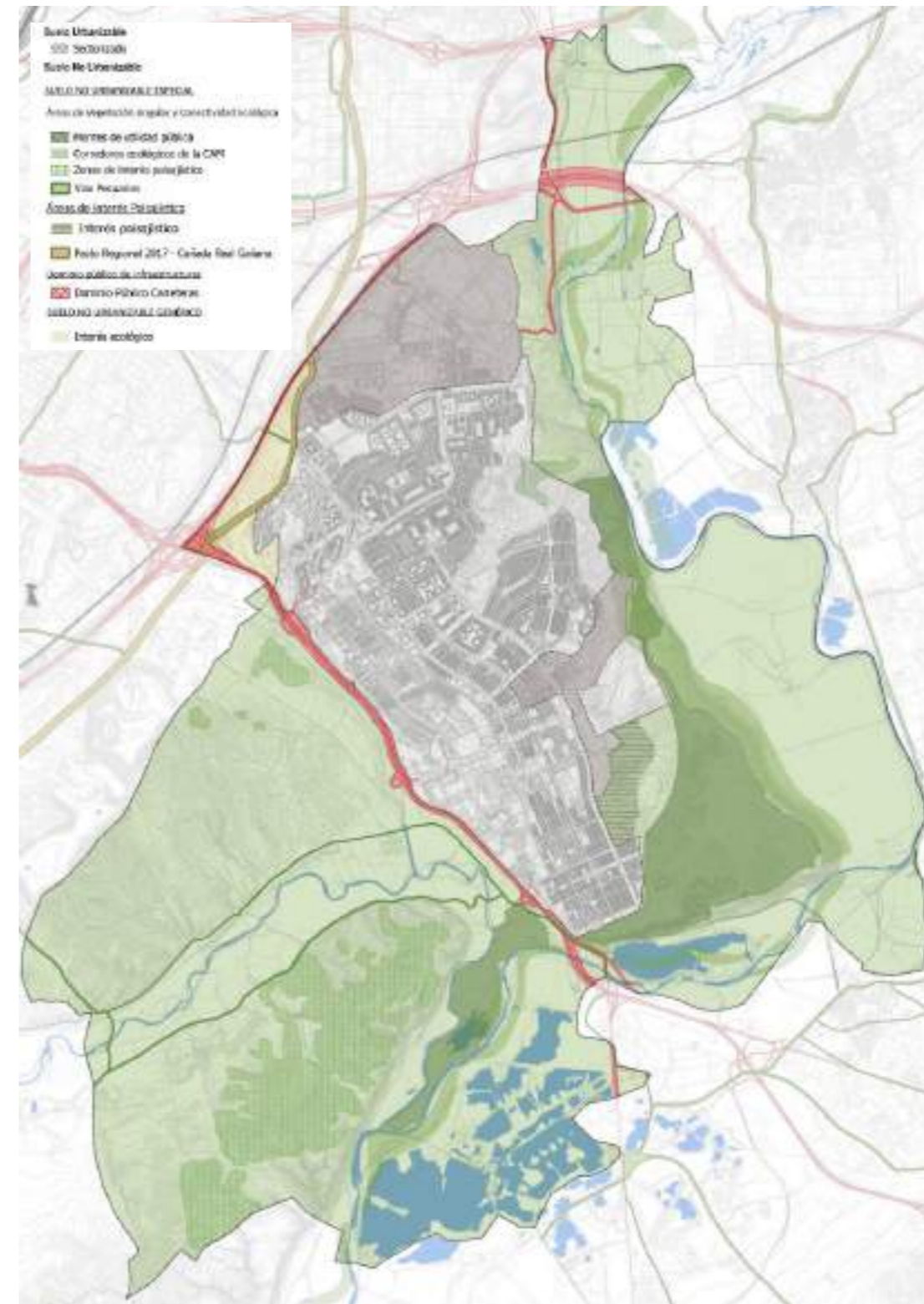
Este modelo apuesta por asegurar la conectividad ecológica entre los grandes espacios naturales protegidos que rodean la ciudad, de tal manera que la infraestructura verde urbana, constituida principalmente por las zonas verdes de gestión pública y privada, genere una red robusta que provea a la ciudadanía de servicios ecosistémicos y facilite la permeabilidad ecológica entre los espacios núcleo.

Adicionalmente, se reduce la superficie total del suelo urbanizable y huella edificada de la ciudad, gracias al cambio de tipologías edificatorias y la ampliación de zonas verdes y suelo protegido.

Por lo expuesto, se valora que este modelo es favorable para asegurar y fortalecer la conectividad ecológica, una ciudad compacta y a su vez, asienta las bases para avanzar hacia un desarrollo sostenible y resiliente.

CLASE DE SUELO		SUPERFICIE (Ha.)		
URBANO CONSOLIDADO		1.425,38		
URBANIZABLE SECTORIZADO		411,72		
NO URBANIZABLE	Suelo no urbanizable Especial	Montes de Utilidad Pública	423,59	4.892,39
		Zonas de interés paisajístico	435,61	
		Vegas, cuevas y páramos del Sureste de Madrid	3.882,53	
		Vías pecuarias	20,66	
		Pacto Regional 2017 - Cañada Real	17,41	
	Dominio público de infraestructuras	112,59		
Suelo no urbanizable Genérico		72,17		

Graf. 30. Tabla de síntesis de la calificación global y clasificación del suelo – Alternativa 2. Fuente: elaboración propia.



Graf. 31. Alternativa 2 o modelo de crecimiento propuesto. Fuente: elaboración propia.

7.13 Compatibilización de la propuesta con la ordenación urbanística de los municipios colindantes.

7.13.1 San Fernando de Henares.

Planeamiento vigente: el Plan General de Ordenación Urbana de San Fernando de Henares fue aprobado definitivamente por resolución de 27 de septiembre de 2002. Este Plan General es el resultado de la revisión y adaptación a la Ley del Suelo del Plan General Municipal de Ordenación Urbana de San Fernando de Henares, aprobado el 26 de Julio de 1988.

El término municipal de San Fernando de Henares es colindante con Rivas Vaciamadrid en una pequeña franja, donde el suelo colindante está clasificado como Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido, vinculado al Parque Regional del Sureste y a la ribera del río Jarama (a excepción de las zonas donde la vía M-50 hace frontera entre municipios, clasificadas como Sistemas Generales).

En el límite con el término municipal de San Fernando de Henares, el Plan General de Rivas Vaciamadrid clasifica estos suelos como Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido, vinculado al Parque Regional del Sureste. En ambos casos, las determinaciones del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Parque Regional del Sureste prevalecerán sobre cualesquiera otros instrumentos de ordenación del territorio o de planificación sectorial en su materia especial, en la forma establecida en su normativa específica.

7.13.2 Mejorada del Campo.

Planeamiento vigente: el Plan General de Ordenación Urbana de Mejorada del Campo fue aprobado definitivamente por resolución de 26 de junio de 1997.

El suelo colindante con Rivas Vaciamadrid está clasificado como Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido, vinculado al Parque Regional del Sureste (a excepción de los suelos clasificados como Sistemas Generales, pertenecientes a las vías R-3 y la M-203).

En el límite con el término municipal de Mejorada del Campo, el Plan General de Rivas Vaciamadrid clasifica estos suelos como Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido, vinculado al Parque Regional del Sureste. En ambos casos, las determinaciones del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Parque Regional del Sureste prevalecerán sobre cualesquiera otros instrumentos de ordenación del territorio o de planificación sectorial en su materia especial, en la forma establecida en su normativa específica.

7.13.3 Velilla de San Antonio.

Planeamiento vigente: el Plan General de Ordenación Urbana de Velilla de San Antonio fue aprobado definitivamente por resolución de 24 de mayo de 1995.

El suelo colindante con Rivas Vaciamadrid está clasificado como Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido, vinculado al Parque Regional del Sureste y al cauce del río Jarama, que es el que establece la frontera física entre ambos municipios.

En el límite con el término municipal de Mejorada del Campo, el Plan General de Rivas Vaciamadrid clasifica estos suelos como Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido, vinculado al Parque Regional del Sureste y al cauce del río Jarama. En ambos casos, las determinaciones del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Parque Regional del Sureste prevalecerán sobre cualesquiera otros instrumentos de ordenación del territorio o de planificación sectorial en su materia especial, en la forma establecida en su normativa específica.

7.13.4 Arganda del Rey.

Planeamiento vigente: el Plan General de Ordenación Urbana de Arganda del Rey fue aprobado definitivamente por resolución de 14 de enero 1999.

El suelo colindante con Rivas Vaciamadrid, que también transcurre cercano al cauce del río Jarama, está principalmente clasificado como Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido, vinculado al Parque Regional del Sureste. El sector colindante UE-019 Azucarera, con uso predominante industrial, está clasificado como suelo urbano no consolidado.

En el límite con el término municipal de Arganda del Rey, el Plan General de Rivas Vaciamadrid clasifica estos suelos como Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido, vinculado al Parque Regional del Sureste. En ambos casos, las determinaciones del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Parque Regional del Sureste prevalecerán sobre cualesquiera otros instrumentos de ordenación del territorio o de planificación sectorial en su materia especial, en la forma establecida en su normativa específica.

7.13.5 San Martín de la Vega.

Planeamiento vigente: el Plan General de Ordenación Urbana de San Martín de la Vega fue aprobado definitivamente por resolución de 29 de octubre de 1996. Actualmente, el PGOU se encuentra en proceso de revisión.

El suelo colindante con Rivas Vaciamadrid está clasificado como Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido, vinculado al Parque Regional del Sureste, al cauce del río Jarama y al sistema lacustre conformado por las Lagunas de las Madres.

En el límite con el término municipal de Mejorada del Campo, el Plan General de Rivas Vaciamadrid clasifica estos suelos como Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido, vinculado al Parque Regional del Sureste. En ambos casos, las determinaciones del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Parque Regional del Sureste prevalecerán

sobre cualesquiera otros instrumentos de ordenación del territorio o de planificación sectorial en su materia especial, en la forma establecida en su normativa específica.

7.13.6 Getafe.

Planeamiento vigente: el Plan General de Ordenación Urbana de Getafe fue aprobado definitivamente por resolución de 24 de mayo de 1995.

El suelo colindante con Rivas Vaciamadrid está clasificado como Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido, vinculado al Parque Regional del Sureste.

En el límite con el término municipal de Mejorada del Campo, el Plan General de Rivas Vaciamadrid clasifica estos suelos como Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido, vinculado al Parque Regional del Sureste. En ambos casos, las determinaciones del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Parque Regional del Sureste prevalecerán sobre cualesquiera otros instrumentos de ordenación del territorio o de planificación sectorial en su materia especial, en la forma establecida en su normativa específica.


7.13.7 Madrid.

Planeamiento vigente: la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid fue aprobada definitivamente por el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid el día 17 de abril de 1997.

El suelo colindante con Rivas Vaciamadrid es extenso y diverso. En la zona más meridional, el Plan General clasifica los suelos como Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido, vinculado al Parque Regional del Sureste. Tras la modificación de lindes, fruto del compromiso suscrito por ambos municipios en el Pacto Regional por la Cañada Real, los terrenos colindantes con Rivas serán los desarrollos residenciales UZP- 2.04 Desarrollo del Este- Los Berrocales, UZP- 2.03 Desarrollo del Este- Los Ahijones, UZP- 2.01 Desarrollo del Este- El Cañaverál y UZP- 2.02 Desarrollo del Este- Los Cerros.

En el límite con el término municipal de Madrid, el Plan General de Rivas Vaciamadrid clasifica estos suelos como Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido, vinculado al Parque Regional del Sureste, en el ámbito más meridional. Hacia el norte, los terrenos colindantes son los desarrollos que contempla el PGOU vigente: UNP- 4.06 Desarrollo del Este- La Vallejana, el desarrollo urbanístico Industrial Norte y los desarrollos que contempla el Plan Parcial Cristo de Rivas.



 SECRETARÍA GENERAL
Ayuntamiento de
Rivas Vaciamadrid

8 DETERMINACIONES ESTRUCTURANTES. PROPUESTA DE ORDENACIÓN

8.1 Clasificación de suelo

El presente Avance establece como determinaciones de ordenación estructurante la clasificación del suelo y la división de cada clase de suelo en las categorías correspondientes. Conforme a lo dispuesto en la legislación aplicable, en su artículo 13 y su disposición transitoria primera se establecen las clases de Suelo Urbano, Suelo Urbanizable y Suelo No Urbanizable de Protección, delimitando cada clase de suelo en función de la situación básica en que se encuentran los terrenos y en base a los criterios de clasificación que establece la Ley 9/2001, teniendo en cuenta, en su caso, las categorías de cada clase de suelo que define la legislación aplicable.

La totalidad del suelo del término municipal de Rivas Vaciamadrid se ha clasificado distinguiendo tres clases de suelo: Suelo Urbano, Suelo Urbanizable y Suelo No Urbanizable de Protección. A continuación, se describe cada una de las clases de suelo previstas:

8.1.1 Suelo urbano

El suelo urbano está constituido por el que procede del Plan General anterior y la incorporación de aquellos suelos que durante la vigencia del anterior instrumento de planeamiento urbanístico han sido objeto de desarrollo y se encuentran urbanizados; esto es, el desarrollo del Plan Parcial de Las Colinas, en el Sector S.U.S.PP-D definido por el Plan General vigente. La superficie total del suelo urbano es 1.425,38 ha., que representa el 21,95% del término municipal, y se divide en veintiún (21) áreas homogéneas, según se detalla más adelante.

De acuerdo a lo establecido en el apartado 1 del artículo 14 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid tendrán la condición de suelo urbano los terrenos que, formando parte de una trama urbana, cumplan alguna de las siguientes condiciones:

- Que sean solares por ser aptos para la edificación o construcción y estar completamente urbanizados, estando pavimentadas las calzadas y soladas y encintadas las aceras de las vías urbanas municipales a que den frente y contando, como mínimo, con los servicios de abastecimiento de agua, evacuación de aguas residuales, suministro de energía eléctrica y alumbrado público conectados a las correspondientes redes públicas.
- Que cuenten con urbanización idónea para la edificación o construcción a que deba otorgar soporte y realizada en grado suficiente, que proporcione, en todo caso, acceso rodado por vía urbana municipal, abastecimiento de agua, evacuación de aguas residuales y suministro de energía eléctrica y alumbrado público.

- Que estén ocupados por la edificación o construcción al menos en las dos terceras partes de los espacios aptos para la misma, conforme a la ordenación que establezca el planeamiento urbanístico.
- Que estén urbanizados en ejecución del planeamiento urbanístico y de conformidad con sus determinaciones.

El Plan General ha incluido en esta clase de suelo únicamente los terrenos que cumplen las condiciones exigidas legalmente, por lo que puede considerarse perfectamente justificada la delimitación del Suelo Urbano recogida en el presente Avance.

Dentro del Suelo Urbano se incluye solamente la categoría de Suelo Urbano Consolidado, según lo establecido en la Ley 9/2001, según se expondrá en el apartado 8.1 de la presente Memoria.

El detalle de las variaciones del suelo urbano comentadas arriba se expone en el siguiente apartado:

8.1.1.1 Ajustes a la clasificación del suelo urbano:

La delimitación del suelo urbano parte del PGOU de 2004, e incorpora modificaciones según se presenta a continuación:

- Incorporación de los suelos consolidados por cambio de lindes del término municipal:**

En 2006, Madrid cedió a Rivas la parte de la urbanización Covibar que le pertenecía hasta entonces (13,84 ha). La linde entre ambos municipios pasó a situarse en ese tramo, al igual que en el superior, en la Cañada Real. Esto implica armonizar la norma del PGOU con la nueva delimitación, dentro de la que se encuentran desarrollos altamente consolidados como los bloques de vivienda multifamiliar al oeste de la Avenida de Covibar. Estas, como se expondrá más adelante, se incluyen dentro del Área Homogénea 3, toda vez que guardan condiciones similares de urbanización y edificación.

- Desarrollo de suelos urbanizables previstos por el PGOU de 2004:**

En la vigencia del Plan General de 2004 se formuló y ejecutó parcialmente el sector S.U.S.P.P-D según las definiciones del anterior Plan. En 2006 fue aprobado el Plan Parcial para este ámbito denominado "Las Colinas", en Pleno del Ayuntamiento que tuvo lugar el 25 de julio, cuyo uso global es residencial. Cuenta con una superficie real en el sector de 101,80 ha., según lo descrito en la Memoria del Plan.

Este desarrollo ha sido ejecutado casi en su totalidad, aunque a la fecha, aún quedan algunas parcelas por edificar. Por tanto, se incorpora como una nueva área homogénea.

Cabe resaltar que este ámbito se encontraba dividido en dos polígonos: el primero, al suroeste de la Avenida Ángel Saavedra, donde se localizan los usos lucrativos del plan; y el segundo, al noreste del Auditorio Miguel Ríos, destinado al cumplimiento de las redes públicas de zonas verdes y equipamientos. Ambos polígonos se incorporan como suelo urbano consolidado.

8.1.1.2 Suelo urbano consolidado

El suelo urbano consolidado se encuentra constituido por todos los solares y por las parcelas que, por su grado de urbanización efectiva y asumida por el planeamiento urbanístico, puedan adquirir la condición de solar, mediante obras accesorias y simultáneas a las de edificación o construcción, y que cumplan alguna de las condiciones establecidas en el apartado 1 y 2 del artículo 14 de la Ley 9/2001.

Según el Artículo 17 de la Ley 9/2001 derechos y deberes de la propiedad en suelo urbano consolidado, el contenido urbanístico del derecho de propiedad en Suelo Urbano Consolidado comprende, además de los derechos generales de la propiedad recogidos en la Ley 9/2001, los siguientes derechos y deberes, cuyo ejercicio se verificará secuencialmente según proceda:

- 1º. Realizar las obras ordinarias de carácter accesorio que resten para completar la urbanización de forma que la parcela adquiera la condición de solar con carácter previo o, en su caso y en las condiciones que se fijen, de forma simultánea a la edificación.
- 2º. Edificar en el solar en las condiciones y, en su caso, plazos establecidos por el planeamiento.
- 3º. Destinar la edificación a alguno de los usos legitimados por la ordenación urbanística en vigor.
- 4º. Conservar y, en su caso, rehabilitar la edificación a fin de que ésta mantenga en todo momento las condiciones mínimas requeridas para la autorización de su ocupación.

8.1.1.3 Suelo Urbano No Consolidado

En esta propuesta de avance del Plan General no se definen suelos bajo esta categoría en los términos del artículo 14.2b. de la Ley 9/2001; a saber, dado que no se definen suelos que sean objeto de actuaciones de reforma o renovación de la urbanización.

No obstante, es preciso indicar que el Plan General vigente reconoció como Suelo Urbano No Consolidado el ámbito del Plan Parcial Mirador Norte, que corresponde al Área Homogénea 12. Esto, según se describe en la Memoria Justificativa de este Plan "(...) Por estar todavía pendiente la ejecución de las obras de urbanización (...)". Lo anterior se encuentra en discordancia con lo establecido en el precitado artículo 14 de la Ley del

Suelo de la Comunidad de Madrid, donde claramente se establecen las condiciones para que un determinado suelo cumpla con la clasificación como urbano. Estas se citan a continuación:

- a) Que **sean solares por ser aptos para la edificación o construcción y estar completamente urbanizados**, estando pavimentadas las calzadas y soladas y encintadas las aceras de las vías urbanas municipales a que den frente y contando, como mínimo, con los servicios de abastecimiento de agua, evacuación de aguas residuales, suministro de energía eléctrica y alumbrado público conectados a las correspondientes redes públicas.
- b) Que **cuenten con urbanización idónea para la edificación o construcción** a que deba otorgar soporte y realizada en grado suficiente, que proporcione, en todo caso, **acceso rodado por vía urbana municipal, abastecimiento de agua, evacuación de aguas residuales y suministro de energía eléctrica y alumbrado público**.
- c) Que **estén ocupados por la edificación o construcción al menos en las dos terceras partes de los espacios aptos para la misma, conforme a la ordenación que establezca el planeamiento urbanístico**.
- d) Que **estén urbanizados en ejecución del planeamiento urbanístico y de conformidad con sus determinaciones**" (resaltados por fuera del texto original).

Sin embargo, el desarrollo de este ámbito aún no ha sido completado, habiéndose ejecutado solamente los suelos comprendidos entre las calles Miguel Gila, Bernardo Atxaga, de Sócrates, de Aristóteles y Luis Mateo Díez, y entre las avenidas Ángel Saavedra y Pablo Iglesias; así como el desarrollo de viviendas unifamiliares en torno a la Calle Pilar Bardem, al norte.

A la fecha, se encuentra aún pendiente la ejecución completa de la sección de la Calle Pilar Bardem y la conexión prevista por el Plan Parcial con la Calle Bernardo Atxaga, además de otras dotaciones de zonas verdes y equipamientos.

Dado que los suelos no cumplían con los requisitos antes expuestos, se considera entonces que es pertinente incluirlos en la clasificación de suelo urbanizable sectorizado, según se detallará en el siguiente apartado.

8.1.2 Suelo urbanizable

Son los suelos que podrán ser objeto de transformación, desarrollando su ordenación pormenorizada de forma directa desde el Plan General o bien remitiendo al preceptivo instrumento de planeamiento de desarrollo (Plan Parcial).

En el Suelo Urbanizable se han previsto solamente la categoría de Suelo urbanizable sectorizado, de la que trata el numeral 2 del artículo 15 de la Ley 9/2001, a saber:

a) *Suelo urbanizable sectorizado, integrado por los terrenos que el planeamiento general prevea expresamente que deben transformarse en suelo urbano y que, a tales efectos, se dividen en recintos denominados sectores.*

Esta decisión se justifica en la inexistencia de reservas de suelos donde pudieran preverse crecimientos futuros, en un territorio tan limitado y circundado tanto por infraestructuras de comunicación como por espacios protegidos y elementos de especial valor ambiental y paisajístico, lo que imposibilita identificar suelos que puedan ser considerados como urbanizables no sectorizados y que, eventualmente pudiesen albergar un desarrollo superior al ya previsto.

Aunado a lo anterior, el literal c) de la disposición transitoria primera de la Ley ibidem establece que, al suelo no urbanizable común, es decir, aquellos que no tienen una especial condición de protección, se les aplicará el régimen establecido para el suelo urbanizable no sectorizado. Sin embargo, no se considera procedente aplicar esta categoría a otros ámbitos ya que, como se mencionó, los suelos no urbanizables cuentan con características que los hacen de especial protección, salvo aquellos suelos que ya han tenido un proceso de antropización.

8.1.2.1 Ajustes a la delimitación del suelo urbanizable:

En la actual propuesta de avance del Plan General se incluyen dos (2) variaciones respecto a la delimitación de los suelos urbanizables respecto a lo establecido en el PGOU vigente:

1. La primera corresponde al Sector S.U.S.PP-A . Este ámbito, denominado “Mirador Sur”, cuenta con un plan parcial con aprobación definitiva del 27 de abril de 2006. Sin embargo, a la fecha este no ha sido ejecutado.

Se propone la incorporación del sector con mayores pendientes como suelo no urbanizable de protección, pues constan no sólo el valor del paisaje cuanto la existencia de hábitats próximos, lo que lo dota de una condición de transición con el tejido urbano, dejando la parte remanente del ámbito como suelo urbanizable sectorizado, que corresponde a los suelos donde se ha desarrollado el equipamiento público “Auditorio Miguel Ríos” y sus áreas complementarias como el recinto ferial y el aparcamiento; habilitándose la consolidación de un mayor desarrollo en usos dotacionales esta posición.

⁵ Un mayor detalle de esta justificación se aborda en el Documento Inicial Estratégico que hace parte integral de la presente propuesta de Avance de Modificación del Plan General.

Por tanto, la porción restante de este sector, según la delimitación del PGOU vigente, se incorpora como suelo no urbanizable de protección, lo que obedece a su valor de situación, valor del paisaje y de suelo de transición como función estratégica en relación con su localización respecto al LIC/ZEC Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste de Madrid; con la ZEPA Cortados y Cantiles de los ríos Jarama y Manzanares; y el Parque Regional del Sureste en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Jarama y Manzanares (Parque Regional del Sureste), por lo que se considera procedente adelantar acciones tendientes a su regeneración, no sólo por su potencial para evolucionar a etapas maduras de encinar, coscojar o quejigar, sino por su cercanía a otras zonas de alta riqueza y vulnerabilidad⁵.

2. La segunda, corresponde al ámbito de Mirador Norte que, como se ha mencionado, integra el suelo urbano no consolidado en el Plan General vigente. Al respecto, es importante aclarar que la redacción del Plan Parcial inicial, que contó con aprobación definitiva del 27 de febrero de 2002, fue entonces formulada para uno de los Sectores del Suelo Urbanizable definidos en el Plan General de Rivas de 1993.

Posteriormente, el Plan Parcial fue objeto de tres modificaciones. La primera, motivado por el Expediente de Declaración de Suelos Contaminados iniciado por la Consejería de Medio Ambiente para este sector, de acuerdo con lo previsto en el Decreto 326/1999 de 26 de noviembre sobre Suelos Contaminados en la Comunidad de Madrid, redelimitando lo que entonces se estableció como “Unidades de Ejecución”, con el ánimo de permitir un desarrollo progresivo de la primera en tanto se realizaban las acciones necesarias para la descontaminación de los suelos. Esta modificación fue aprobada definitivamente el 28 de enero de 2002.

Posteriormente, fue aprobada una Segunda modificación, con el fin de mejorar las condiciones de desarrollo de la segunda “unidad de ejecución, la cual fue aprobada definitivamente el 27 de junio de 2002. Cabe resaltar que previamente se había adelantado el trámite del proyecto de reparcelación para la primera unidad, cuyos Estatutos y Bases de Actuación fueron a su vez aprobados mediante Acuerdo del Ayuntamiento en Pleno fue el 27 de febrero de 2002, además de la constitución de la Junta de Compensación.

Luego, con la Revisión del Plan General de 2004, se decide que la totalidad del ámbito del Plan Parcial sean clasificado como Suelo Urbano No Consolidado, definiendo, tal como se señala el artículo 149 de las Normas Urbanísticas de dicho Plan que “(...)

Las condiciones que se aplicarán en esta zona son las aprobadas en el correspondiente Plan Parcial (...)

Sin embargo, como se expuso anteriormente, la clasificación de suelo urbano no consolidado en los términos de la Ley 9/2001, a la cual tuvo sujeción la revisión del Plan General de 2004, aplica a solares que se encuentran urbanizados, no siendo esta la condición del Plan Parcial de Mirador Norte, dado que a la fecha – y aún hoy – sigue pendiente la ejecución de algunas de las redes públicas proyectadas, como la sección de la Calle Pilar Bardem y la conexión prevista por el Plan Parcial con la Calle Bernardo Atxaga, además de otras dotaciones de zonas verdes y equipamientos. Por tanto, no es posible concluir que el proceso de urbanización ha sido completado y que, por tanto, las parcelas al interior del ámbito adquieran la condición de solar.

Adicionalmente, en 2007 se aprueba una tercera modificación puntual del Plan Parcial, donde se describe que “(...) en dicho Plan Parcial se delimitaba el suelo perteneciente al sector en **dos fases de ejecución, mal denominadas unidad de ejecución número 1 y unidad de ejecución número 2 (...)**” (resaltados por fuera del texto original). Siendo así, desde dicha modificación se reconocía que las dos Unidades de Ejecución a las que se ha hecho referencia son en realidad Fases.

Conforme lo expuesto anteriormente, se encuentra justificación para incluir la totalidad del ámbito dentro de la clasificación de suelo urbanizable sectorizado, tanto de los suelos que ya cuentan con cierta ejecución de la urbanización proyectada por el Plan Parcial, así como los suelos que aún no han sido desarrollados, al tratarse de un solo ámbito que ha sido, con objeto de su ejecución progresiva, dividido previamente en dos fases de ejecución.

Así mismo, se resalta que en el actual Avance de la revisión del Plan General se propone una modificación a la ordenación de este ámbito, la cual está recogida en la correspondiente ficha de gestión.

Adicionalmente, se incluyen otras modificaciones del suelo urbanizable se relacionan con la propuesta de cambio de lindes entre Madrid y Rivas Vaciamadrid de 2019, que obedece a la gestión conjunta entre ambos municipios para dar cumplimiento al Pacto Regional de la Cañada Real, en el que se propone ajustar el límite del término municipal en la M-50, por lo que parte de los suelos al interior del Sector definido por el PGOU anterior pasan a formar parte del municipio de Madrid.

8.1.2.2 Suelo urbanizable sectorizado:

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, está conformado por los siguientes sectores:

- **S.U.S.PP-A:** este ámbito corresponde a la porción del sector delimitado por el anterior Plan General donde se localizan las áreas complementarias al equipamiento público “Auditorio Miguel Ríos”.
- **S.U.S.PP-B:** este sector cuenta con un plan parcial con aprobación definitiva el 27 de abril de 2006 por el Ayuntamiento en Pleno, el cual ha sido objeto de tres (3) modificaciones puntuales. No obstante, el Plan Parcial Cristo de Rivas presenta actualmente carencias en la ejecución de la urbanización, habiéndose, incluso, adelantado fases de edificación sobre urbanización no ejecutada, como zonas verdes de esparcimiento y ocio colectivo, dentro de las que resalta la solución de las redes de servicio y el cumplimiento de las obligaciones del convenio de 2018, que será detallado más adelante.

Si bien este sector conserva su clasificación como suelo urbanizable sectorizado, la presente revisión propone la modificación de sus límites, separando las parcelas que ya han sido urbanizadas o construidas de los suelos que aún no se han ejecutado, al norte de la Avenida de la Democracia. A lo anterior se suma el cambio de lindes entre Madrid y Rivas Vaciamadrid, antes mencionado.

- **S.U.S.PP-C:** Este ámbito mantiene su delimitación respecto al PGOU de 2004. Cuenta con un desarrollo ejecutado casi en su totalidad. Se prevé que la consolidación de la edificabilidad pendiente, así como la ejecución de las redes de abastecimiento, saneamiento de aguas, etc., exteriores al sector, de conformidad con el plan parcial redactado para este sector, denominado “La Fortuna”, aprobado definitivamente el 25 de julio de 2006.
- **S.U.S.PP-E:** corresponde al sector denominado “Industrial Norte”. Al igual que en el caso del Sector S.U.S.PP-B, los suelos que integran este ámbito conservan su clasificación como suelo urbanizable sectorizado, pero haciéndose precisa la modificación de sus límites, a razón, tanto del cambio de lindes entre Madrid y Rivas Vaciamadrid ya descrito, como por la suma de los suelos que se extraen del mencionado sector S.U.S.PP-B.
- **Suelo Urbanizable Sectorizado de Mirador Norte:** que corresponde a su vez a la totalidad del ámbito de este Plan Parcial, que reciben la clasificación como suelos urbanizables a la luz de la justificación expuesta anteriormente.

Para todos los ámbitos se propone un ajuste de las normas urbanísticas generales con el fin de armonizar el desarrollo del territorio con las nuevas necesidades del municipio, en el marco de los objetivos y estrategias expuestas en el apartado 4 de la presente Memoria.

a) Redes de saneamiento pendientes en los sectores de Cristo de Rivas, La Fortuna e Industrial Norte:

El 29 de mayo de 2018 se suscribió el convenio entre el Ayuntamiento de Rivas Vaciamadrid y la Junta de Compensación del Sector Cristo de Rivas, el Sector La Fortuna y el Sector Industrial Norte, dada la necesidad de la ejecución del colector de aguas pluviales, común a estos sectores, que desaguaría en el cauce del Arroyo del Pardo de los Migueles, de la mano de la localización de dos (2) tanques de tormentas, como medida de prevención ante eventuales avenidas extraordinarias. Lo anterior, según señalaba el Plan General de 2004. Estas obras, en concordancia con el artículo 21 de la Ley 9/2001, sería cargada a estos suelos.

Por tanto, dicho convenio tenía por objeto la ejecución del tanque de tormentas, que daría servicio a los desarrollos urbanísticos de los Sectores involucrados, antes enunciados, así como el trazado exterior de los colectores de aguas pluviales que darían servicio a los mismos Sectores.

Previo a la suscripción del convenio en cuestión, habían sido realizadas algunas intervenciones relacionadas con la extracción de aguas pluviales y fecales de los sectores afectados:

- Convenio de 15 de septiembre de 2008, entre el Ayuntamiento y “Promotores Adjudicatarios de la Actividad de Gestión Urbanística”, cuyo objeto era garantizar la disposición de los terrenos necesarios para la ejecución de la red, y el establecimiento de los porcentajes que le correspondían a cada sector del presupuesto total de la obra.
- Se ejecutaron entonces dos (2) colectores, uno (1) de aguas fecales y otro pluviales, que fue costado por los intervinientes.
- Se resalta que la Junta de Compensación del Sector Cristo de Rivas ejecutó una laguna de laminación, ubicada en el Sector Industrial Norte.
- Se redactó un proyecto de ejecución de los colectores, sufragado igualmente por los intervinientes, aunque dicho proyecto fue modificado respecto a las especificaciones iniciales, con la aquiescencia del Canal de Isabel II.
- En 2009 se aprobó la ejecución de las obras de urbanización del Sector de “La Fortuna”, en la Junta de Gobierno local, que constaría de dos fases. La primera, fue recepcionada el 22 de febrero de 2011; y la Fase 2, el 14 de marzo de 2014.

No obstante, a la fecha se encuentra pendiente la culminación de las obras del tanque de tormentas y su recepción por parte del Ayuntamiento. Por tanto, hasta tanto no hayan sido ejecutadas las infraestructuras en cuestión, no se podrá dar por completada la

urbanización, ni siquiera en el sector de La Fortuna, pese a su alto grado de ejecución, razón por la cual en el actual Avance se reitera su clasificación como suelo urbanizable.

8.1.3 Suelo no urbanizable de protección

Lo forman los terrenos que, según señala el art 16 de la Ley 9/2001, quedan sometidos a algún régimen especial de protección incompatible con su transformación de acuerdo con el planeamiento regional territorial o la legislación sectorial, en razón de sus valores paisajísticos, históricos, arqueológicos, científicos, ambientales o culturales, de riesgos naturales acreditados en el planeamiento sectorial, o en función de su sujeción a limitaciones o servidumbres para la protección del dominio público. También lo constituyen aquellos terrenos que este Avance ha considerado necesario preservar por sus valores agrícolas, forestales, ganaderos o por sus riquezas naturales; todos ellos quedan delimitados gráficamente en el presente Avance del Plan General.

Dentro del Suelo No Urbanizable de Protección se incluyen varias categorías de suelo, en función del régimen especial de protección establecido por la legislación sectorial en cada caso. En este sentido, se han considerado las siguientes categorías: las ZEC (Zonas Especiales de Conservación) y ZEPA (Zonas de Especial Protección para las Aves) que componen la Red Natura 2000 en la cuenca del Jarama y el Henares, los espacios naturales protegidos del Parque Regional del Sureste, los Montes Preservados, los Montes de Utilidad Pública, las Vías Pecuarias, los Corredores Ecológicos de la CAM y la categoría de Protección Agraria. Además, el Plan General de Ordenación Urbana ha incluido una categoría para aquellos terrenos cuyos valores intrínsecos representen Áreas de Conectividad Ecológica y Valor Paisajístico.

La superficie total del Suelo No Urbanizable de Protección es de 5220 ha, que representa un porcentaje del 70% de la superficie total del término municipal.

Así, dentro del Suelo No Urbanizable se incluyen las siguientes categorías de suelo:

8.1.3.1 Red Natura 2000

Se incluyen los Suelos Urbanizables de Protección que están constituidos por la Red Natura 2000. En el término municipal de Rivas Vaciamadrid se encuentra el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) “Vegas, cuevas y páramos del Sureste de Madrid”, cuya declaración de Zona Especial de Conservación y su Plan de Gestión se aprobaron mediante el Decreto 104/2014, de 3 de septiembre, del Consejo de Gobierno.

La superficie que esta categoría ocupa en el municipio se corresponde con la que abarca el Parque Regional del Sureste.

8.1.3.2 Parque Regional del Sureste

Incluye los terrenos del suelo no urbanizable incluidas en la propia delimitación del Parque Regional. Dentro del término municipal, su delimitación concuerda con la delimitación de

la ZEC/LIC “Vegas, cuestras y páramos del Sureste de Madrid”. El Parque Regional fue declarado por Ley 6/1994, de 28 de junio, y cuenta con Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) (Decreto 27/1999, de 11 de febrero).

8.1.3.3 Montes Preservados

Los montes preservados son todas aquellas zonas declaradas de Especial Protección y aquellos espacios que constituyan un enclave con valores de entidad local que sea preciso conservar. En la Comunidad de Madrid se declaran dos tipos de montes preservados: las masas arbóreas, arbustivas y subarbustivas de encinar, alcornocal, enebro, sabinar, coscojal y quejigal y las masas arbóreas de castañar, robledal y fresnedal.

En el término municipal de Rivas Vaciamadrid no hay Montes Preservados, por lo que esta categoría no está incluida en los Suelos No Urbanizables de Protección.

8.1.3.4 Montes de Utilidad Pública

Los Montes de Utilidad Pública de la Comunidad de Madrid son aquellos de titularidad pública declarados en aras de satisfacer necesidades de interés regional con funciones de carácter fundamentalmente protector, social o ambiental.

Las funciones de protección de los Montes de Utilidad Pública son las relativas a la regeneración y conservación de suelo, la disminución de la erosión y la captación, protección y conservación de los recursos hídricos, la protección de la fauna y flora, el mantenimiento de los equilibrios ecológicos y sistemas vitales esenciales y la preservación de la diversidad genética y del paisaje.

Se localizan dos Montes de Utilidad Pública en el ámbito de ordenación:

- **209- Riscos y Anexos:** Cuenta con una superficie total de 365,00 ha enteramente pública. Fue incorporado al Catálogo de Montes de Utilidad Pública de la CAM por Decreto de 14 de septiembre de 2006.
- **213- Soto de las Juntas:** Cuenta con una superficie total de 94,60 ha, siendo públicas 91,86 de ellas. Fue incorporado al Catálogo de Montes de Utilidad Pública de la CAM por Decreto de 14 de septiembre de 2006.

8.1.3.5 Vías Pecuarias.

Incluye los terrenos del suelo no urbanizable de protección afectados por las vías pecuarias que discurren por el municipio. Su regulación estará sometida a lo dispuesto en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias y a la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid. Corresponde igualmente a la categoría “Suelo No Urbanizable de Protección de Vías Pecuarias (SNUP-1)”, definida por el Plan General vigente.

En el territorio sobre el que se asienta el ámbito objeto de ordenación encontramos tres coladas que atraviesan el ámbito: Colada de la Posesión, Colada de la Casa de Eulogio al Puente de Arganda y Colada del Congosto.

Código vía pecuaria	Nombre vía pecuaria	Long (m)	Anchura (m)	Clasificación norma aprobación	Clasif. Publicación
2812302	Colada del Congosto	2.000	16.92	18/12/50	BOE 24/12/1950
2812303	Colada de la Casa de Eulogio al Puente de Arganda	6.800	16.92	18/12/50	BOE 24/12/1950
2812304	Colada de la Posesión	5.700	6	18/12/50	BOE 24/12/1950

Graf. 32. Vías pecuarias en el término municipal de Rivas Vaciamadrid. Fuente: Inventario de la Red de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.

8.1.3.6 Carreteras.

Incluye los terrenos del suelo no urbanizable de protección afectados por las carreteras que atraviesan el término municipal de Rivas Vaciamadrid. Su regulación estará sometida a lo dispuesto en el Decreto 29/1993, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de la Comunidad de Madrid. Corresponde igualmente a la categoría “Suelo No Urbanizable de Protección de Vías de Comunicación (SNUP-2)”, definida por el Plan General de 2004.

8.1.3.7 Cauces y riberas.

Incluye los terrenos del suelo no urbanizable de protección ocupados por los cauces y riberas de los ríos y arroyos que atraviesan el término municipal. Su regulación está sometida a lo dispuesto en el R.D. 1/2001, de Aguas y al R.D. 849/1986, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

8.1.3.8 Bienes Protegidos.

Incluye los terrenos del suelo no urbanizable de protección especial que ostentan valores culturales susceptibles de ser protegidos, como los yacimientos arqueológicos, los Bienes de Interés Cultural y sus entornos de protección. Su regulación estará sometida a lo dispuesto en la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español y en la Ley 3/2013, de 18 de junio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid.

Bienes protegidos	Grado de protección	Categoría
Exconvento de Rivas de Jarama	BIC	Monumento Histórico-Artístico
Iglesia de San Marcos	Bien protegido en grado 3º	Edificio
Ayuntamiento	Bien protegido en grado 3º	Edificio
Puente de Arganda (Puente de Paz)	Bien protegido en grado 1º	Monumento
Antiguo ferrocarril	Bien protegido en grado 1º	Bien catalogado
Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama	Según Ley del Parque (Ley 6/1.994 de 28 de junio)	Espacio protegido
Fortines y fortificaciones de la Guerra Civil	Bien protegido en grado 1º	Sitio histórico
Canal del Manzanares	Ambiental	Zona arqueológica
Presa Vieja del Rey, inicio de la Real Acequia del Jarama	Bien protegido en grado 3º	Obra civil
El Negralejo	Bien protegido en grado 2º	Edificio
Casco antiguo (Regiones Devastadas)	Ambiental / integral	Edificio
La Posta Real	Estructural (propuesta)	Edificio
Castillo de Rivas de Jarama	BIC 25/06/1985	Monumento Histórico-Artístico (sin protección en el catálogo municipal, aunque está incluido en la Zona Arqueológica Margen Derecho del Rio Jarama)

Graf. 33. Bienes protegidos incluidos en el Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos del PGOU vigente de Rivas Vaciamadrid.



8.1.3.9 Protección Agropecuaria.

Incluye los terrenos del suelo no urbanizable de protección que no están afectados por una protección superior, ni están sometidos a otras afecciones sectoriales, pero que por su riqueza edafológica requieren ser preservados para los usos agrícolas, constituyendo bandas de protección en torno a la zona urbanizada. El régimen urbanístico será el definido en la Normativa Urbanística del presente Plan General, y el recogido en la Ley 9/2001.

8.1.3.10 Áreas de conectividad ecológica.

Incluye los terrenos de suelo no urbanizable de protección que presente un terreno de conectividad ecológica, distinguiéndose las siguientes subcategorías:

- **Continuidad de Montes.** Este Suelo No Urbanizable de Protección brinda conectividad ecológica para los montes preservados anteriormente mencionados. Protege terrenos que desde el Planeamiento Municipal se considera que deben ser protegidos dado a sus altos valores intrínsecos como lo son una alta densidad de arbolado. Constituyen un enclave con valores de entidad local que son necesarios conservar.
- **Continuidad de ENP/ Red Natura.** Este Suelo No Urbanizable brinda conectividad ecológica para los Espacios Naturales Protegidos. Protege terrenos que desde el Planeamiento Municipal se considera que deben ser protegidos dado a su aporte a la continuidad ecológica de los espacios naturales protegidos que hacen parte de la Red Natura.
- **Corredor Ecológico.** Este Suelo No Urbanizable de Protección brinda conectividad para los corredores ecológicos. Protege terrenos que desde el Planeamiento Municipal se considera que deben ser protegidos dado a su aporte a la continuidad de la red.

8.1.3.11 Suelo no urbanizable genérico:

Se incluyen en esta categoría los suelos objeto de cambio de lindes entre Madrid y Rivas Vaciamadrid, planteado con el fin de facilitar y promover la gestión conjunta entre ambos municipios para dar cumplimiento al Pacto Regional de la Cañada Real. Se incluyen dentro de esta categoría al no contar actualmente con valores ambientales o paisajísticos que los hagan merecedores de preservación o especial protección.

8.1.4 Resumen de la clasificación del suelo:

A continuación, se adjunta una tabla con las superficies de suelo que el presente Avance del Plan General incluye en cada clase de suelo.



Clasificación	Propuesta de avance		PGOU Vigente	
	Superficie (ha.)	%	Superficie (ha.)	%
Suelo Urbano Consolidado	1.425,38	20,98%	1.390,29	20,62%
Suelo Urbanizable Sectorizado	411,72	6,06%	563,67	8,36
Suelo No Urbanizable de Protección	4.892,39	72,02%	4.789,07	71,02%
Suelo No Urbanizable Genérico	72,17	1,06%	0,00	0,00%
SUPERFICIE TOTAL	6.801,66	100,00%	6.743,02	100,00%

Suelo urbano	Propuesta de avance		PGOU Vigente	
	Superficie (ha)	%	Superficie (ha)	%
Suelo Urbano Consolidado	1.425,38	100,00%	1.322,41	95,12
SUPERFICIE TOTAL	1.490,29	100,00%	1.390,29	100,00%

Suelo Urbanizable Sectorizado	Propuesta de avance		PGOU Vigente (1)	
	Superficie (ha)	%	Superficie (ha) (2)	
S.U.S.PP-A	24,78	6,02%	65,26	
S.U.S.PP-B	127,63	31,00%	260,94	
S.U.S.PP-C	35,79	8,69%	35,79	
S.U.S.PP-E	158,74	38,56%	66,86	
S.U.S.PP Mirador Norte	64,78	15,73%	0,00	
SUPERFICIE TOTAL	411,72	100,00%	428,85	

(1) Se incluye en este comparativo únicamente los sectores del suelo urbanizable que conservan su clasificación. Por tanto, no se incluye en esta tabla el Sector de Las Colinas, definido en el PGOU vigente como urbanizable, ya que se incorpora al suelo urbano en la propuesta de avance.

(2) La variación de los sectores de Industrial Norte y Cristo de Rivas obedece a la propuesta de cambio de lindes entre Madrid y Rivas Vaciamadrid.

Suelo No Urbanizable	Propuesta de avance		PGOU Vigente (1)	
	Superficie (ha)	%	Superficie (ha)	%
Montes de Utilidad Pública	423,59	8,53%	4.646,58	97,02%
Zonas de interés paisajístico	435,61	8,77%		
Vegas, cuevas y páramos del Sureste de Madrid	3.882,53	78,20%		
Vías pecuarias	20,66	0,42%	45,79	0,96%
Pacto Regional 2017 - Cañada Real	17,41	0,35%		

Suelo No Urbanizable	Propuesta de avance		PGOU Vigente (1)	
	Superficie (ha)	%	Superficie (ha)	%
Dominio público de infraestructuras	112,59	2,27%	96,70	2,02%
Suelo no urbanizable genérico	72,17	1,45%	0,00	0,00%
SUPERFICIE TOTAL	4.964,56	100,00%	4.789,07	100,00%

(1) Se incluyen las categorías del suelo no urbanizable de protección definidas en el artículo 94 de las normas urbanísticas del Plan General vigente.

Graf. 34. Resumen de la clasificación del suelo.

8.2 Elementos estructurantes del sistema de redes públicas y estructura orgánica.

Las Redes Públicas Supramunicipales, Generales y Locales se pueden distinguir desde el punto de vista funcional, de acuerdo a lo establecido en la Ley 9/2001 artículo 36 Determinaciones sobre las redes públicas.

- **Redes de Infraestructuras:**
 - Red de Infraestructuras de Comunicación (Viarias, Ferroviarias, Vías Pecuarias).
 - Red de Infraestructuras Sociales (Abastecimiento, Saneamiento).
 - Red de Infraestructuras Energéticas (Electricidad, Gas Natural).
- **Redes de Equipamientos:**
 - Red de Zonas Verdes y Espacios libres.
 - Red de Equipamientos Sociales.
- **Redes de Servicios Públicos:**
 - Red de Servicios Urbanos.
 - Red de Viviendas con Protección Pública.

8.2.1 Redes supramunicipales.

Se encuentran constituidas por elementos cuya función, uso, servicio y/o gestión se puede considerar predominantemente de carácter supramunicipal. En ausencia de planeamiento regional territorial, las Redes Supramunicipales se definen por el Plan General de Ordenación Urbana de Rivas Vaciamadrid, incluyendo los siguientes elementos:

8.2.1.1 Red Supramunicipal de Infraestructuras de Comunicaciones Viarias.

La conexión principal con Madrid es la autovía A-3 o Autovía del Este, que atraviesa el municipio en dirección Noroeste-Sureste, estableciendo una frontera artificial entre la zona

residencial-industrial en el margen noreste, y los suelos de protección pertenecientes al Parque Regional del Sureste.

Al respecto de esta autovía, cabe resaltar que en a la fecha de elaboración del presente documento, se están adelantando los diseños para la intervención en la Autovía A-3, denominado "Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-3 de Levante. Tramo: Madrid (M-30)-L.P. Cuenca", que se encuentra en fase de anteproyecto. Anteproyecto.

Al norte también cuenta con la **R-3** y la **M-50**, que interseca con la A-3 en el PK. 13,5. Sin embargo, hasta que no se desarrolle un acceso propio para el municipio en la M-50 (actualmente en ejecución), la gran puerta de entrada al municipio continúa siendo la Autovía del Este, que se encuentra habitualmente congestionada en las horas punta.

No se plantean desde el Plan General nuevos elementos a incorporar a la Red Supramunicipal de Infraestructuras de Comunicaciones Viarias.

8.2.1.2 Red Supramunicipal de Infraestructuras de Comunicaciones Ferroviarias.

Rivas queda unida a la ciudad de Madrid y a Arganda del Rey a través de la Línea 9 de Metro de Madrid, con tres estaciones dentro del espacio urbano: Rivas-Urbanizaciones, Rivas Futura y Rivas Vaciamadrid.

Las determinaciones con respecto a la línea de Metro tienen que ver con las oportunidades que la propia infraestructura brinda al conjunto urbano y, a su vez, con enfrentarse a dos grandes retos que se plantean en la revisión del Plan General: soterrar la línea 9 completa a su paso por el término municipal para transformarla en un nuevo eje verde, y mejorar la accesibilidad a las estaciones de Metro para que una mayor proporción de la ciudadanía se vea beneficiada por este transporte, apostando por una integración multimodal, la repotenciación de las líneas de autobús intraurbanas y la movilidad ciclista.

Igualmente, se incorpora la reserva de suelo para la ejecución de la cuarta estación de la Línea 9, como ya ha sido expuesto a lo largo de esta memoria, a la altura de la Calle José Saramago.

8.2.1.3 Red Supramunicipal de Infraestructuras de Comunicaciones de Vías Pecuarias.

Constituida por la red de vías pecuarias que atraviesa el municipio. Las vías pecuarias existentes en Rivas Vaciamadrid son aquellas incluidas en el Inventario de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.

El Plan General incluye una propuesta de trazados alternativos para garantizar la continuidad de la red de vías pecuarias existente, de tal forma que dichas vías faciliten, junto con la red de sendas, rutas y lindes, el acceso de la ciudadanía al paisaje de alto valor natural que rodea al ámbito urbano, donde tal y como se especifica en los planos de ordenación y en las determinaciones sobre paisaje, existen numerosos hitos.

8.2.1.4 Red Supramunicipal de Infraestructuras de Abastecimiento.

Formado por las infraestructuras de abastecimiento de agua potable del Canal de Isabel II y de la Comunidad de Madrid.

8.2.1.5 Red Supramunicipal de Infraestructuras de Saneamiento.

Formado por las infraestructuras de saneamiento del Canal de Isabel II y de la Comunidad de Madrid.

8.2.1.6 Red Supramunicipal de Infraestructuras Eléctricas.

Formado por las infraestructuras de electricidad de la comunidad de Madrid. Están conformadas por circuitos eléctricos de alta tensión, dos de los cuales transcurren por el extremo norte y otros dos por el extremo sur.

8.2.2 Redes generales.

La delimitación de cada una de las Redes Generales se ha realizado procurando crear conjuntos integrados que conserven cierta continuidad a lo largo de la trama urbana. La ubicación estratégica, junto a infraestructura viaria general, garantiza su función estructurante y una buena accesibilidad.

Se definen en la ordenación estructurante respecto al conjunto del municipio, de forma que cada una tiene las dimensiones y características suficientes para satisfacer adecuadamente las necesidades sociales actuales y potenciales.

Dimensionalmente las distintas redes públicas cumplen con lo establecido en el art. 36 y siguientes de la Ley 9/2001.

8.2.2.1 Red General de Infraestructuras de Comunicaciones Viarias.

El futuro acceso de Rivas Vaciamadrid a la M-50 se realizará en el PK. 27, coincidiendo con el cruce de la M-823 y dando acceso directo al nuevo desarrollo urbanístico de El Cristo de Rivas.

8.2.2.2 Red General de Equipamientos.

Se propone un nuevo equipamiento de grandes dimensiones al sur del ámbito del Plan Parcial Mirador Sur, complementario al Auditorio Miguel Ríos, que por sus dimensiones y características pueda satisfacer las necesidades sociales actuales y potenciales de la ciudadanía. Este equipamiento propuesto integra el Sector S.U.S.PP-A.

8.2.2.3 Red General de Zonas Verdes y Espacios Libres.

Las propuestas de ordenación que se realizan con respecto a la infraestructura verde urbana hacen referencia a los elementos de la red de escala municipal, cuya principal función es asegurar la conectividad ecológica entre las áreas núcleo (definidas por el Parque Regional del Sureste) mediante procesos de renaturalización de borde (cinturón

verde, especialmente reforzado en los ejes que confirman la A-3 y la M-50) y a través de los principales ejes transversales y longitudinales.

Las acciones de renaturalización que robustecerán la Red General de Zonas Verdes y Espacios Libres se proponen en los principales ámbitos de actuación de la revisión del Plan General:

- Sector del Cerro del Olivar (SUR-01), integrando este espacio arbolado en el cinturón o membrana verde que cierre el municipio a modo de Anillo Verde.
- Zonas verdes diseñadas en los nuevos sectores de desarrollo residencial e industrial del ámbito del Plan Parcial de Cristo de Rivas (SUR-02).
- Terrenos del Plan Parcial Mirador Sur (SUR-03) que no están destinados al nuevo equipamiento propuesto, que contribuirán a la protección natural del ámbito y aumentarán la superficie del Suelo No Urbanizable de Protección, en un entorno contiguo al Parque Regional del Sureste, que es además un Monte de Utilidad Pública.

Redes		Superficie (ha.)
Equipamientos y Zonas Verdes	Equipamientos Sociales	148,41
	Zonas Verdes y Espacios Libres	387,42
	Total Zonas verdes y equipamientos	535,83
Infraestructuras	Comunicaciones	119,32
	Infraestructuras Sociales	17,57
	Total infraestructuras	136,89

Graf. 35. Resumen de la clasificación del suelo.

8.2.3 Redes locales.

Las Redes Locales están constituidas por aquellos elementos cuya función se puede limitar al uso, servicio y gestión predominante de quienes habitan en un área homogénea, ámbito de actuación, sector o barrio concreto.

En todo caso, según el art. 36 de la Ley 9/2001, en cada unidad de ejecución del suelo urbanizable no destinado a usos industriales, se cumplen las siguientes cesiones mínimas:

- Las redes locales de equipamientos, infraestructuras y/o servicios será de 30 metros cuadrados por cada 100 metros cuadrados construidos.
- De la reserva anterior al menos el 50 por 100 deberá destinarse a espacios libres públicos arbolados. Estándar que no será de aplicación cuando se trate de vivienda que cuente con zonas verdes o espacios libres privadas al menos en la misma cuantía que la cesión. En el caso de que no se alcanzará, se cederá hasta completarla.

- Por cada 100 metros cuadrados edificables o fracción de cualquier uso deberá preverse, como mínimo, una plaza y media de aparcamiento, siempre en el interior de la parcela privada. La dotación mínima de plazas de aparcamiento deberá mantenerse, aunque se modifique el uso. Estándar que no serán de aplicación en los supuestos establecidos en el art 36 d) de la LSCM.

La definición de los elementos integrantes de las Redes Locales en las nuevas áreas de desarrollo corresponde a la ordenación pormenorizada del planeamiento, a incorporar al Plan General o a redactar y tramitar mediante Plan Parcial posteriormente a la aprobación definitiva del Plan General. En cualquier caso, se tratará de conseguir un reparto equilibrado de las Redes Locales y de incorporarlas a la trama urbana proyectada, evitando ubicaciones marginales.

Los elementos integrantes de las redes locales se diseñarán y localizarán de acuerdo a las acciones establecidas en el presente plan. Los itinerarios peatonales y ciclables son vinculantes para la elaboración del diseño de urbanización de los suelos a desarrollar.

8.2.4 Suelos patrimoniales del Ayuntamiento de Rivas:

En el marco de la gestión urbanística y del suelo, el suelo patrimonial se incorpora en el gráfico adyacente, y está destinado principalmente a la gestión y utilización pública, a fines relacionados con el interés general.

Estos suelos pueden incorporar políticas específicas como la de regeneración urbana y regeneración de barrios, equipamientos y servicios, así como la construcción de vivienda de protección y alquiler social para colectivos de bajos recursos.

8.3 Áreas Homogéneas en Suelo Urbano:

La totalidad del Suelo Urbano clasificado en el presente avance ha sido dividida en catorce (14) áreas homogéneas. Para cada área Homogénea, se señala el uso global y la edificabilidad, de acuerdo a cuantos contenidos se han señalado en la Memoria de Información.

Queda hacer una referencia a la modificación de la legislación autonómica que afecta a los contenidos de las áreas homogéneas realizada en la Ley 7/2024, de 26 de diciembre, de Medias para un desarrollo equilibrado en materia de medio ambiente y ordenación del territorio, donde la posibilidad de incremento de edificabilidad en áreas homogéneas se incorpora de la siguiente forma:

Art. 20.bis, Régimen de las actuaciones de reforma o renovación de la urbanización (...)

2. Las actuaciones de reforma o renovación de la urbanización que incrementen edificabilidad y se desarrollen en áreas homogéneas en las que se alcancen o

superen los estándares de redes locales establecidos en el artículo 36.6, deberán garantizar que las redes locales previstas mantienen, como mínimo, el estándar dotacional previsto por el planeamiento y el ya obtenido en el área. En aquellos casos en los que no se alcance dicho estándar, las actuaciones propuestas deberán cumplir, al menos, con los estándares previstos en el artículo 36.6 para las redes locales.

Art. 42. Contenido sustantivo

6.c) En las áreas homogéneas en las que no se alcance los estándares citados podrán establecerse determinaciones de ordenación que supongan aumentos de edificabilidad, respecto a las condiciones existentes previas al Plan, en actuaciones de dotación, en las actuaciones de reforma o renovación de la urbanización y en las actuaciones de rehabilitación concertada ...

En las actuaciones de dotación y de rehabilitación concertada, cuando el área homogénea no cupla con los estándares del artículo 36.6, deberá garantizarse un incremento mínimo de superficie de redes locales en el ámbito de la actuación, excluida la red viaria de 15 m² de suelo por cada 100 m² aplicado al incremento de edificabilidad, pudiéndose sustituir por su equivalente económico.

La ley, por tanto, incorpora la posibilidad de incremento de edificabilidad en áreas homogéneas, mejorando en este incremento la proporción inicial de redes públicas hasta alcanzar los mínimos establecidos en el artículo 36.6 en actuaciones de dotación y reforma de la ciudad existente que, en el caso de Rivas, afecta a los suelos que completan el barrio de Covibar, ejecutados al amparo de otras regulaciones anteriores.

Cabe resaltar que el Plan General de 2004 definió dieciocho (18) Áreas Homogéneas, que abarcaban la totalidad de los suelos clasificados entonces como urbanos. En la presente propuesta de avance se incluye una nueva Área Homogénea que corresponde al ámbito de Las Colinas que, como ha sido expuesto a lo largo de este documento, fue objeto de la elaboración de un plan parcial, cuya ejecución se encuentra finalizada y las obras de urbanización recepcionadas.

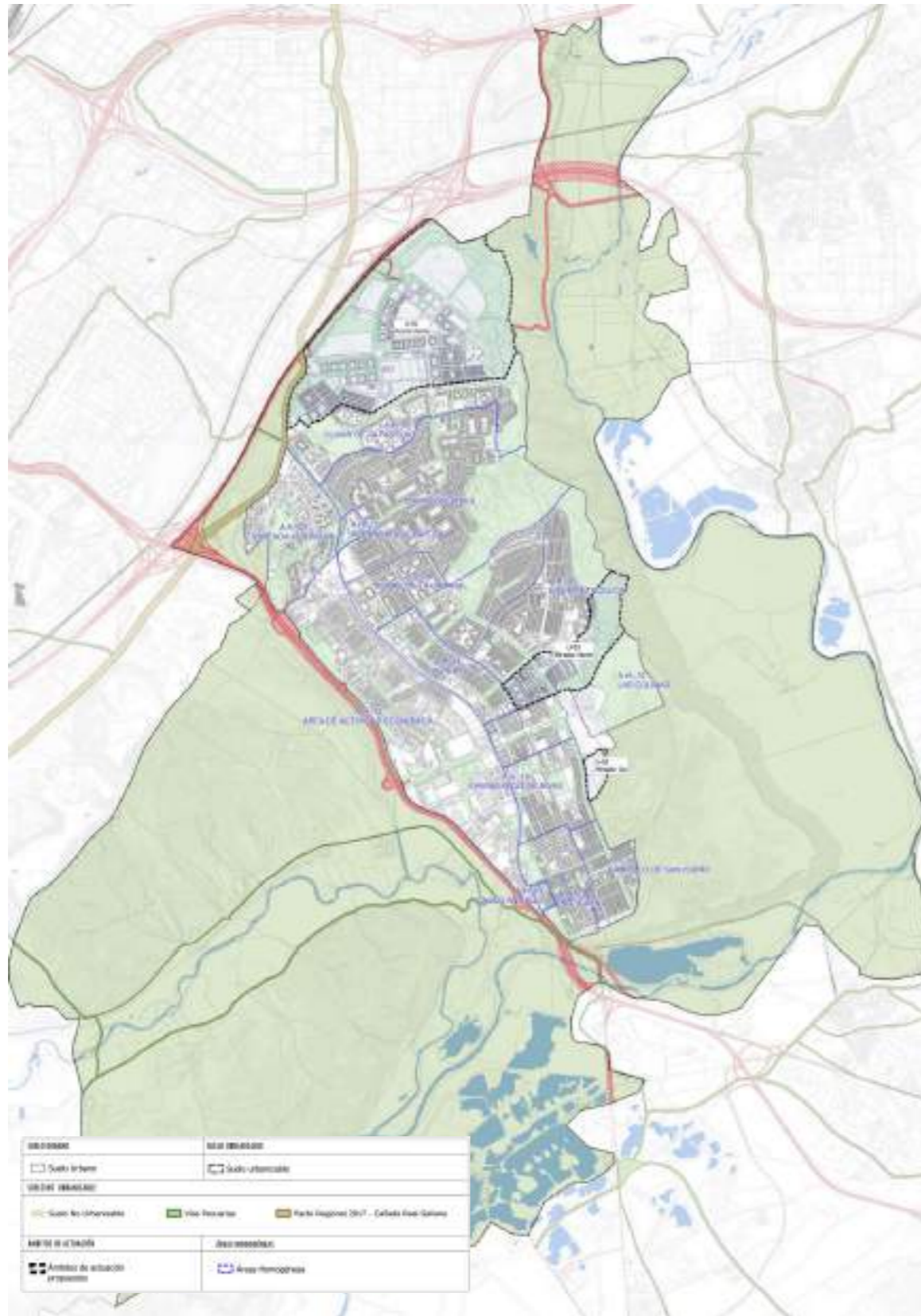
En esta propuesta de avance se redelimita el Área Homogénea 3, A.H.-03, Vivienda Agrupada”, incluyendo los desarrollos residenciales al oeste de la Avenida Covibar, y que fueron resultado del cambio de lindes en 2006, a razón de la cesión por parte de Madrid a Rivas Vaciamadrid.

Así mismo, no se encuentra procedente conservar la división de las áreas homogéneas de actividad económica ubicadas entre la Línea 9 del Metro y la Autovía A-3; y entre la Avenida de los Almendros y la Avenida de Francia. Lo anterior, dada la homogeneidad en relación con los usos del suelo y a su tipología edificatoria, aunque incluyen piezas singulares como el Centro Comercial H2O o el Centro Logístico de Rivas que ocupan

grandes superficies; y dado que sus construcciones fueron ejecutadas a inicios del milenio. Además, están por los elementos estructurantes de ciudad antes enunciados.

Así, con el ánimo de flexibilizar las actuaciones futuras en este ámbito, se propone delimitar una única Área Homogénea denominada A.H.-13, “Área de Actividad Económica”, garantizando además el cumplimiento de lo establecido en el art. 37.1 de la Ley 9/2001, a razón de las mencionadas condiciones de homogeneidad.

Se incorpora a continuación el plano de áreas homogéneas, sobre el que se han grafiado los suelos destinados a zonas verdes y equipamientos.



Graf. 36. Áreas Homogéneas. Fuente: elaboración propia.

No.	ÁREA HOMOGÉNEA
A.H. -01	Casco Antiguo
A.H. -02	La Cigüeña
A.H. -03	Vivienda Agrupada
A.H. -04	Urbanizaciones
A.H. -05	Olivar de la Partija
A.H. -06	Cerro de la Cabaña
A.H. -07	Campillo de San Isidro
A.H. -08	Ampliación del Casco
A.H. -09	Los Montecillos
A.H. -10	Camino Bajo de Rivas
A.H. -11	Canteras
A.H. -12	Área Mixta la Partija
A.H. -13	Área de actividad económica
A.H. -14	Las Colinas

No.	ÁREA HOMOGÉNEA	Supf. Suelo del ÁREA HOMOGÉNEA(m2s.)	Supf. edificada real (m2c)	Coefc de edific. Actual (m2c/m2s)	supf. suelo ZV LOCALES (m2s)	sup. Suelo EQUIPAMIENTOS (m2s)	supf.suelo VIARIO LOCAL (m2s)	Estándar Art. 42,6,c	cumplimiento del Art. 42,6,c)	supf. edificada prevista (m2c)	Coefc edific del ÁREA HOMOGÉNEA (m2c/m2s)	USO GLOBAL	Cumplimiento del Art. 42,6,c) después del incremento de edif.
1	Casco Antiguo	49.872	36.259	0,73	9.100	12.077	28.022	10.878	SI	36.259	0,73	Residencial	SI
2	La Cigüeña	53.145	35.782	0,67	1.988	0	3.246	10.735	NO	35.782	0,67	Residencial	NO
3	Vivienda Agrupada	995.832	390.818	0,39	10.325	66.391	23.540	117.245	NO	390.818	0,39	Residencial	NO
4	Urbanizaciones	2.898.152	1.130.653	0,39	878.268	83.077	233.632	339.196	SI	1.130.653	0,39	Residencial	SI
5	Olivar de la Partija	1.227.913	276.569	0,23	437.484	23.642	69.673	82.971	SI	276.569	0,23	Residencial	SI
6	Cerro de la Cabaña	1.373.759	354.080	0,26	208.984	41.935	178.089	106.224	SI	354.080	0,26	Residencial	SI
7	Campillo de San Isidro	489.478	171.438	0,35	77.246	26.420	178.089	51.431	SI	171.438	0,35	Residencial	SI
8	Ampliación del Casco	544.467	132.810	0,24	57.250	24.671	53.117	39.843	SI	132.810	0,24	Residencial	SI
9	Los Montecillos	1.345.341	384.533	0,29	78.000	90.124	137.595	115.360	SI	384.533	0,29	Residencial	SI
10	Camino Bajo de Rivas	693.334	227.680	0,33	40.000	85.283	125.186	68.304	SI	227.680	0,33	Residencial	SI
11	Canteras	662.832	236.320	0,36	105.487	59.137	78.000	70.896	SI	236.320	0,36	Residencial	SI
12	Área Mixta la Partija	84.870	30.294	0,36	10.790	2.700	9.906	9.088	SI	30.294	0,36	Residencial	SI
13	Área de actividad económica	2.811.763	871.615	0,31	231.660	77.387	225.337	261.485	SI	871.615	0,31	Industrial	SI
14	Las Colinas	1.008.459	364.305	0,36	57.069	52.329	72.895	109.292	SI	364.305	0,36	Residencial	SI
Totales		14.239.216	4.643.156		2.203.651	645.173	1.416.327	1.392.947		4.643.156			

Graf. 37. Áreas homogéneas. Fuente: elaboración propia.

8.3.1 Transferencia de aprovechamientos:

La Ley 11/2022, de 21 de diciembre, de Medidas Urgentes para el Impulso de la Actividad Económica y la Modernización de la Administración de la Comunidad de Madrid, introdujo el artículo 85 bis en la Ley 9/2001, que posibilita la transferencias de aprovechamiento entre parcelas o solares en el suelo urbano consolidado, siempre que se encuentren en la misma área homogénea o ámbito de actuación, o que les sea aplicable la misma ordenanza zonal de ordenación pormenorizada, sin que para ello sea necesario alterar el planeamiento urbanístico aplicable.

Adicionalmente, se establecen las siguientes condiciones:

(...) 2. Para que pueda realizarse la transferencia de aprovechamiento, el incremento de aprovechamiento que comporte a la parcela o solar, deberá ser compatible con los parámetros urbanísticos de la ordenanza zonal que le sea de aplicación a la parcela, sin que sea posible que alguna de las parcelas afectadas

quede sin aprovechamiento urbanístico, debiéndose mantener las correspondientes condiciones de ornato.

3. La transferencia de aprovechamiento será suscrita por los interesados en documento notarial, o certificación administrativa cuando proceda, al cual se le adjuntarán planos expresivos de la localización, dimensiones de las parcelas, aprovechamiento existente, aprovechamiento que se transfiere, así como todos aquellos datos que el ayuntamiento considere necesarios.

4. La transferencia de aprovechamiento debe ser aprobada por el alcalde u órgano en quien delegue, previa comprobación del cumplimiento de los requisitos exigidos, tras lo cual se formalizará en escrita pública y se inscribirá en el registro de la propiedad, en los términos recogidos en la legislación estatal.

5. En todos los municipios existirá un registro público de transferencias de aprovechamiento en los que se anotarán estas y se custodiará un ejemplar completo de la transferencia autorizada por el ayuntamiento.

6. No se podrán conceder licencias o admitir declaraciones responsables para la ejecución de obras o implantación de actividades sobre la parcela o solar en la que se implante el incremento de aprovechamiento transferido, en tanto no se encuentre inscrita la transferencia de aprovechamiento en el registro de la propiedad y en el registro municipal de transferencias de aprovechamiento”.

Respecto a lo definido en los numerales 5 y 6 del precitado artículo, es necesaria la creación de un registro público municipal de transferencia de aprovechamientos.

8.4 Sectores en Suelo Urbanizable Sectorizado

En este capítulo se enuncian los Sectores de Suelo Urbanizable Sectorizado previstos por el presente Avance del Plan General. Las determinaciones establecidas para cada Sector se complementarán con el contenido de las **fichas individualizadas** para cada sector de Suelo Urbanizable Sectorizado contenidas en el correspondiente anexo a la Normas Urbanísticas del Plan General.

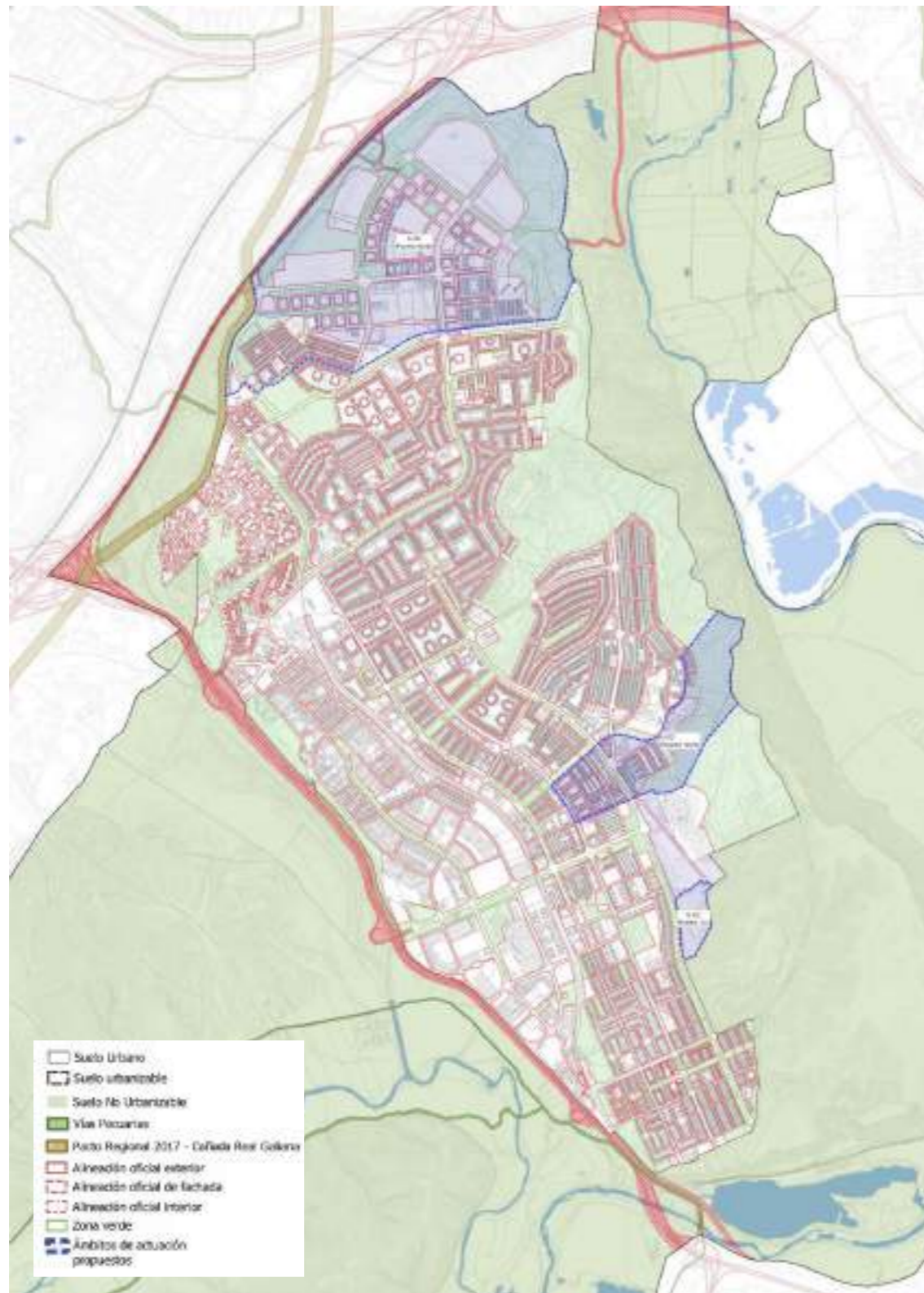
- **Sector U-01 - Puerta Norte.** Se clasifica como Suelo Urbanizable Sectorizado, reiterando la clasificación definida por el PGOU para este suelo, y dado que cuenta con un plan parcial de desarrollo incompleto. Sin embargo, se incluye una nueva propuesta de ordenación, con el fin de mejorar la ordenación que remata el término municipal, en el cual se busca concentrar los desarrollos residenciales en las áreas más próximas al suelo urbano consolidado, promoviendo un modelo de ciudad compacta y mejorando la accesibilidad de las nuevas personas que se asienten en este ámbito.
- **Sector U-02 - Mirador Sur.** Se clasifica como Suelo Urbanizable Sectorizado, reiterando la clasificación definida por el PGOU para este suelo. Se resalta que, si bien cuenta con un plan parcial aprobado, este nunca ha sido ejecutado. Teniendo en cuenta lo anterior, se incluye una nueva visión de desarrollo de este ámbito, proponiendo el desarrollo de una gran superficie de equipamientos que sustituirá el uso residencial, aportando a mejorar la capacidad de carga del territorio desde el aumento de la oferta dotacional en el municipio.
- **Sector U-3 – Mirador Norte.** Se clasifica como Suelo Urbanizable Sectorizado, dado que cuenta con urbanización incompleta. Se incluye igualmente una nueva propuesta de ordenación, promoviendo un desarrollo racional del suelo, con la

suficiente dotación de redes públicas. Se busca completar el viario proyectado, permitiendo el tejido de la trama urbana.

La totalidad del Suelo Urbanizable Sectorizado constituye una única área de reparto. Se han previsto dos ámbitos; el primero, con uso residencial, a saber, el Sector de Puerta Norte; y el ámbito restante destinado a usos dotacionales, con el fin de complementar la oferta de equipamientos del Auditorio Miguel Ríos.

8.5 Nota aclaratoria sobre la producción cartográfica:

Para la producción tanto de los planos de información como de ordenación en la presente propuesta de avance del Plan General de Ordenación Urbana de Rivas, se utilizó la base cartográfica de Catastro (2025), lo cual es especialmente relevante en la definición de las alineaciones y calificación del suelo.

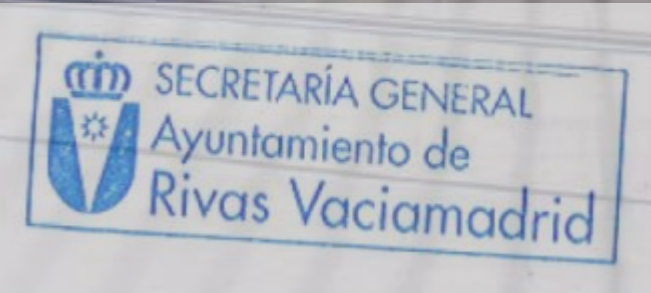


Graf. 38. Ámbitos de Actuación en Suelo Urbanizable Sectorizado. Fuente: elaboración propia.



Rivas Vaciamadrid
Salida 1

Rivas Vaciamadrid
Salida 1



9 RESUMEN EJECUTIVO

En este apartado se recogen las modificaciones incorporadas por el documento en lo relativo a la clasificación del suelo. Se señalan los ámbitos donde el nuevo plan ha alterado la ordenación vigente.

Las modificaciones se resumen en tres (3) apartados. Por un lado, se aborda el cambio de lindes entre el municipio de Rivas Vaciamadrid y Madrid, propuesto con el fin de dar cumplimiento al Pacto Regional de la Cañada Real; y de otra parte, se señalan las modificaciones propuestas sobre el suelo Urbano y Urbanizable, como la nueva delimitación del suelo urbanizable en el sector de “Mirador Sur”, asociado a las apuestas de crecimiento del municipio y a la puesta en valor de las cualidades ambientales y paisajísticas de los cerros al costado este del municipio; y finalmente, se recogen los cambios propuestos en el Suelo No Urbanizable.

9.1 Cambio de lindes:

Esta propuesta de modificación del Plan General se incluyen los nuevos suelos del término municipal en relación con dos hechos:

- El cambio de lindes de 2006, a razón de la cesión por parte de Madrid a Rivas Vaciamadrid de los desarrollos residenciales al oeste de la Avenida Covibar.
- El cambio de lindes propuesto en 2019 con el fin de facilitar y promover la gestión conjunta entre ambos municipios para dar cumplimiento al Pacto Regional de la Cañada Real. A partir de esto último, la M-50 se convertirá en el nuevo eje de separación entre Rivas y Madrid.

9.2 Suelo Urbano y Urbanizable

9.2.1 Modificaciones en la Delimitación del Suelo Urbano:

La modificación del suelo urbano consiste en la incorporación del ámbito S.U.S.P.P-D, que fue formulado y ejecutado en la vigencia del Plan General de 2004, y según las definiciones del anterior Plan General. Dicho plan de uso residencia, denominado “Las Colinas”, fue aprobado en 2006 cuyo uso global es residencial. Cuenta con una superficie real en el sector de 101,80 ha., según lo descrito en la Memoria del Plan. A la fecha, este desarrollo ha sido ejecutado casi en su totalidad, aunque aún quedan algunas parcelas por edificar. Por tanto, se incorpora en el suelo urbano como una nueva área homogénea.

Cabe resaltar que este ámbito se encontraba dividido en dos polígonos: el primero, al suroeste de la Avenida Ángel Saavedra, donde se localizan los usos lucrativos del plan; y

⁶ Un mayor detalle de esta justificación se aborda en el Documento Inicial Estratégico que hace parte integral de la presente propuesta de Avance de Modificación del Plan General.

el segundo, al noreste del Auditorio Miguel Ríos, destinado al cumplimiento de las redes públicas de zonas verdes y equipamientos. Ambos polígonos se incorporan como suelo urbano consolidado.

9.2.2 Suelo Urbanizable:

En la actual propuesta de avance del Plan General se incluyen dos (2) variaciones de la delimitación de los suelos urbanizables respecto a lo establecido en el PGOU vigente:

1. **La primera corresponde al Sector S.U.S.PP-A**. Este ámbito, denominado “Mirador Sur”, cuenta con un plan parcial con aprobación definitiva del 27 de abril de 2006. Sin embargo, a la fecha este no ha sido ejecutado.

Se propone la incorporación del sector con mayores pendientes como suelo no urbanizable de protección, pues constan no sólo el valor del paisaje cuanto la existencia de hábitats próximos, lo que lo dota de una condición de transición con el tejido urbano, dejando la parte remanente del ámbito como suelo urbanizable sectorizado, que corresponde a los suelos donde se ha desarrollado el equipamiento público “Auditorio Miguel Ríos” y sus áreas complementarias como el recinto ferial y el aparcamiento; habilitándose la consolidación de un mayor desarrollo en usos dotacionales esta posición.

Por tanto, la porción restante de este sector, según la delimitación del PGOU vigente, se incorpora como suelo no urbanizable de protección, lo que obedece a su valor de situación, valor del paisaje y de suelo de transición como función estratégica en relación con su localización respecto al LIC/ZEC Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste de Madrid; con la ZEPA Cortados y Cantiles de los ríos Jarama y Manzanares; y el Parque Regional del Sureste en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Jarama y Manzanares (Parque Regional del Sureste), por lo que se considera procedente adelantar acciones tendientes a su regeneración, no sólo por su potencial para evolucionar a etapas maduras de encinar, coscojar o quejigar, sino por su cercanía a otras zonas de alta riqueza y vulnerabilidad⁶.

2. **La segunda, corresponde al ámbito de Mirador Norte** que integra el suelo urbano no consolidado en el Plan General vigente. Esto, dado que a la fecha no se ha completado la urbanización de este ámbito, reconocido por el PGOU de 1993 como Suelo Urbanizable, pero integrado como suelo urbano consolidado en el Plan General Vigente, pero sin que se hubiesen cumplido las condiciones para ser clasificado como urbano. Una explicación más detallada de las condiciones por las cuales este suelo

se incorpora como parte del suelo urbanizable sectorizado en la actual propuesta de Avance, se desarrolla en el apartado 8.1.2 de la presente memoria.

Adicionalmente, se incluyen otras modificaciones del suelo urbanizable se relacionan con la propuesta de cambio de lindes entre Madrid y Rivas Vaciamadrid de 2019, que obedece a la gestión conjunta entre ambos municipios para dar cumplimiento al Pacto Regional de la Cañada Real, en el que se propone ajustar el límite del término municipal en la M-50, por lo que parte de los suelos al interior del Sector definido por el PGOU anterior pasan a formar parte del municipio de Madrid.

Así las cosas, los cambios propuestos se resumen a continuación:

- **Sector U-01 – “Puerta del Norte”:** la delimitación de este sector se ajusta de conformidad con la propuesta de cambio de lindes entre Rivas Vaciamadrid y Madrid. Así mismo, se propone concentrar los desarrollos residenciales en las áreas más próximas al suelo urbano consolidado, promoviendo un modelo de ciudad compacta y mejorando la accesibilidad de los futuros habitantes del ámbito.
- **Sector U-02 – “Mirador Sur”:** se ajusta la delimitación del ámbito, de acuerdo con la clasificación del suelo propuesta en la presente revisión del Plan General, buscando mantener los valores medioambientales del ámbito en colindancia con el Parque Regional del Sureste, y proponiendo una nueva ordenación para el desarrollo de una gran superficie dotacional.
- **Sector U-03 – “Mirador Norte”:** se incluye la totalidad del ámbito clasificado como suelo urbano no consolidado dentro del suelo urbanizable sectorizado.

Respecto al sector S.U.S.PP-C, definido por el PGOU vigente, se resalta que este cuenta con un desarrollo ejecutado casi en su totalidad. Se prevé que la consolidación de la edificabilidad pendiente, así como la ejecución de las redes de abastecimiento, saneamiento de aguas, etc., exteriores al sector, de conformidad con el plan parcial redactado para este sector, denominado “La Fortuna”, aprobado definitivamente el 25 de julio de 2006. Por tanto, este formará parte del ámbito de actuación “Puerta Norte”, descrito anteriormente.

9.3 Suelo No Urbanizable de Protección

Lo forman los terrenos que, según señala el art 16 de la Ley 9/2001, quedan sometidos a algún régimen especial de protección incompatible con su transformación de acuerdo con el planeamiento regional territorial o la legislación sectorial, en razón de sus valores paisajísticos, históricos, arqueológicos, científicos, ambientales o culturales, de riesgos naturales acreditados en el planeamiento sectorial, o en función de su sujeción a limitaciones o servidumbres para la protección del dominio público. También lo

constituyen aquellos terrenos que este Avance ha considerado necesario preservar por sus valores agrícolas, forestales, ganaderos o por sus riquezas naturales; todos ellos quedan delimitados gráficamente en el presente Avance del Plan General.

Dentro del Suelo No Urbanizable de Protección se incluyen varias categorías de suelo, en función del régimen especial de protección establecido por la legislación sectorial en cada caso. En este sentido, se han considerado las siguientes categorías: las ZEC (Zonas Especiales de Conservación) y ZEPA (Zonas de Especial Protección para las Aves) que componen la Red Natura 2000 en la cuenca del Jarama y el Henares, los espacios naturales protegidos del Parque Regional del Sureste, los Montes Preservados, los Montes de Utilidad Pública, las Vías Pecuarias, los Corredores Ecológicos de la CAM y la categoría de Protección Agraria. Además, el Plan General de Ordenación Urbana ha incluido una categoría para aquellos terrenos cuyos valores intrínsecos representen Áreas de Conectividad Ecológica y Valor Paisajístico.

La superficie total del Suelo No Urbanizable de Protección es de 5.220 ha., que representa un porcentaje del 70% de la superficie total del término municipal, y está constituido por:

- **Espacios de la Red Natura 2000:** se incluye como Suelos No Urbanizables de Protección el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) “Vegas, cuevas y páramos del Sureste de Madrid”, cuya declaración de Zona Especial de Conservación y su Plan de Gestión se aprobaron mediante el Decreto 104/2014, de 3 de septiembre, del Consejo de Gobierno.
- **Parque Regional del Sureste:** dentro del término municipal, su delimitación concuerda con la delimitación de la ZEC/LIC “Vegas, cuevas y páramos del Sureste de Madrid”.
- **Montes de Utilidad Pública:** se localizan dos Montes de Utilidad Pública en el ámbito de ordenación:
 - **209- Riscos y Anexos:** cuenta con una superficie total de 365,00 ha enteramente pública.
 - **213- Soto de las Juntas:** cuenta con una superficie total de 94,60 ha, siendo públicas 91,86 de ellas.
- **Vías Pecuarias:** Incluye los terrenos del suelo no urbanizable de protección afectados por las vías pecuarias que discurren por el municipio. En el territorio sobre el que se asienta el ámbito objeto de ordenación encontramos tres coladas que atraviesan el ámbito: Colada de la Posesión, Colada de la Casa de Eulogio al Puente de Arganda y Colada del Congosto.
- **Carreteras:** incluye los terrenos del suelo no urbanizable de protección afectados por las carreteras que atraviesan el término municipal de Rivas Vaciamadrid.

- **Cauces y riberas:** incluye los terrenos del suelo no urbanizable de protección ocupados por los cauces y riberas de los ríos y arroyos que atraviesan el término municipal.
- **Bienes Protegidos:** incluye los terrenos del suelo no urbanizable de protección especial que ostentan valores culturales susceptibles de ser protegidos, como los yacimientos arqueológicos, los Bienes de Interés Cultural y sus entornos de protección.
- **Protección Agropecuaria:** incluye los terrenos del suelo no urbanizable de protección que no están afectados por una protección superior, ni están sometidos a otras afecciones sectoriales, pero que por su riqueza edafológica requieren ser preservados para los usos agrícolas, constituyendo bandas de protección en torno a la zona urbanizada.
- **Áreas de conectividad ecológica:** Incluye los terrenos de suelo no urbanizable de protección que presente un terreno de conectividad ecológica, distinguiéndose las siguientes subcategorías Continuidad de Montes; Continuidad de ENP/ Red Natura; y Corredor Ecológico.

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO	Superficie (ha)	%
SUPERFICIE TOTAL	411,72	100,00%

SUELO NO URBANIZABLE	Superficie (ha)	%
Montes de Utilidad Pública	423,59	8,53%
Zonas de interés paisajístico	435,61	8,77%
Vegas, cuestas y páramos del Sureste de Madrid	3.882,53	78,20%
Vías pecuarias	20,66	0,42%
Pacto Regional 2017 - Cañada Real	17,41	0,35%
Dominio público de infraestructuras	112,59	2,27%
Suelo no urbanizable genérico	72,17	1,45%
SUPERFICIE TOTAL	4.964,56	100,00%

Graf. 39. Resumen de la clasificación del suelo.

9.3.1 Resumen de la clasificación del suelo:


A continuación, se adjunta una tabla con las superficies de suelo que el presente Avance del Plan General incluye en cada clase de suelo.

Clasificación	Superficie (ha.)	%
Suelo Urbano	1.425,38	20,98%
Suelo Urbanizable Sectorizado	411,72	6,06%
Suelo No Urbanizable de Protección	4.892,39	72,02%
Suelo No Urbanizable Genérico	72,17	1,06%
SUPERFICIE TOTAL	6.801,65	100,00%

SUELO URBANO	Superficie (ha)	%
Suelo Urbano Consolidado	1.425,38	100,00%
SUPERFICIE TOTAL	1.425,38	100,00%

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO	Superficie (ha)	%
S.U.S.PP-A	24,78	6,02%
S.U.S.PP-B	127,63	31,00%
S.U.S.PP-C	35,79	8,69%
S.U.S.PP-E	158,74	38,56%
S.U.S.PP Mirador Norte	64,78	15,73%



 SECRETARÍA GENERAL
Ayuntamiento de
Rivas Vaciamadrid