



Dirección General de Infraestructuras Judiciales
CONSEJERÍA DE PRESIDENCIA, JUSTICIA E INTERIOR

Comunidad de Madrid

CIUDAD DE LA JUSTICIA DE MADRID Plan Especial Equipamientos | 2022

DOCUMENTO AMBIENTAL
ESTRATÉGICO

OCTUBRE 2022



RUEDA Y VEGA ARQUITECTOS
www.ruedavega.com



Dirección General de Infraestructuras Judiciales
CONSEJERIA DE PRESIDENCIA, JUSTICIA E INTERIOR

Comunidad de Madrid

CIUDAD DE LA JUSTICIA DE MADRID
Plan Especial Equipamientos - 2022

DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO



RUEDA Y VEGA ARQUITECTOS
www.ruedavega.com

OCTUBRE 2022

INDICE

0.	PRESENTACIÓN	1
1.	DESCRIPCIÓN DEL PLAN ESPECIAL	3
1.1	OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN	3
1.1.1	ANTECEDENTES	3
1.1.2	OBJETIVOS GENERALES	6
1.1.3	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	7
1.2	ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN ESPECIAL	8
1.2.1	PLANTEAMIENTO GENERAL	8
1.2.2	ORDENACIÓN	8
1.2.3	ZONIFICACIÓN DEL ÁMBITO	8
1.2.4	CJM: LA CIUDAD DE LA JUSTICIA DE MADRID	9
1.2.5	ESS: EQUIPAMIENTO SANITARIO SINGULAR	9
1.2.6	ITR: INTERCAMBIADOR DE TRANSPORTES	10
1.2.7	ALTURA MÁXIMA DE EDIFICACIÓN	10
1.2.8	DOCUMENTACIÓN DEL PLAN ESPECIAL	11
1.3	DESARROLLO PREVISIBLE	12
1.3.1	ACTUACIONES DERIVADAS DEL PLAN ESPECIAL	12
1.3.2	NUEVA CIUDAD DE LA JUSTICIA DE MADRID	12
1.3.3	HOSPITAL ENFERMERA ISABEL ZENDAL	13
1.3.4	INSTITUTO DE MEDICINA LEGAL	14
1.3.5	INTERCAMBIADOR DE VALDEBEBAS	14
1.3.6	ORDENACIÓN DE APARCAMIENTOS	15
2.	SITUACIÓN MEDIOAMBIENTAL PREVIA DE LOS TERRENOS	17
2.1	DEFINICIÓN DEL ÁMBITO	17
2.1.1	SITUACIÓN	17
2.1.2	LÍMITE Y SUPERFICIE	18
2.2	CARACTERÍSTICAS DE LOS TERRENOS	18
2.2.1	DESCRIPCIÓN DEL ESTADO ACTUAL	18
2.2.2	TOPOGRAFÍA	19
2.2.3	ACTIVIDAD Y FUNCIONAMIENTO	19
2.2.3.1	HOSPITAL ISABEL ZENDAL	20
2.2.3.2	INSTITUTO DE MEDICINA LEGAL	20
3.	EFFECTOS PREVISIBLES	21
3.1	EFFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES	21
3.1.1	CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA	21

3.1.2	CONTAMINACIÓN ACÚSTICA.....	23
3.1.3	AFECCIÓN A LA GEOLOGÍA/GEOMORFOLOGÍA.....	24
3.1.4	AFECCIÓN SOBRE EL AGUA Y SU DINÁMICA	24
3.1.5	AFECCIÓN SOBRE EL SUELO	24
3.1.6	AFECCIÓN SOBRE LA VEGETACIÓN	24
3.1.7	AFECCIÓN SOBRE LA FAUNA.....	24
3.1.8	AFECCIÓN SOBRE EL PAISAJE.....	24
3.1.9	AFECCIÓN SOBRE EL PATRIMONIO HISTÓRICO Y ARTÍSTICO Y ARQUEOLÓGICO.....	25
3.1.10	AFECCIÓN SOBRE EL MEDIO SOCIOECONÓMICO	25
3.2	EFFECTOS SOBRE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y SECTORIAL CONCURRENTE	25
3.2.1	INFRAESTRUCTURAS DE ABASTECIMIENTO DE AGUA	25
3.2.2	INFRAESTRUCTURAS DE SANEAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES	26
3.2.3	TRANSPORTE PÚBLICO	26
3.2.4	ACCESIBILIDAD VIARIA	26
3.2.5	CONEXIÓN ELÉCTRICA EXTERIOR	27
3.2.6	AFECCIONES AERONÁUTICAS	27
3.2.7	AFECCIÓN FERROVIARIA	28
4.	PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN SIMPLIFICADO	31
4.1	ADECUACIÓN DEL PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO	31
4.2	PROCEDIMIENTO DE TRAMITACIÓN	31
5.	MOTIVOS DE LA SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS	33
5.1	ALTERNATIVAS RELATIVAS AL INTERCAMBIADOR DE TRANSPORTE	33
5.2	ALTERNATIVAS RELATIVAS A LA CIUDAD DE LA JUSTICIA	33
5.2.1	ALTERNATIVA 0.....	33
5.2.2	ALTERNATIVA 1.....	35
5.2.3	ALTERNATIVA 2.....	38
5.2.4	JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA	39
5.3	ALTERNATIVAS RELATIVAS AL EQUIPAMIENTO SANITARIO SINGULAR	40
6.	MEDIDAS FRENTE A IMPACTOS AMBIENTALES	41
6.1	IMPACTOS SOBRE LA ATMÓSFERA	41
6.2	IMPACTO DE LOS MOVIMIENTOS DE TIERRAS	42
6.3	IMPACTO DE LOS RESIDUOS GENERADOS	42
6.4	IMPACTO SOBRE EL MEDIO NOCTURNO	42
6.5	IMPACTO SOBRE EL CONSUMO ENERGÉTICO	43
6.6	IMPACTO ACÚSTICO	44
6.7	IMPACTO SOBRE EL CONSUMO DE AGUA	44
6.8	IMPACTO DE LA GENERACIÓN DE EFLUENTES	45
6.9	IMPACTO SOBRE LA VEGETACIÓN	45
7.	MEDIDAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN	47
7.1	PROGRAMA DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL	47

7.1.1	PLANTEAMIENTO	47
7.1.2	OBJETO DEL PROGRAMA DE SEGUIMIENTO	47
7.2	INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD	48
7.3	VIGILANCIA EN LA FASE PREVIA A LA EJECUCIÓN DE OBRAS	50
7.3.1	MEDIDA 1: VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO DE LAS MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL.....	50
7.3.1.1	ACCIONES	50
7.3.1.2	RESPONSABLES Y MOMENTO DE REALIZACIÓN	50
7.3.2	MEDIDA 2: VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO DE LAS MEDIDAS QUE DEBERÁN ADOPTARSE DURANTE LAS FASES DE REALIZACIÓN Y FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS	50
7.3.2.1	ACCIONES:	50
7.3.2.2	RESPONSABLES Y MOMENTO DE REALIZACIÓN	50
7.3.3	MEDIDA 3: VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO DE LAS MEDIDAS RELATIVAS A LA GESTIÓN DE RESIDUOS	51
7.3.3.1	ACCIONES:	51
7.3.3.2	RESPONSABLES Y MOMENTO DE REALIZACIÓN:	51
7.3.4	MEDIDA 4: PRELIMINARES DE LA EJECUCIÓN	51
7.4	VIGILANCIA EN LA FASE DE OBRA	51
7.4.1	SUBFASE 1: SEGUIMIENTO DE LA OBRA CIVIL	51
7.4.2	SUBFASE 2: SEGUIMIENTO DE LA REVEGETACIÓN	52
7.4.3	SUBFASE 3: CONTROL DE LA EMISIÓN ACÚSTICA DE LA MAQUINARIA	52
7.4.4	SUBFASE 4: CONTROL DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS Y ACÚSTICAS DE LA OBRA	52
7.4.5	SUBFASE 5: EMISIÓN DE INFORMES	53

0. PRESENTACIÓN

El presente documento contiene el **DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO** para la **Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada del PLAN ESPECIAL CIUDAD DE LA JUSTICIA** promovido por la **CONSEJERIA DE PRESIDENCIA, JUSTICIA E INTERIOR** de la Comunidad de Madrid, quien encargó su redacción al estudio de arquitectura y urbanismo **RUEDA Y VEGA ASOCIADOS SLP** mediante encargo formalizado el 29 de noviembre de 2021.

El contenido del documento incluye las cuestiones que deben acompañar la solicitud de inicio del procedimiento de evaluación, señalados en el artículo 29.1 de la Ley 21/2013.

Firma el presente documento el arquitecto responsable de su redacción, en representación de **RUEDA Y VEGA ASOCIADOS SLP** y del conjunto del equipo redactor.

Octubre de 2022

Jesús M^a Rueda Colinas, Arquitecto

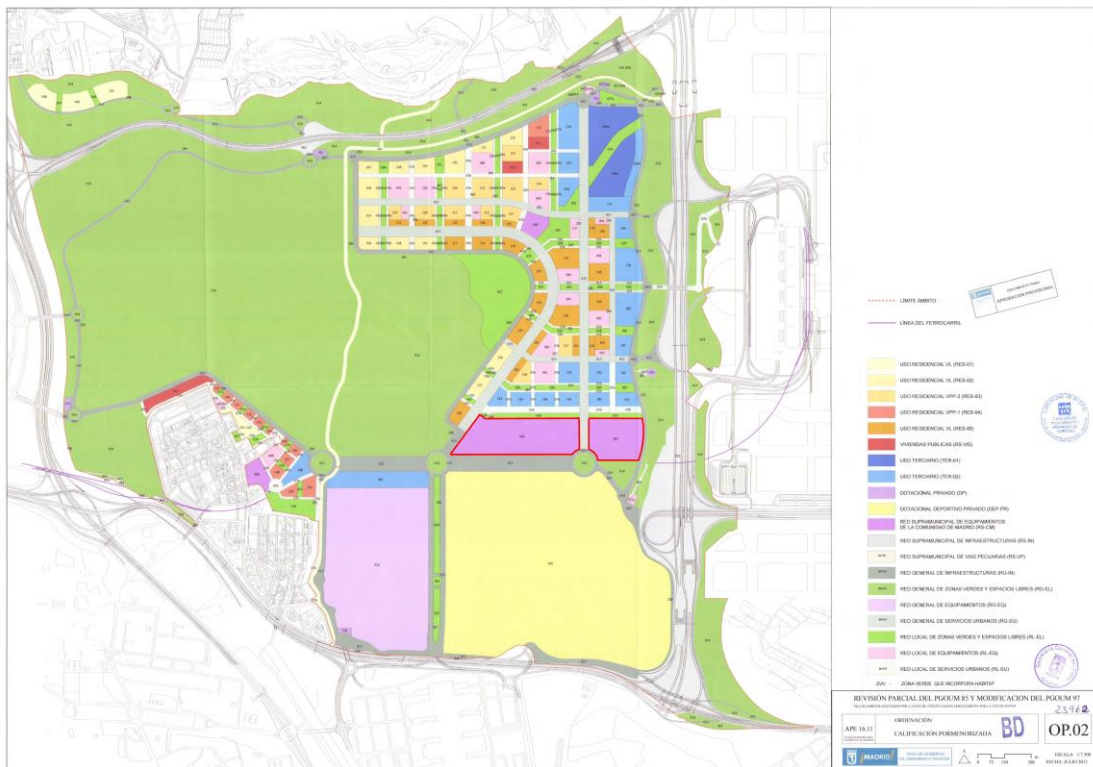
1. DESCRIPCIÓN DEL PLAN ESPECIAL

1.1 OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN

1.1.1 ANTECEDENTES

El ámbito del presente Plan Especial comprende las parcelas 6 y 7 del APE. 16.11 “Ciudad Aeroportuaria – Parque de Valdebebas” del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997 (PGOUM-97), desarrollado por el Plan Parcial del Sector US-4.01 “Parque de Valdebebas”, aprobado definitivamente el 23/11/2004. Se han tramitado y aprobado tres modificaciones del Plan Parcial, así como una “Revisión Parcial del PGOUM85 y Modificación del PGOUM-97 en los Ámbitos Afectados por la STSJ de 27/02/03”, casada parcialmente por la STS de 2/07/07, expediente 711/2013/01157 del Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible de Madrid.

Dicho planeamiento califica estas parcelas como Red Supramunicipal de Equipamientos de la Comunidad de Madrid, con una superficie total de 202.388 m², remitiendo su ordenación pormenorizada a su vez a otro instrumento de desarrollo, Plan Especial de Grandes Equipamientos de la Comunidad de Madrid.



Las condiciones particulares de desarrollo para ese Plan Especial se incorporan en una ficha específica del Plan Parcial, recogiendo su superficie, los usos cualificados, compatibles y prohibidos, la edificabilidad máxima de 303.577 m²c y otras condiciones particulares.

PLAN ESPECIAL "GRANDES EQUIPAMIENTOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID"
--

Localización plano nº:	O.3
Iniciativa de Planeamiento:	Pública
Instrumento de Planeamiento:	Plan Especial
Superficie total del ámbito:	202.385 m ²

CONDICIONES PARTICULARES:

Uso cualificado:	Red Supramunicipal de equipamientos Sociales y Servicios de la Comunidad de Madrid: - Gran Equipamiento Administrativo - Intercambiador de Transportes
Coefficiente de edificabilidad (m ² /m ²):	1,5
Edificabilidad máxima:	303.577 m ²
Usos compatibles:	Según NN.UU. del PGOUM (Título 7, capítulo 7).
Usos prohibidos:	A definir por el Plan Especial
Altura máxima de la edificación sobre rasante	A definir por el Plan Especial

CONDICIONES DE FORMA Y VOLÚMEN PARA LA EDIFICACIÓN:

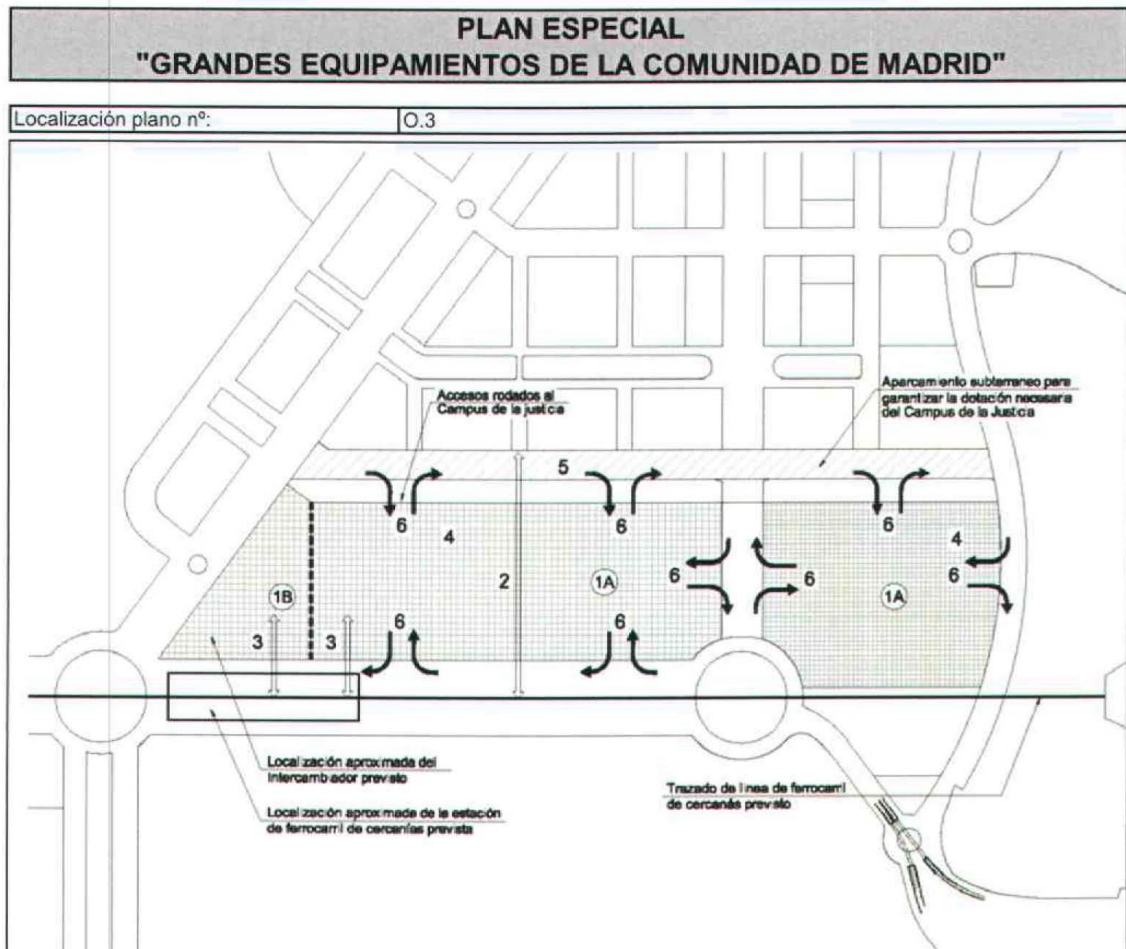
A definir por el Plan Especial

OBJETIVOS:

1. Ordenar el desarrollo del sector definiendo los usos en las ubicaciones de referencia indicadas en el plano adjunto (1A Gran Equipamiento Administrativo "Campus de la Justicia", 1B Intercambiador) y los usos compatibles con los mismos, distribuyendo las superficies de éstos y disponiendo los volúmenes de edificación necesarios.
2. Se recomienda la permeabilidad de la solución adoptada mediante conectores peatonales que den continuidad a la trama urbana colindante.
3. Garantizar el acceso directo desde la estación de Cercanías tanto al Gran Equipamiento administrativo como al Intercambiador
4. Resolver el contenido de los espacios libres, en particular la relación entre espacios ajardinados o arbolados
5. Aparcamiento bajo la calle 7A destinado a la dotación de uso público, que por condiciones de seguridad no se puede localizar en el interior de la parcela, de modo que se dote al Campus de la Justicia de las plazas de estacionamiento necesarias para su buen funcionamiento
6. Garantizar el acceso rodado necesario para el buen funcionamiento del Campus de la Justicia desde los suelos públicos que lo rodean. En las zonas verdes colindantes al ámbito en su linde norte, la superficie máxima a ocupar por estos viarios de acceso rodado no podrá superar los 3.007 m² correspondientes a suelos calificados de servicios urbanos de red local

OBSERVACIONES:

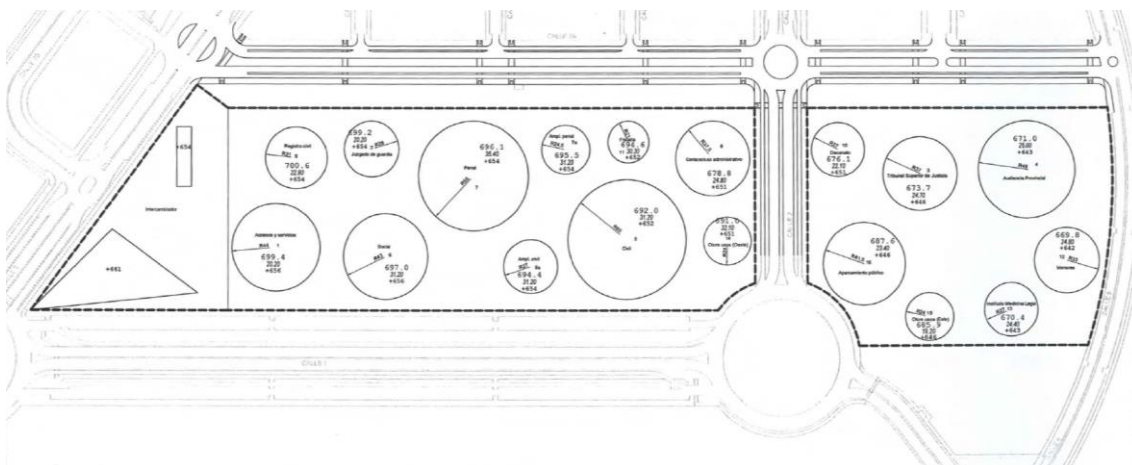
- . Se garantizará mediante la distancia adecuada a las edificaciones, que se cumplan lo dispuesto en el decreto 78/1999, de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica, tanto en los niveles de inmisión y emisión acústica como en lo relativo al índice de percepción vibratoria K.
- . En cuanto a las alturas máximas de la edificación se estará a las determinaciones de Aviación Civil
- . Se deberán llevar a cabo estudios y actuaciones arqueológicas previas a cualquier ordenación o movimientos de tierras
- . La urbanización se hará de forma que tenga en cuenta la del resto del ámbito



En desarrollo de las prescripciones del Plan Parcial, en 2006 se aprobó el Plan Especial "Campus de la Justicia de Madrid". Su ordenación plantea concentrar en el ámbito las distintas sedes judiciales antes dispersas por la ciudad, con el fin de optimizar el uso de las infraestructuras y mejorar el funcionamiento de la administración de justicia, en correspondencia con los objetivos de la Consejería de Justicia e Interior.

Conforme a las condiciones de la ficha del Plan Parcial, el Plan Especial diferenció en el ámbito dos zonas ordenanza, la destinada a Campus de la Justicia y la destinada a intercambiador de transportes. Sobre esta última se limitó a definir su perímetro y superficie, remitiendo las condiciones de edificación a las genéricas del PGOUM-97 para este tipo de infraestructuras.

En cuanto a la configuración del Campus, el Plan Especial definió 18 áreas de movimiento de edificación de traza circular, con una superficie ocupada sobre rasante de 77.039 metros cuadrados, lo que significa una ocupación inferior al 40% del total del ámbito.



Por otra parte, el Plan Especial asignó la totalidad de la edificabilidad computable al Campus de la Justicia, considerando como no computable la edificabilidad del intercambiador de transportes, por su carácter de infraestructura. Así mismo, distribuyó esa edificabilidad entre distintos usos pormenorizados integrados en el uso cualificado de equipamiento administrativo judicial, conforme al siguiente detalle.

Número identificación en plano	Denominación	Edificabilidad computable (m ² c)
1	Accesos y servicios	17.000
2	Juzgados de guardia	7.719
3	Tribunal superior	19.907
4	Audiencia provincial	35.560
5	Civil/Mercantil	47.008
5a	Ampliación civil/mercantil	13.536
6	Social	26.571
7	Penal	45.934
7a	Ampliación penal	11.034
8	Contencioso administrativo	16.812
9	Registro civil	10.792
10	BI/Decanato	7.968
11	Fiscalía	7.723
12	Menores	16.790
13	IML	9.360
14	Otros usos oeste	3.932
15	Otros usos este	3.931
16	Aparcamiento	2.000
Total Campus de la Justicia		303.577

Tras la aprobación del Plan Especial en 2006 sólo se construyó el edificio correspondiente al Instituto de Medicina Legal, en la parcela 7. Las crisis de 2008 y 2012, junto con circunstancias sobrevenidas de otro orden, paralizaron la continuidad del desarrollo completo de la Ciudad de la Justicia en los términos inicialmente planificados.

1.1.2 **OBJETIVOS GENERALES**

El objetivo general del presente Plan Especial es sustituir al Plan Especial temático aprobado en 2006, redefiniendo los términos del desarrollo urbanístico del ámbito “Grandes Equipamientos de la Comunidad de Madrid”, calificado como red pública supramunicipal de equipamientos en el planeamiento del APE 16-01 del PGOU de Madrid. El Plan Especial define una nueva ordenación pormenorizada, estableciendo el conjunto de determinaciones urbanísticas que habrán de ordenar la implantación en esta pieza de la nueva Ciudad de la Justicia de Madrid y el nuevo Intercambiador de Transporte de Valdebebas, así como la regularización del Hospital Enfermera Isabel Zendal y el Instituto de Medicina Legal, ambos ya construidos en el ámbito.

La dispersión del patrimonio judicial existente en la actualidad, el déficit de espacios o la distribución no adecuada de los usos, la antigüedad de construcción de los mismos, y la falta de concentración de órganos pertenecientes a un mismo orden jurisdiccional, resta celeridad y eficiencia a la actividad de los profesionales del ámbito judicial, que para desarrollar sus labores deben efectuar desplazamientos a

distintas sedes, aun cuando sus asuntos recaigan en una misma instancia y orden jurisdiccional; una casuística que por supuesto, también afecta a la ciudadanía usuaria de la Administración de Justicia madrileña.

Ante esta situación, en el ejercicio de las competencias atribuidas a la Comunidad de Madrid en materia de administración de justicia, la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior aborda la creación de la Ciudad de la Justicia de Madrid con el objetivo de concentrar en un único espacio la pluralidad de órganos jurisdiccionales que tienen su sede en la capital; concretamente 356 órganos judiciales, distribuidos en 28 edificios.

El emplazamiento elegido para ello pretende aprovechar la revitalización y el crecimiento de una zona estratégica de Madrid (Valdebebas), aprovechando la disponibilidad de terrenos de titularidad autonómica en la zona, y la reciente construcción allí de diversas infraestructuras, como son el Hospital de Emergencias y el nuevo proyecto de intercambiador de transporte, que busca vertebrar la zona Noroeste de Madrid con la ampliación de la Línea 11 de Metro hacia Valdebebas, en el marco de un nuevo plan de movilidad para la zona que permitirá conectarla con IFEMA y el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid – Barajas.

En desarrollo de estos planteamientos, la actuación persigue los siguientes objetivos de interés público:

- Centralizar los edificios judiciales en una misma sede, solventando el déficit de espacios y la antigüedad constructiva de algunos de los edificios actuales.
- Generar espacios de reserva al objeto de dotar las necesidades de espacio para las futuras ampliaciones de la planta judicial de Madrid.
- Mejorar la eficacia y funcionamiento de los órganos judiciales, eliminando la merma en la operatividad de la Administración de Justicia derivada de la dispersión de las sedes judiciales.
- Dotar de unas infraestructuras modernas y funcionales al partido judicial de Madrid, de manera que la actividad de los operadores jurídicos se desarrolle con los mejores parámetros de calidad posibles.
- Proteger a las víctimas de delitos y la intimidad de los/as usuarios/as, implementando espacios de atención específica y separación de circulaciones entre detenidos/as, funcionarios/as y público.
- Creación de unas infraestructuras judiciales plenamente accesibles, sin barreras arquitectónicas y con la implementación de las medidas necesarias para lograr la accesibilidad universal en los edificios judiciales, que permita el acceso efectivo a la justicia de todas las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones que el resto de los usuarios de este servicio público esencial.

1.1.3 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Como instrumento que define un elemento de la red pública supramunicipal de equipamientos de la Comunidad de Madrid, su objeto se encuadra entre los asignados por el artículo 50.1-a LSCM para los planes especiales, persiguiendo las siguientes finalidades:

1. Formalizar el Plan Especial de Grandes Equipamientos exigido por el correspondiente Plan Parcial del Sector US-4.01 “Parque de Valdebebas” para definir la ordenación pormenorizada de las parcelas 6 y 7 del sector, sobre las que se plantea la nueva Ciudad de la Justicia. Vendrá a sustituir a la ordenación vigente, establecida por el Plan Especial aprobado en 2006, que posteriormente se integró en la pormenorización de la Revisión Parcial del PGOUM85 y Modificación del PGOUM-97 en los Ámbitos Afectados por la STSJ de 27/02/03.
2. Ajustar el planeamiento para compatibilizarlo con los proyectos de equipamientos de la Comunidad de Madrid que han sido aprobados en el ámbito conforme al artículo 163.5 de la LSCM: Hospital de Emergencias Isabel Zendal e Intercambiador de Valdebebas.
3. Establecer una ordenación pormenorizada del ámbito que integre los nuevos usos judiciales con otros usos existentes y previstos en la parcela. A tal efecto, el Plan Especial preverá tres zonas de ordenación:

- a. Sedes Judiciales.
 - b. Equipamiento Sanitario.
 - c. Intercambiador de Transportes.
4. Distribuir entre las distintas zonas la edificabilidad no lucrativa asignada al ámbito por el Plan Parcial del Sector US-4.01, incorporado como APE-16.11 al PGOUM.
 5. Permitir la disposición libre de edificios en la parcela, con la única limitación de una ocupación máxima y/o unos retranqueos mínimos a los linderos de parcela. Debe posibilitarse tanto la implantación de toda la edificabilidad no lucrativa en un único edificio como la disposición en varios.
 6. Definir otras condiciones de edificación, tales como el número máximo de plantas o la altura máxima en metros, de forma alineada con las afecciones aeronáuticas concurrentes sobre la parcela.
 7. Definir los usos compatibles asociados habilitando su posible implantación en edificios exclusivos dentro de la parcela, no sólo dentro de los edificios de uso judicial.

1.2 ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN ESPECIAL

1.2.1 PLANTEAMIENTO GENERAL

Las determinaciones establecidas para el ámbito por la vigente ficha del APE 16.11, no permiten desarrollar el programa de necesidades que la Comunidad de Madrid precisa para estos equipamientos; entre otros motivos por los siguientes:

1. El tope de edificabilidad máxima resulta insuficiente para recoger las instalaciones judiciales requeridas para la nueva Ciudad de la Justicia.
2. Las parcelas destinadas a sedes judiciales por el PE-2006 consumen la totalidad de la edificabilidad no lucrativa, no incluyendo la consumida por el proyecto del Intercambiador de Valdebebas aprobado conforme al artículo 163.5 LSCM.
3. No se recogen los usos correspondientes al Hospital Isabel Zendal, ya ejecutado conforme a proyecto aprobado también conforme al artículo 163.5 LSCM.

Así mismo, las condiciones de edificación señaladas para el Campus de la Justicia por el Plan Especial vigente corresponden a una única solución de proyecto posible. Es necesario romper esta rigidez, permitiendo a distintos proyectistas plantear soluciones diversas y abriendo el abanico de posibilidades para elegir la opción arquitectónica más adecuada. Por todo ello resulta necesario modificar las condiciones urbanísticas del ámbito conforme a lo detallado a continuación.

1.2.2 ORDENACIÓN

La ordenación se limita a establecer las condiciones de edificación y uso sobre las parcelas delimitadas por el viario circundante, sin alterar la estructura y distribución de espacios públicos y sin requerir ninguna obra de urbanización sobre el espacio público exterior. Sobre estas parcelas no se establece una ordenación de volúmenes concreta, que queda remitida a proyecto. Se definen únicamente áreas de movimiento, a través del establecimiento de retranqueos mínimos a linderos; se establece la edificabilidad máxima, siempre de carácter no lucrativo; y se define la altura máxima, de forma ajustada a las afecciones aeronáuticas de la Superficie Cónica y la Superficie Horizontal Interna de las pistas del Aeropuerto de Barajas.

1.2.3 ZONIFICACIÓN DEL ÁMBITO

El Plan Especial diferencia dentro el ámbito tres Zonas de Ordenación en correspondencia con los distintos usos previstos. Cada una de estas zonas está regulada mediante una Norma Zonal específica, con condiciones pormenorizadas de uso y edificación que se recogen en las Normas Urbanísticas, representándose su ámbito en el plano de Ordenación PO-1 del Plan Especial.

Las zonas que se establecen son:

1. CJM: Ciudad de la Justicia de Madrid. Ocupa la mayor parte de la parcela 06, donde se desarrollará el programa funcional de la Ciudad de la Justicia.
2. ESS: Equipamiento Sanitario Singular. Corresponde con la parcela 07, ocupada por el Hospital Isabel Zendal y el Instituto de Medicina Legal.
3. ITR: Intercambiador de transportes.

El siguiente cuadro recoge las superficies y edificabilidades asignadas a cada una de las tres zonas, junto con la ya consumida por los edificios existentes en la parcela 07 y por el proyecto aprobado sobre la parcela 06.

ZONA	USOS	SUP. DE PARCELA m ² s	SUP. EDIFICABLE consumida m ² c	SUP. EDIFICABLE máxima (no lucrativa) m ² c	SUP. EDIFICABLE remanente m ² c
ITR	INTERCAMBIADOR TRANSPORTES	25.249,00	6.835,12	25.249,00	18.413,88
CJM	CIUDAD DE LA JUSTICIA	107.357,00		290.000,00	290.000,00
	TOTAL PARCELA 06	132.606,00		315.249,00	308.413,88
ESS	HOSPITAL ISABEL ZENDAL	60.109,00	45.877,75	50.000,00	4.122,25
	INSTITUTO MEDICINA LEGAL	9.673,00	8.180,00	10.000,00	1.820,00
	TOTAL PARCELA 07	69.782,00		60.000,00	5.942,25
	TOTALES	202.388,00	60.892,87	375.249,00	314.356,13

1.2.4 **CJM: LA CIUDAD DE LA JUSTICIA DE MADRID**

Se ordena con los siguientes criterios:

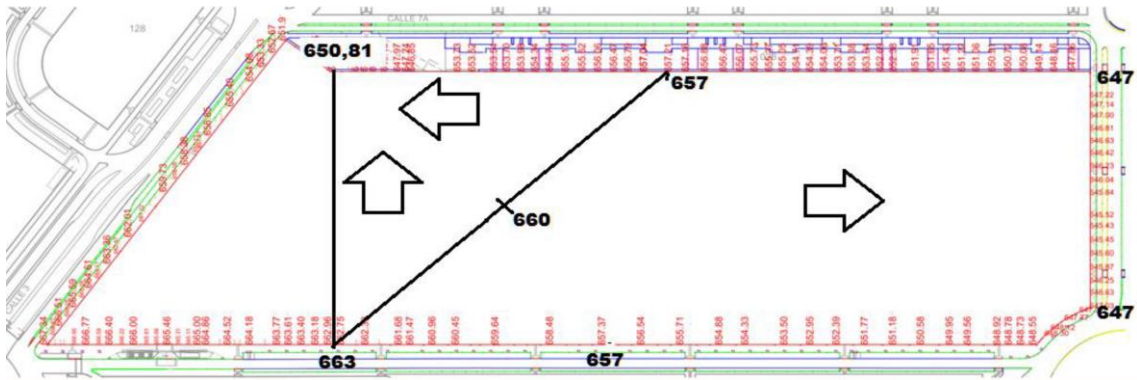
1. Se permite la posibilidad (no la obligación) de establecer un recinto cerrado y vallado, por cuestiones de seguridad, ajustado a los límites del área calificada.
2. Se renuncia a señalar un área de movimiento específica para cada edificio del programa, permitiendo al proyecto plantear el edificio o los edificios que a juicio del proyectista mejor resuelvan las necesidades planteadas. El único requisito es el de implantarse dentro de las superficies ocupables genéricas resultantes de aplicar los siguientes retranqueos:
 - a. Las edificaciones respetarán un retranqueo de 20 m respecto a la alineación señalada en el frente oriental de la parcela, en la fachada a la Avenida Manuel Fraga Iribarne, en correspondencia con el retranqueo de igual dimensión que presenta el Hospital Isabel Zendal en la fachada opuesta de esta avenida.
 - b. En el resto de linderos de parcela, la edificación respetará un retranqueo de 10 metros respecto a la alineación exterior con el fin de permitir las circulaciones en todo el perímetro.
3. Para regular la altura máxima de la edificación no se define un número máximo de plantas sino una cota máxima en metros, justificada en el apartado 3.3.5 de la presente memoria. La altura de las construcciones e instalaciones, así como de cualquier otra actuación que se contemple en esta zona, incluidos todos sus elementos (como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos), así como cualquier otro añadido sobre tales construcciones, no podrá superar las condiciones de altura máxima definidas por la Superficie Cónica y la Superficie Horizontal Interna de las pistas del Aeropuerto de Barajas, recogidas en el plano PO-4 de la Ordenación Pormenorizada del APE 16-11.

1.2.5 **ESS: EQUIPAMIENTO SANITARIO SINGULAR**

Se trata de la parcela ocupada por el Hospital Isabel Zendal y el Instituto de Medicina Legal.

1. Se define un área ocupable acomodada a los edificios existentes, con los siguientes criterios:
 - a. Retranqueo de 20 m en el lindero oeste, en el frente a la Avenida Manuel Fraga Iribarne. Es el retranqueo que actualmente presenta el edificio del Hospital Isabel Zendal.
 - b. Retranqueo de 10 m al resto de linderos.

cotas de rasante existente oscilan entre los 647 msnm en el frente a la Avenida Manuel Fraga y los 663 msnm en el lindero con la parcela del intercambiador.



Conjugando ambos datos, se establece una condición normativa de altura máxima del lado de la seguridad, por la que la altura de la edificación no podrá superar en ningún punto un plano inclinado ideal definido con sus líneas de nivel orientadas en sentido norte sur, y cotas + 43,00 m en el frente a Manuel Fraga (690 m – 647 m = 43 m) y de + 37,00 m en el lindero con la parcela del intercambiador (700 m - 663m = 37 m); en ambos casos medidas desde la cota del punto medio del lindero correspondiente.

1.2.8 DOCUMENTACIÓN DEL PLAN ESPECIAL

El Plan Especial se compone de la siguiente documentación:

1. Documentación Informativa.
 - a. Memoria de Información.
 - b. Planos de Información.
2. Documentación Ambiental.
 - a. Documento Ambiental Estratégico para la Evaluación Ambiental Estratégica simplificada del Plan Especial, con los contenidos del artículo 29.1 de la Ley 21/2013.
 - b. Estudio acústico, incluyendo la zonificación acústica requerida por el artículo 5.1 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del ruido.
 - c. Estudio de contaminación atmosférica y cambio climático, conforme a lo previsto en el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático.
3. Documentación Normativa:
 - a. Memoria de Ordenación. Incluye la memoria de viabilidad y sostenibilidad económica, la memoria de impacto normativo y el resumen ejecutivo.
 - b. Normas Urbanísticas.
 - c. Planos de Ordenación. La ordenación pormenorizada establecida por el Plan Especial se expresa gráficamente en los siguientes planos:
 - i. PO-1: Ordenación Pormenorizada.
 - ii. PO-2: Ordenación sobre ortofoto.
 - d. Estudio de Tráfico y Movilidad.
 - e. Estudio Arqueológico del conjunto del Sector US-4.01 "Parque de Valdebebas".

1.3 DESARROLLO PREVISIBLE

1.3.1 ACTUACIONES DERIVADAS DEL PLAN ESPECIAL

En desarrollo del Plan Especial se ejecutarán las siguientes actuaciones:

1. Construcción de la nueva Ciudad de la Justicia de Madrid.
2. Regularización de los edificios ya construidos en la parcela 7: Hospital Isabel Zendal e Instituto de Medicina Legal.
3. Construcción del nuevo Intercambiador de Valdebebas.

Aunque el PE-2006 también establecía un ámbito destinado a un Intercambiador de Transportes, la nueva propuesta suprime las áreas de movimiento establecidas en la parcela destinada a la Ciudad de la Justicia y recoge la edificación realizada en la parcela 007, que a partir de este nuevo instrumento albergará un Equipamiento Especial Sanitario.

Con esta premisa, se describen sucintamente los aspectos de la nueva regulación con incidencia en el desarrollo futuro de las actuaciones sobre las parcelas del ámbito.

1.3.2 NUEVA CIUDAD DE LA JUSTICIA DE MADRID

Considerando los aspectos derivados de la unificación de sedes judiciales y las previsiones de crecimiento, en la futura Ciudad de la Justicia deberán tener cabida los edificios e instalaciones que resuelvan las necesidades funcionales de los distintos órganos e instancias judiciales, junto con sus elementos y espacios anexos, agrupados en las siguientes categorías:

1. Órganos judiciales unipersonales y colegiados.
2. Fiscalía Superior de la Comunidad de Madrid, formada por dependencias generales, y la Fiscalía Provincial.
3. Espacios destinados a otros usos, sobre rasante y bajo rasante.

Las distintas dependencias y espacios deberán ser definidos y dimensionados en el proyecto arquitectónico que desarrolle la Ciudad de la Justicia, a partir de la dimensión y características actuales de las dependencias similares existentes en las sedes de Madrid y de las indicaciones de la Comunidad de Madrid.

En la memoria de Ordenación del Plan Especial se detalla el programa de necesidades de estos espacios, conforme a la información facilitada por la Consejería de Justicia. A partir de dicho programa, el siguiente cuadro recoge una estimación de superficies construidas necesarias para su implementación, diferenciando las superficies computables a efectos de edificabilidad de las que no lo son.

SUPERFICIES CONSTRUIDAS SOBRE RASANTE	COMPUTABLE	NO COMPUTABLE	TOTAL CONSTRUIDA
PENAL			
AUDIENCIA PROVINCIAL PENAL	13.152,05	511,27	13.663,32
MENORES	6.922,90	804,55	7.727,45
FISCALÍA PROVINCIAL	11.061,35	606,08	11.667,43
VIOLENCIA SOBRE LA MUJER - PENAL VSM - VIGILANCIA PENITENCIARIA -	16.425,56	813,19	17.238,75
INSTRUCCIÓN Y PENAL	15.343,63	834,75	16.178,38
INSTRUCCIÓN	18.113,00	745,90	18.858,90
DECANATO -SERVICIOS ADSCRITOS -FFSSEE - COLEGIOS Y ASOCIACIONES -	11.242,75	1.138,52	12.381,27
GESTION CJ - COMERCIAL.			
TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA actual 7 secc sala social + 10 secc sala C/A	11.246,15	662,07	11.908,22
ESCALERAS Y DISTRIBUCIONES EXTERIORES Y ESPACIOS DE EMERGENCIA	0,00	6.300,00	6.300,00
	103.507,39	12.416,33	115.923,72
CIVIL			
FAMILIA - INCAPACIDADES	10.026,17	465,71	10.491,88
AUDIENCIA PROVINCIAL CIVIL	10.009,90	456,84	10.466,74
SOCIAL	24.187,38	866,25	25.053,63
MERCANTIL - CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO	16.627,10	822,05	17.449,15
PRIMERA INSTANCIA GENERAL OESTE	13.468,70	641,88	14.110,58
PRIMERA INSTANCIA GENERAL ESTE	17.972,93	856,46	18.829,39
REGISTRO CIVIL	6.690,24	260,92	6.951,16
CIVIL. VESTIBULO Y PASILLO GENERAL DOBLE/TRIPLE ALTURA. ESPACIO	2.160,00	0,00	2.160,00
ESCALERAS y DISTRIBUIDORES EXTERIORES Y ESPACIOS DE EMERGENCIA		6.930,00	6.930,00
	101.142,42	11.300,11	112.442,53
SUPERFICIES CONSTRUIDAS BAJO RASANTE			
SOTANO 1			
APARCAMIENTO PÚBLICO		16.558,00	16.558,00
APARCAMIENTO RESTRINGIDO		42.904,00	42.904,00
ARCHIVO Y DEPÓSITO EFECTOS	14.113,00		14.113,00
OFICINAS ARCHIVEROS	784		784,00
TOTAL SÓTANO 1	14.897,00	59.462,00	74.359,00
SOTANO 2			
APARCAMIENTO PUBLICO		16.558,00	16.558,00
APARCAMIENTO RESTRINGIDO		46.776,00	46.776,00
DÁRSENA FFSS		5.500,00	5.500,00
ZONA DETENIDOS Y FFSS	5.913,40		5.913,40
NÚCLEOS VERTICALES PENAL 6x140		840,00	840,00
ALMACENES Y VESTUARIOS INSTALACIONES	3.486,00		3.486,00
INSTALACIONES GENERALES EXTERIORES		5.315,00	5.315,00
CONEX. TUNEL APARCAMIENTO RESTRINGIDO		200,00	200,00
RAMPA ACCESO GALERÍA INSTALACIONES		482,00	482,00
TOTAL SÓTANO 2	9.399,40	75.671,00	85.070,40
SOTANO 3			
APARCAMIENTO PUBLICO		16.558,00	16.558,00
TOTAL SÓTANO 3	0,00	16.558,00	16.558,00
RESUMEN DE SUPERFICIES			
JUDICIAL SOBRE RASANTE	204.649,81	23.716,44	228.366,25
JUDICIAL BAJO RASANTE	24.296,40	151.691,00	175.987,40
TOTAL JUDICIAL	228.946,21	175.407,44	404.353,65

1.3.3 HOSPITAL ENFERMERA ISABEL ZENDAL

El Hospital Público de Emergencias Enfermera Isabel Zendal presenta una capacidad de 22.000 camas de hospitalización y 1.900 de UCI. Está dotado de tres grandes pabellones de hospitalización de 10.500 metros cuadrados cada uno, con hasta más de 1.000 camas de hospitalización organizadas modularmente en torno a controles de enfermería, y 48 camas para UCI y cuidados intermedios. La construcción modular y multifuncional permite su adaptabilidad para las distintas necesidades que eventualmente puedan surgir.

Según el Plan Funcional del Hospital, además de los usos hospitalarios, la instalación acogerá otros servicios tales como el Laboratorio Regional de Salud Pública; el Centro de Contingencia del SUMMA112, donde se coordinará el transporte de urgencia y emergencia de la Comunidad de Madrid; el Centro de Coordinación de Crisis Sanitarias, donde se recopilarán los datos de todo el sistema sanitario, los analizará y cuyas conclusiones y recomendaciones contribuirán a la mejora de la toma de decisiones ante cualquier situación de crisis sanitaria. También servirá de Almacén Central y Soporte al resto de los Hospitales del

SERMAS, con un pabellón para almacenamiento y logística con unas dimensiones de cerca de 8.000 metros cuadrados, en un espacio de 12 metros de altura, que permiten su máximo aprovechamiento mediante robotización. Igualmente puede tener otras utilidades, especialmente para agilizar los Programas de Listas de Espera Diagnóstica y los programas de prevención, como el del Cáncer de mama.

Según datos facilitados por la Consejería de Sanidad de la Comunidad de Madrid, el edificio cuenta con 75.921,04 m² de superficie construida, de los cuales 45.877,75 m² son computables a efectos de edificabilidad.

1.3.4 INSTITUTO DE MEDICINA LEGAL

El edificio alberga el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses de la Comunidad de Madrid, que sustituyó al antiguo Instituto Anatómico Forense situado hasta 2021 en un ala de la facultad de Medicina de la Universidad Complutense. Se trata de un organismo dependiente de la Consejería de Presidencia, Justicia y Portavocía del Gobierno de la Comunidad de Madrid, que da servicio al Tribunal Superior de Justicia de Madrid en materia de patología forense, aportando asistencia técnica para la práctica de las autopsias y pruebas complementarias. Al Instituto de Medicina Legal llegan los cadáveres de toda la Comunidad de Madrid a los que se debe hacer una autopsia, centralizando este servicio para la totalidad de los partidos judiciales de la región.

El edificio incorpora dependencias para los siguientes usos:

1. Diseccionado o prosectorado.
2. Toxicología.
3. Histopatología.
4. Radiología forense.
5. Antropología forense.
6. Sala de bioseguridad.

La información catastral del edificio refleja una superficie total construida de 12.932 m²c, de los cuales serían computables los 8.180,12 m²c que recoge su licencia de edificación, de fecha 12 de julio de 2007.

1.3.5 INTERCAMBIADOR DE VALDEBEBAS

Sobre la parte oeste de la Parcela 6 se ha segregado una porción de 25.249 m² de superficie, adscribiéndose a la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, para la futura construcción del Intercambiador de Valdebebas - Ciudad de la Justicia – Hospital Isabel Zendal.

El proyecto constructivo recoge que el edificio del intercambiador, de 6.835,12 m² construidos, estará constituido por un acceso, de 1.161,88 m²c, que incluirá rutas para circulación, áreas de espera de autobuses/taxi e información y un vestíbulo de cercanías, de 5.673,23 m²c, que incluirá aseos, centro de transformación, cuartos de instalaciones y contadores, distribución, vestíbulo y escalera, locales y zona comercial.

Asimismo, aprovechando las grandes dimensiones de la parcela, se crea un gran espacio tipo plaza anexa al intercambiador y un espacio más recreativo de 16.975,20 m² de superficie donde la vegetación cumple un papel importante aportando sombras y color. También se construye un aparcamiento de 868,93 m² de superficie. Los siguientes cuadros recogen el detalle de distribución de superficies.

La ejecución del Proyecto materializa uno de los grandes objetivos marcados por el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid 2013-2025. En concreto dentro del Plan de Infraestructuras de Transporte Público en el apartado correspondiente de la “Vertebración de las redes existentes”.

Esta obra se encuentra incluida en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia para la financiación de actuaciones de inversión en el marco de los componentes 1 “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos” y 6 “Movilidad sostenible, segura y conectada”.

En su reunión del día 2 de marzo de 2022, el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, a propuesta de la Consejera de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura, acordó declarar el interés general y aprobar el proyecto básico y de ejecución del intercambiador, conforme al artículo 163.5 LSCM, instando al Ayuntamiento de Madrid a adaptar el planeamiento para adecuarlo al proyecto aprobado (BOCM nº 66 de 28 de marzo de 2022).

1.3.6 ORDENACIÓN DE APARCAMIENTOS

Este ámbito, que incorporará dos equipamientos de alta ocupación, como son un hospital y un edificio que concentre las dependencias judiciales de la Comunidad de Madrid, debe estar provisto de suficientes plazas de aparcamiento para liberar la ocupación del espacio público por parte de los vehículos.

El viario urbanizado en la actualidad cuenta ya con plazas de aparcamiento en el ámbito. Aún así se prevé también situar dos aparcamientos nuevos bajo rasante con la finalidad de dar respuesta a esta demanda.

El proyecto de la nueva Ciudad de la Justicia resolverá los aparcamientos en su interior atendiendo a dos necesidades diferenciadas:

1. Aparcamiento situado bajo rasante dentro del ámbito de la Ciudad de la Justicia, de uso restringido a funcionarios, trabajadores y FFSS del complejo.
2. Aparcamiento público situado bajo rasante del espacio libre de parcela, ubicado fuera de la huella de los edificios judiciales.

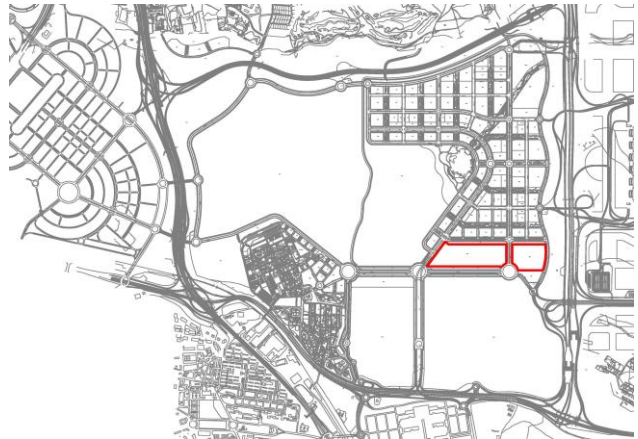
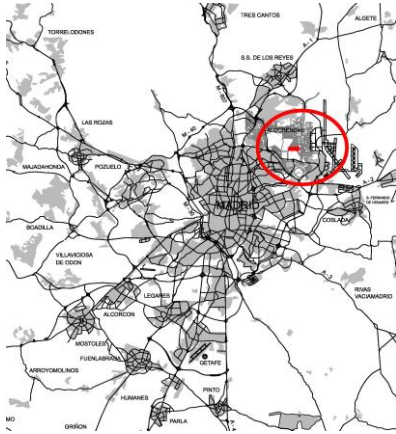
Asimismo, el Hospital Isabel Zendal y el Instituto de Medicina Legal, situados en la parcela contigua a la Avenida Manuel Fraga Iribarne, cuentan ya con espacio de aparcamiento por estar ya ejecutados.

2. SITUACIÓN MEDIOAMBIENTAL PREVIA DE LOS TERRENOS

2.1 DEFINICIÓN DEL ÁMBITO

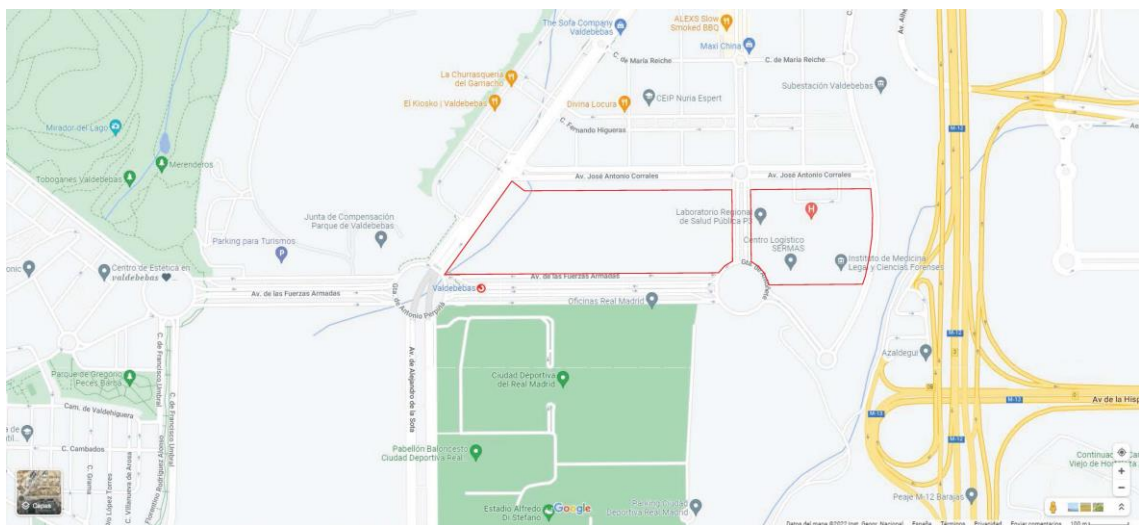
2.1.1 SITUACIÓN

La futura Ciudad de la Justicia de Madrid, ordenada por el presente Plan Especial, se plantea en el nuevo Barrio de Valdebebas, al nordeste de la ciudad de Madrid, próximo al aeropuerto de Madrid-Barajas. Está situado dentro de la gran pieza territorial definida por las autovías metropolitanas R-2, M-11, M-12 y M-40.



Los terrenos afectados conforman un ámbito discontinuo integrado por las parcelas 6 y 7 del del APE 16.11 "Ciudad Aeroportuaria – Parque de Valdebebas", separadas por el trazado de la Avenida de Manuel Fraga Iribarne. Se integran en una gran manzana definida al norte por la Avenida de José Antonio Corrales, al oeste por la Avenida de Juan Antonio Samaranch, al sur por la Avenida de las Fuerzas Armadas y al este por la Calle Julio Cano Lasso.

Por su posición, esta pieza define el borde sur de la zona residencial de Valdebebas, resolviendo la transición hacia la Ciudad Deportiva del Real Madrid y la ampliación de IFEMA.



2.1.2 **LÍMITE Y SUPERFICIE**

El límite del Plan Especial corresponde con el ámbito discontinuo formado por las dos parcelas que lo conforman. Presenta una superficie total de 202.388 m², desglosados de la siguiente manera:

- Parcela 6: 132.606 m²
- Parcela 7: 69.782 m²
- TOTAL: 202.388 m²

La siguiente tabla recoge las coordenadas UTM de los vértices más significativos de ambos recintos (ETRS-89, H30N).

PARCELA 6			PARCELA 7		
VÉRTICE	X	Y	VÉRTICE	X	Y
1	448369.9503	4481519.6002	1	448460.3721	4481722.2702
2	447678.1438	4481519.6002	2	448764.3188	4481722.2702
3	447844.7993	4481745.3631	3	448766.5977	4481601.7532
4	447876.0826	4481722.2702	4	448742.7358	4481483.6002
5	448407.3721	4481722.2702	5	448512.8186	4481483.6002
6	448407.3721	4481546.8722	6	448495.3230	4481522.4408
			7	448460.3721	4481546.7950
			8	448460.3721	4481722.2702

2.2 **CARACTERÍSTICAS DE LOS TERRENOS**

2.2.1 **DESCRIPCIÓN DEL ESTADO ACTUAL**

La realidad ambiental actual del ámbito se corresponde con la de un espacio urbano plenamente urbanizado, integrado en el continuo del viario de Madrid, aunque gran parte de las edificaciones y equipamientos públicos previstos aún no hayan sido ejecutados. Se trata, por lo tanto, de un territorio totalmente modificado del cual no queda vestigio alguno del estado natural previo a su urbanización. Igualmente, destaca el gran Parque Forestal Valdebebas Felipe VI, situado al oeste de este ámbito.

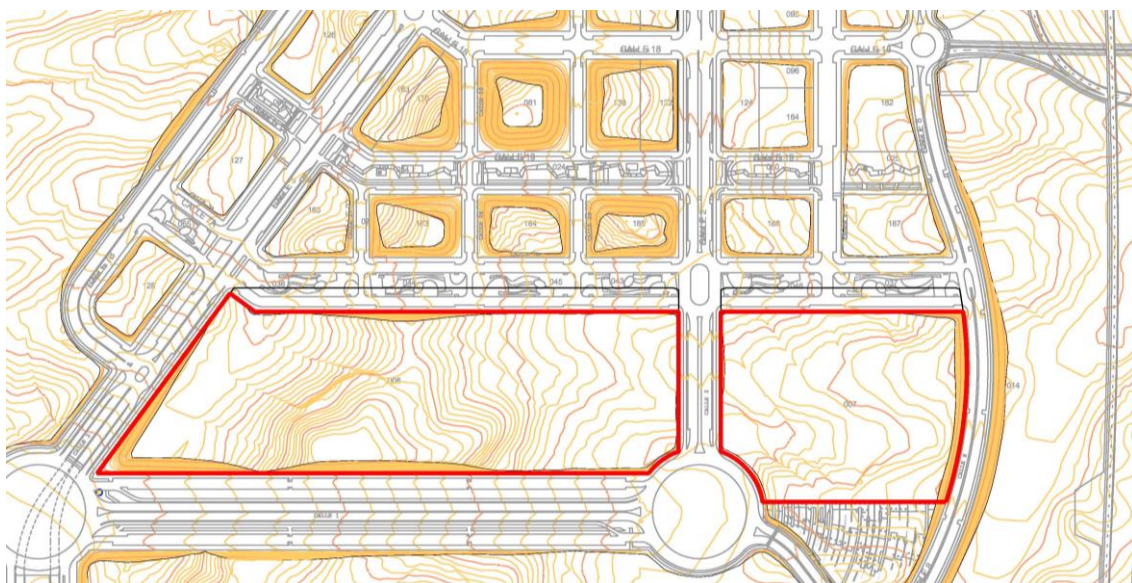
Tras la aprobación en 2006 del Plan Especial Temático de la Ciudad de la Justicia, se iniciaron las obras para la construcción de las instalaciones conforme a lo planificado en aquél instrumento. De esta forma se inició en la Parcela 6 la construcción del sistema de túneles y galerías subterráneas que habrían de conectar los diferentes edificios judiciales previstos, si bien no llegó a acometerse la ejecución de ningún edificio sobre rasante. En la parcela 7 se ejecutó también el sistema de galerías y conexiones subterráneas y se llegó a construir un edificio, correspondiente al Instituto de Medicina Legal; el único construido de los previstos en el proyecto inicial.

Durante la emergencia sanitaria de 2020 motivada por la pandemia de la COVID-19, la Comunidad de Madrid construyó, también en la parcela 7, el Hospital de Emergencias Isabel Zendal. Por la situación de emergencia y por los requerimientos específicos de esta instalación, su planteamiento y condiciones urbanísticas no respetaron las previsiones del PE-2006 en cuanto a áreas de movimiento, usos, etc.



2.2.2 TOPOGRAFÍA

El relieve natural del terreno del ámbito está completamente transformado como consecuencia de la urbanización del sector de Valdebebas y la construcción del IML y el Hospital Zendal en la parcela 7. La parcela 6 presenta una topografía interior accidentada. La altimetría de su límite norte coincide sensiblemente con la de la Avenida José Antonio Corrales, mientras que, en su límite sur, se encuentra por debajo de las rasantes de la Avenida de las Fuerzas Armadas. Las cotas altimétricas oscilan entre el máximo de 665 m al oeste, junto a la Avenida Juan Antonio Samaranch, y los 635 m al este, junto a la Calle Julio Cano Lasso.



2.2.3 ACTIVIDAD Y FUNCIONAMIENTO

Tras la aprobación en 2006 del Plan Especial Temático de la Ciudad de la Justicia, se iniciaron las obras para la construcción de las instalaciones conforme a lo planificado en aquel instrumento. De esta forma se inició en la Parcela 6 la construcción del sistema de túneles y galerías subterráneas que habrían de conectar los diferentes edificios judiciales previstos, si bien no llegó a acometerse la ejecución de ningún edificio sobre rasante. En la parcela 7 se ejecutó también el sistema de galerías y conexiones subterráneas y se llegó a construir un edificio, correspondiente al Instituto de Medicina Legal; el único construido de los previstos en el proyecto inicial.

Durante la emergencia sanitaria de 2020 motivada por la pandemia de la COVID-19, la Comunidad de Madrid construyó, también en la parcela 7, el Hospital de Emergencias Isabel Zendal. Por la situación de

emergencia y por los requerimientos específicos de esta instalación, su planteamiento y condiciones urbanísticas no respetaron las previsiones del PE-2006 en cuanto a áreas de movimiento, usos, etc.

2.2.3.1 HOSPITAL ISABEL ZENDAL

En la parcela 07 se encuentra situado el Hospital Público de Emergencias Enfermera Isabel Zendal. Según datos facilitados por la Consejería de Sanidad de la Comunidad de Madrid, el edificio cuenta con 75.921,04 m² de superficie construida, de los cuales 45.877,75 m² serían computables a efectos de edificabilidad, conforme a lo detallado en el siguiente cuadro.

	CONSTRUIDAS	COMPUTABLES
LOTE A1	17.996,82	9.898,33
Bajo Rasante		
Aparcamiento	8.098,49	0,00
Uso Hospitalario	614,21	614,21
Sobre rasante		
Uso Hospitalario	9.284,12	9.284,12
LOTE A2	16.925,61	9.366,43
Bajo Rasante		
Aparcamiento	7.520,55	0,00
Uso Hospitalario	594,32	555,69
Sobre rasante		
Uso Hospitalario	8.810,74	8.810,74
LOTE A3	16.952,61	12.050,99
Bajo Rasante		
Aparcamiento	4.778,10	0,00
Uso Hospitalario	3.033,51	2.909,99
Sobre rasante		
Uso Hospitalario	9.141,00	9.141,00
LOTE B1	7.462,00	7.462,00
LOTE B2	6.833,00	0,00
Bajo Rasante		
Instalaciones	6.833,00	0,00
LOTE C	9.751,00	7.100,00
Bajo Rasante		
Aparcamiento	2.651,00	0,00
Sobre rasante		
Uso Administrativo	7.100,00	7.100,00
TOTALES	75.921,04	45.877,75

2.2.3.2 INSTITUTO DE MEDICINA LEGAL

La sede del Instituto de Medicina Legal corresponde al nº 13 de los edificios previstos por el Plan Especial de la Ciudad de la Justicia de Madrid aprobado en 2006, siendo el único de los construidos conforme a sus previsiones. El edificio fue construido bajo licencia de edificación otorgada con fecha 12 de julio de 2007, constando en la licencia el siguiente cuadro comparativo entre los datos de proyecto y los parámetros regulatorios aplicables del Plan Especial.

PARÁMETRO	PLAN ESPECIAL	PROYECTO
Edificabilidad máxima	9360.00 m ²	8180.12 m ²
Ocupación máxima S/R	2290.22 m ²	2281.75 m ²
Ocupación máxima B/R	2290.22 m ²	2290.22 m ²
Radio del área de edificación	27.00 m	26.95 m
Cota nivelación planta baja	643.00 m	643.40 m
Nº plantas S/R	VI	V
Nº plantas B/R	Sin límite	II
Altura máxima del edificio	24.40 m	20.00 m
Alineación edificación vinculante	70 %	70 %
Cota máxima edificación	670.40 m	667.30 m

La información catastral refleja una superficie total construida de 12.932 m²c, de los cuales serían computables los 8.180,12 m² que recoge la licencia.

3. EFECTOS PREVISIBLES

3.1 EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES

3.1.1 CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

Como anexo del presente Documento Ambiental Estratégico se adjunta un estudio sobre contaminación atmosférica redactado en mayo de 2022 por la consultora “Allpe Ingeniería y Medio Ambiente S.L.” como estudio sectorial complementario del nuevo Plan Especial de la Ciudad de la Justicia. En las conclusiones del estudio se establece que en un escenario futuro (2030) la actuación plantearía un impacto evidente en la calidad atmosférica del entorno del Valdebebas, aumentando el nivel de inmisión de gases contaminantes obtenidos con la herramienta COPERT 5.5 y la metodología EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidebook (2019):

EMISIÓN	COMPARACIÓN EMISIONES TOTALES (T)			
	PREOPERACIONAL (2019)	POSTOPERACIONAL (2030)	AUMENTO DE EMISIONES TOTALES DE 2019 A 2030	FRACCIÓN DE AUMENTO
CO	318,28	1.155,06	836,78	3,63
NMVOC	166,14	479,86	313,34	2,89
CH4	144,46	367,80	23,34	2,55
NOX	983,29	2.428,22	1.444,93	2,47
PM	3,11	6,96	3,85	2,24
CO2	84.364,43	205.241,32	120.876,89	2,43
SO2	0,07	0,28	0,21	3,83

Como se puede apreciar en la tabla y a lo largo de todo el estudio pre y postoperacional, se observa un importante aumento de la cantidad de emisiones para todos los contaminantes, en especial de CO, SO2 Y NMVOC. El alto porcentaje de aumento se debe **principalmente a un escenario de partida (2019) con muy bajas emisiones**, al tratarse de un espacio con un escaso grado de urbanización, una amplia superficie desocupada y un reclamo menor de atracción del público, a excepción de los eventos puntuales organizados por el Ifema y la Ciudad Deportiva.

Este aumento de emisiones vendría dado principalmente por el **incremento en viajes de transporte privado**, responsable de al menos el 60% de las emisiones de contaminantes de todos los gases menos del SO2. Estas emisiones pueden propiciar el aumento de otros contaminantes estudiados, como es el caso del ozono.

Además del transporte, el incremento del número de viviendas habitadas, la actividad del sector terciario y el dotacional también contribuyen al aumento de inmisiones de contaminantes originados por calderas y climatización. Por lo tanto, como se ha definido en el apartado 4, el distrito de Valdebebas sigue un comportamiento de evolución muy similar a Madrid, pero sin presencia de sector industrial.

Aunque la construcción de la Ciudad de la Justicia y el Hospital de Emergencias Isabel Zendal tiene capacidad para convertirse en un reclamo de asentamiento residencial, la planificación urbanística ya contempla el crecimiento económico y constructivo de la zona. Por tanto, a las parcelas de estudio **solamente se le atribuyen emisiones directas de su funcionamiento y emisiones indirectas del tráfico asociado a las mismas**, sin contar el sector residencial-terciario. Con este criterio, se obtiene el siguiente cuadro discriminando las emisiones totales en la zona de estudio atribuibles exclusivamente a las previsiones del Plan Especial.

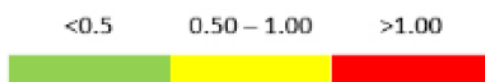
EMISIÓN	EMISIONES ANUALES (T)					
	TOTAL POSTOPERACIONAL	RESIDENCIAL + TERCIARIO	TRÁFICO ASOCIADO	CIUDAD JUSTICIA + HOSP. ZENDAL (Directas)	TRÁFICO ASOCIADO (Indirectas)	% DE ATRIBUCIÓN AL PROYECTO
CO	1.155,06	111,21	799,52	2,34	241,98	21,15
NMVOC	479,86	2,71	355,42	0,05	121,67	25,37
CH4	367,80	90,42	198,42	1,90	77,06	21,47
NOX	2.428,22	45,21	1.729,48	0,95	652,58	26,91
PM	6,96	2,62	3,34	0,05	0,94	14,33
CO2	205.241,31	50.632,43	112.509,5	1.066,28	41.033,11	20,51
SO2	0,28	0,27	0,00	0,01	-	2,06

Como puede observarse en la tabla anterior, en la zona de Valdebebas **contribuyen bastante menos las parcelas Ciudad de la Justicia + Hospital Zendal que el sector residencial-terciario**, por lo que el grado de control sobre la calidad atmosférica del escenario postoperacional es limitado (20-25%). Además, respecto a las emisiones de las parcelas de estudio, **la mayoría son originadas por el tráfico de acceso, no por el funcionamiento de dichas instalaciones**. Por tanto, las medidas más efectivas para disminuir los contaminantes irían encaminadas a promover el transporte público y facilitar el aparcamiento de vehículos eléctricos, dos medidas que ya contempla el Plan Especial.

Por otro lado, es importante destacar que los nuevos niveles de inmisión de contaminantes esperados en la zona derivados de la Ciudad de la Justicia **no son producto de una nueva generación de emisiones, sino un desplazamiento de las emisiones dispersas que ya existen** asociadas a los organismos judiciales.

Por último, no puede asegurarse un aterrizaje de estos cálculos teóricos a la situación de calidad del aire de la zona de estudio para el escenario 2030, puesto que factores como el viento, la meteorología y el clima, el poder de dispersión de los contaminantes y la evolución de los territorios colindantes con la zona de estudio en el futuro, tienen un papel fundamental para conocer los niveles de inmisión de contaminantes en 2030.

Por otra parte, la huella de carbono ha sido calculada a través de la herramienta OERCO2 y de los factores de emisión de DEFRA 2021, para dar un total de 173.519,5 toneladas de CO2 como resultado del proceso constructivo de la Ciudad de la Justicia, con una huella de carbono de **491 kg CO2 por metro cuadrado**. Este resultado (0,491 tCO2/m2) presenta un nivel de impacto a camino entre el nivel bajo y el medio según el baremo de la herramienta OERCO2, cuya base de datos abarca numerosos países de la Unión Europea.



Dado que las opciones de similitud de OERCO2 al Proyecto son limitadas, ya que el Anteproyecto prevé medidas climáticas que no pueden contabilizarse con la herramienta, se espera una huella de carbono inferior a la reportada por OERCO2. Esta podría calcularse con precisión cuando se disponga de un Proyecto Básico y un Plan de Obra.

Como puede observarse en el apartado de resultados finales, la construcción de los sótanos tiene una huella de carbono similar a la de los edificios sobre rasante. Esto se debe a que los materiales (concretamente el hormigón) son los responsables de la mayor parte de las emisiones, y por tanto, las medidas deberían ir encaminadas a estos elementos.

Para enmarcar y comprender el volumen de CO2 originado por la construcción de la Ciudad de la Justicia, se establecerá una comparativa con las emisiones de CO2 anuales producidas por las parcelas de estudio en funcionamiento, calculadas anteriormente. Para ello, obtenemos dos datos:

- La huella de carbono de la construcción de la Ciudad de la Justicia dividida entre los tres años que durarían las obras según el Anteproyecto, página 79, obteniendo 57.839,83 tCO2 anuales.
- Las emisiones de CO2 equivalentes derivadas de las parcelas en funcionamiento en 2030, considerando los GEIS (CO2 y CH4) e incluidas las instalaciones y su tráfico asociado, obteniendo 44.310,27 tCO2 anuales.

La siguiente tabla recoge una comparativa de emisiones de CO₂ entre la fase de construcción y la fase de funcionamiento de las parcelas.

	tCO ₂ anual durante 3 años	%
Construcción Ciudad de la Justicia	57.839,83	56,62
Funcionamiento Ciudad de la Justicia + H. Zental	44.310,27	43,38
TOTAL	102.150,10	100,00

El resultado establece un resultado ligeramente superior de la fase de construcción de la Ciudad de la Justicia respecto a su funcionamiento (incluido el Zental), hecho que se mantendría durante los 3 años de duración de las obras. Sin embargo, cabe destacar que la huella de carbono de la construcción incluye las emisiones indirectas de la fabricación de los materiales (92% de las emisiones incluyendo el transporte), **por lo que el lugar de emisión apenas tendría impacto en la zona de Valdebebas, en comparación con el resto de focos.**

Los resultados de la huella de carbono de la construcción variarán en función del proyecto ejecutivo y las alternativas escogidas, pero son importantes para incluir criterios ambientales en la fase de diseño de la Ciudad de la Justicia y para desarrollar Planes de Compensación de Carbono desde las fases previas.

Este volumen de emisiones puede ser compensado con la inclusión de medidas como las siguientes:

1. Medidas de eficiencia energética contempladas dentro del Proyecto Básico y del Plan de Obra, incluidas las buenas prácticas ambientales durante la construcción.
2. Integración de ajardinamientos y cubiertas vegetales en el diseño constructivo, que actúen de sumideros de carbono y de reductores de la demanda energética. Por ejemplo, suponiendo una cubierta vegetal en el Proyecto de 66.000 m² (aprox. un 50% de la superficie incluyendo techos verdes y jardines) con un potencial de sumidero de carbono de 5 Kg de CO₂/m² anual¹, se estima una reducción de 331 toneladas de CO₂ al año.
3. Eficiencia y reducción en la utilización de materiales con alta huella de carbono, como es el hormigón.
4. Diseño de directrices de acuerdo al Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC).
5. Control exhaustivo de gases refrigerantes.
6. Mejora del intercambiador de transportes de Valdebebas, propiciando una enorme reducción de las emisiones por tráfico. En caso de suponer una disminución del 10% en el acceso de vehículos con combustible fósil en 2030 (ya sea por el aumento de vehículos eléctricos o por el uso del transporte público), se consideraría una disminución del 10% en NO_x, 9% en CO y 7,5% en CH₄ y CO₂, según la contribución del tráfico a estos contaminantes.

Con la incorporación de estas medidas, se considera la contaminación atmosférica generada por la actuación como una **afección compatible**.

3.1.2 CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

Como anexo del presente Documento Ambiental Estratégico se adjunta un estudio acústico redactado en mayo de 2022 por la consultora "Allpe Ingeniería y Medio Ambiente S.L." como estudio sectorial complementario del nuevo Plan Especial de la Ciudad de la Justicia. El estudio analiza desde el punto de vista acústico el escenario preoperacional y las previsiones del escenario postoperacional en los periodos de mañana, tarde y noche, con el fin de evaluar la necesidad o no de incorporar medidas correctoras.

El estudio concluye que los niveles de ruido en el interior del ámbito del Plan Especial para el escenario postoperacional hasta el horizonte 2036, **cumplirán los objetivos de calidad acústica que establece el Anexo 2 del Real Decreto 1367/2007**, para los usos terciarios distintos del recreativo y espectáculos, **sin necesidad de incorporar medidas correctoras.**

Durante la fase de construcción en las parcelas pendientes de edificar se produce una elevación del nivel de ruidos debido a las labores de trabajo durante las obras, maquinaria y tránsito de vehículos. Dicha afección cesará cuando finalice la actuación este impacto será por tanto temporal, parcial, recuperable,

reversible a corto plazo, de baja intensidad (ya que se produce cuando se trabaja en las obras), es por tanto **compatible**.

Durante la fase de funcionamiento, el tráfico rodado por el interior de la zona urbana se realizará a baja velocidad, con lo que el nivel de ruidos será poco elevado. Esta afección se considera de baja intensidad, sin sinergismo, de efecto directo, de persistencia temporal, se trata de un impacto **compatible** si se toman las medidas adecuadas.

3.1.3 AFECCIÓN A LA GEOLOGÍA/GEOMORFOLOGÍA

Se trata de una zona ya urbanizada y el Plan Especial no se prevé alteraciones sobre el relieve del terreno. Afección **nula**.

3.1.4 AFECCIÓN SOBRE EL AGUA Y SU DINÁMICA

No se prevén alteraciones que incidan sobre el régimen de escorrentías actual, las edificaciones futuras contarán con dispositivos de drenaje y evacuación. Igualmente, los dispositivos de drenaje dispuestos durante la urbanización de este ámbito vienen funcionando de manera correcta desde la ejecución de las obras. Se trata, por tanto, de una afección **nula**.

3.1.5 AFECCIÓN SOBRE EL SUELO

Todo el suelo del ámbito del Plan Especial fue objeto de transformación de su uso anterior cuando fue urbanizado. Del Plan Especial no se derivan nuevas actuaciones de transformación, por lo que está afección es también **nula**.

3.1.6 AFECCIÓN SOBRE LA VEGETACIÓN

La ejecución del viario supuso en su día la pérdida irreversible de la vegetación natural de la superficie de ocupación. Culminada la urbanización, las únicas especies vegetales presentes en el ámbito son las correspondientes a los espacios calificados como zona verde, sobre los cuales el Plan Especial no plantea transformación alguna. Afección **nula**.

3.1.7 AFECCIÓN SOBRE LA FAUNA

El hecho de que el ámbito y su entorno se encuentren urbanizados justifica que no existan especies sensibles que proteger. Las únicas que pudieran verse afectadas son las que crían en el área de influencia de las instalaciones, derivadas de las molestias de ruido y luz que pudieran producirse. No se ha detectado la reproducción de especies de interés en dicha área, por lo que en principio el impacto se producirá sobre especies comunes en la zona.

Se trata, por todo lo expuesto anteriormente, de una afección **compatible**.

3.1.8 AFECCIÓN SOBRE EL PAISAJE

A escala interior del ámbito, durante la fase de construcción en las parcelas vacantes, el empleo y movimiento de maquinaria y la ocupación por almacenaje de materiales, la apertura de zanjas, etc. disminuirán la calidad visual del entorno de las obras. Se trata de un impacto de media intensidad, puntual e inmediato, su persistencia es temporal, no conlleva sinergismos y su recuperabilidad es a medio plazo. Se trata de una afección **compatible**.

A escala de conjunto, el impacto sobre el paisaje se relaciona con la presencia misma de las construcciones ya que supone la introducción de elementos artificiales nuevos en el paisaje local y en las cuencas visuales. Se altera de forma intensiva la unidad paisajística local y de forma global y extensiva las diferentes cuencas visuales. Puede existir una afección moderada sobre las cuencas visuales, si bien de escasa relevancia por la integración en un entorno urbano.

El impacto se producirá en los lugares desde los cuales sea visible la plataforma y se localicen dentro de su área de influencia, pudiendo atenuarse con apantallamientos vegetales en las zonas verdes perimetrales, de forma que llega a ser prácticamente **nulo**.

3.1.9 AFECCIÓN SOBRE EL PATRIMONIO HISTÓRICO Y ARTÍSTICO Y ARQUEOLÓGICO

Con motivo de la tramitación del Plan Especial del Campus de la Justicia de Madrid aprobado definitivamente en 2006, se desarrollaron los estudios arqueológicos requeridos, siguiendo las directrices de los servicios Técnicos de la DG de Patrimonio Histórico y con la correspondiente autorización; tal y como consta en el INFORME FAVORABLE al Plan Especial, emitido por el Director General de Patrimonio Histórico, mediante resolución de 9 de febrero de 2007. Los trabajos arqueológicos entonces en curso, mencionados en el condicionado del informe, no arrojaron ningún hallazgo de interés.

Dado que el presente Plan Especial se plantea como modificación del aprobado en 2006 sobre el mismo ámbito, se entiende que con los trabajos arqueológicos realizados entonces, ya informados favorablemente por el órgano competente, queda cubierto el requisito de llevar a cabo estudios y actuaciones arqueológicas previas que señala la Ficha de condiciones del PE incluida en el APE 16.11 del PGOU.

En todo caso, debe también señalarse que previamente a la tramitación del PE-2006, con motivo de la tramitación del Plan Parcial del Sector US-4.01 "Parque de Valdebebas", aprobado definitivamente en 2004, se realizaron una serie de intervenciones arqueológicas consistentes en una prospección arqueológica superficial, sondeos y desbroces. El ámbito de los trabajos fue la totalidad del sector, incluyendo los terrenos dotacionales calificados como Red Supramunicipal de Equipamientos de la Comunidad de Madrid, sobre los que posteriormente se plantearía la Ciudad de la Justicia.

Como anexo a la documentación normativa del Plan Especial se adjunta la memoria de la intervención arqueológica mencionada, donde puede apreciarse que los resultados de los trabajos no identificaron ningún hallazgo relevante en el ámbito del presente Plan Especial.

En definitiva, no existe constancia de la existencia de vestigios arqueológicos en el ámbito, ni de su aparición cuando se realizaron las obras de urbanización. Tampoco hay presencia de vías pecuarias ni montes de utilidad pública. De todo ello se deriva un impacto **nulo** de la actuación sobre el patrimonio cultural, histórico- artístico y arqueológico.

3.1.10 AFECCIÓN SOBRE EL MEDIO SOCIOECONÓMICO

Los efectos sobre el medio socioeconómico se consideran en cualquier caso positivos, dadas las implicaciones sobre la generación de empleo que tendrá la optimización de la funcionalidad del ámbito inducida por las modificaciones introducidas por el Plan Especial.

Más en concreto cabe reseñar los siguientes efectos:

1. Incremento del valor del suelo (efecto positivo): Este efecto se produce debido a un cambio en el uso del suelo, lo cual lleva acompañado un incremento de su valor económico.
2. Generación de empleo (efecto positivo): Este impacto alude a la demanda de mano de obra que generará para llevar a cabo el proceso de urbanización y edificación de los desarrollos durante la fase de obra. Así como la generación de empleo durante la fase de funcionamiento relacionada con el aumento de puesto de trabajo en el sector servicios.
3. Potenciación del sector servicios (efecto positivo): Al construir la actividad prevista un punto de demanda de servicios es previsible que el sector económico se vea beneficiado por los desarrollos futuros.

3.2 EFECTOS SOBRE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y SECTORIAL CONCURRENTES

3.2.1 INFRAESTRUCTURAS DE ABASTECIMIENTO DE AGUA

Con fecha 20 de julio de 2006 el Canal de Isabel II emitió informe favorable en relación con la viabilidad de suministro al Plan Especial Temático "Campus de la Justicia" aprobado en 2006. El nuevo Plan Especial no altera sustancialmente las condiciones del ámbito, por lo que debe entenderse que subsiste la valoración favorable sobre dicha viabilidad, supeditada a los condicionantes de aquél informe.

En cuanto a los puntos de conexión, debe señalarse que con fecha 11 de septiembre de 2003, el Canal de Isabel II emitió Informe de viabilidad de suministro y puntos de conexión exterior respecto al Sector UNS 4.01, en el que se encuadra la Nueva Ciudad de la Justicia; y posteriormente, con fecha 23 de febrero de

2004, informó a la aprobación inicial del correspondiente Plan Parcial. En ambos Informes se recogía una solución de suministro para todo el Sector, en la que se proponían los siguientes puntos de conexión a la red general de abastecimiento.

- En la tubería de diámetro \varnothing 1.000 mm HC próxima a la glorieta existente en la intersección de la carretera de Barajas con el Bulevar de Salvador Allende, en Alcobendas. Desde dicho punto se llevará una tubería de diámetro \varnothing 1.000 mm con trazado paralelo a la carretera de Barajas (M-110) hasta el cruce con la futura Radial 2. A partir de ese punto, la tubería pasará a ser de diámetro \varnothing 1.200 mm, y su trazado discurrirá paralelo a dicha Radial 2 hasta el encuentro con la carretera M-40.
- En las dos tuberías de diámetro \varnothing 1.600 mm de la Arteria Principal del Este en un punto próximo a su cruce con la carretera M-40.
- En la tubería en proyecto de diámetro \varnothing 1.000 mm (actualmente 0 500 mm) con trazado paralelo a la carretera N-1 y por su lado este, en su intersección con la carretera M-40.
- Estos dos últimos puntos de conexión deberán unirse mediante una tubería de diámetro \varnothing 1 000 mm con trazado paralelo a la carretera M-40, la cual también conectará con la tubería de diámetro \varnothing 1.200 mm descrita anteriormente.

Por tanto, el suministro de agua a la Nueva Ciudad de la Justicia de Madrid se viabiliza a través de las infraestructuras de conexión para el conjunto del Sector UNS 4.01 arriba señaladas. Al tratarse de conexiones ya ejecutadas, no existe necesidad de ejecución de ninguna nueva, por lo que la afección por ejecución de infraestructuras de abastecimiento debe considerarse **nula**.

3.2.2 INFRAESTRUCTURAS DE SANEAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES

La Ciudad de la Justicia de Madrid resolverá su saneamiento conforme a la solución definida en el Plan Parcial del Sector US-4.01 "Parque de Valdebebas", aprobado definitivamente el 23/11/2004, que ya contó con el informe favorable relativo a las infraestructuras de saneamiento al que hace referencia el artículo 7 del Decreto 170/1998, de 1 de octubre, sobre gestión de las infraestructuras de saneamiento de aguas residuales de la Comunidad de Madrid.

3.2.3 TRANSPORTE PÚBLICO

El acceso mediante transporte público se reforzará una vez ejecutado el intercambiador de transportes, sito en el ámbito de este Plan Especial. Asimismo, este equipamiento cuenta también con las siguientes estaciones de autobús que cumplen también criterios de accesibilidad en el transporte público:

- Valdebebas Cercanías. 5911: Líneas 171, 174 y N2. Esta parada se encuentra situada en la Avenida Juan Antonio Samaranch con Glorieta Antonio Perpiñá, en la parte oeste del ámbito, junto al futuro intercambiador de transportes.
- Valdebebas Cercanías. 2912: Líneas SE709. Esta estación se sitúa en la Avenida Fuerzas Armadas con Glorieta Antonio Perpiñá, en el suroeste del ámbito, cercano también al futuro intercambiador de transportes.
- Hospital Isabel Zendal. 4888: Líneas SE709, SE739. Esta parada se sitúa en la Glorieta de Antonio Chenel "Antoñete", al este del ámbito.

En la medida en que estas actuaciones favorecerán el transporte público frente al privado, debe considerarse que su impacto ambiental será de carácter **favorable**.

3.2.4 ACCESIBILIDAD VIARIA

El desarrollo del Plan Especial no tendrá una incidencia relevante sobre los planes de infraestructuras viarias que se lleven a cabo en las carreteras estatales circundantes en cuanto a que el tráfico apenas se verá incrementado.

Las Intensidades Medias Diarias (IMDs) apenas se verán incrementadas en las carreteras M-11, M-40 y A-1, carreteras cuyos planes de movilidad sostenible han tenido en cuenta las previsiones de aumento del flujo de viajes que pueda suponer la nueva Ciudad de la Justicia

La accesibilidad exterior al ámbito se resuelve principalmente desde la autovía M-11, no previendo el Plan Especial ninguna actuación complementaria para su mejora, por lo que el impacto por ejecución de nueva infraestructura de este tipo es **nulo**.

3.2.5 **CONEXIÓN ELÉCTRICA EXTERIOR**

No se prevén modificaciones en la red de distribución de energía eléctrica existente, ya que la ejecutada en la urbanización del Plan Parcial del Sector US-4.01 “Parque de Valdebebas”, resulta suficiente para dar suministro a la nueva Ciudad de la Justicia. Afección **nula**.

3.2.6 **AFECCIONES AERONÁUTICAS**

Las afecciones aeronáuticas tienen como normativa aplicable y criterios de referencia las siguientes:

- Ley 48/60, de 21 de julio sobre Navegación Aérea
- Disposiciones Adicional Tercera y Transitoria Tercera de la ley 37/2003 de Ruido, de 17 de noviembre; y el desarrollo de esa ley por el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- Orden FOM/926/2005, de 21 de marzo, por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general.
- Real Decreto 1003/2011, de 8 de julio, por el que confirman las servidumbres aeronáuticas acústicas, el Plan de acción asociado y el mapa de ruido del aeropuerto Madrid-Barajas, establecido por Orden FOM/231/2011, de 13 de enero.
- Decreto 584/72 de servidumbres aeronáuticas, en relación con la servidumbre de limitación de actividades.

El ámbito del Plan Especial está bajo las afecciones aeronáuticas de la Superficie Cónica y la Superficie Horizontal Interna de las pistas del Aeropuerto de Barajas. Son de aplicación las condiciones de limitación de altura ya recogidas en el Plano PO-4 del “Plan Parcial UNS 04.01 Ciudad Aeroportuaria-Parque de Valdebebas”, informado favorablemente por el organismo responsable de estas afecciones respecto al cumplimiento de las condiciones de altura máxima. Se adjunta detalle de dicho plano.

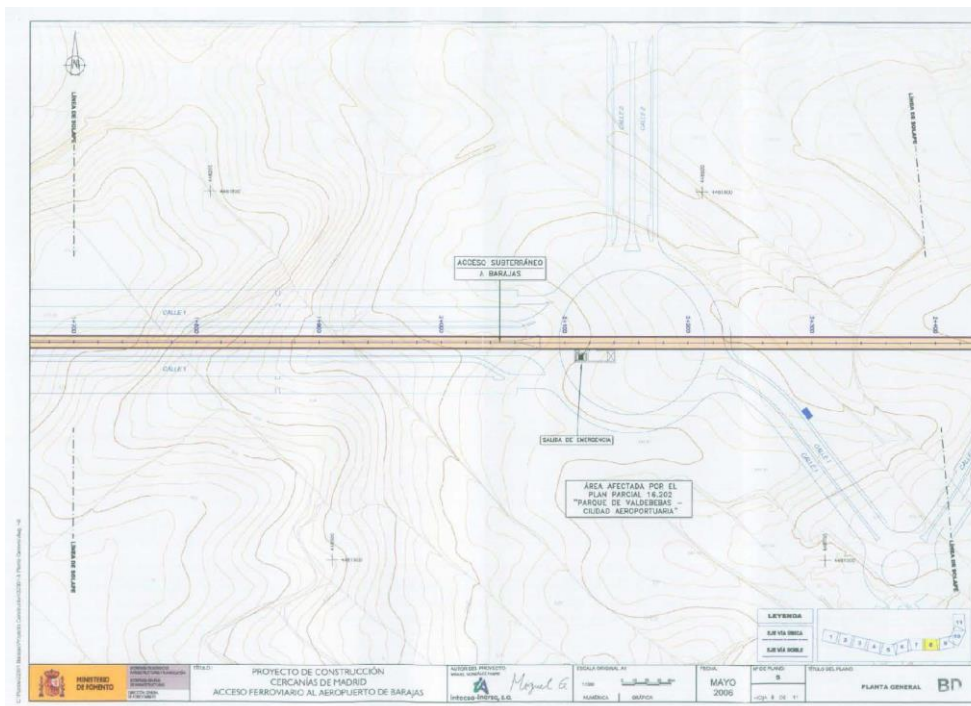
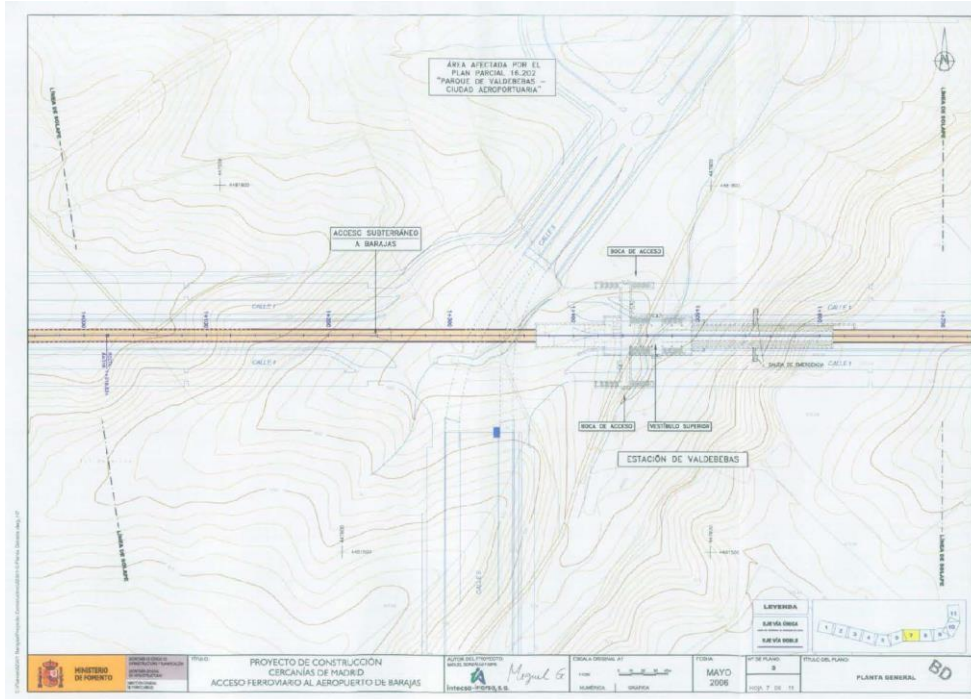


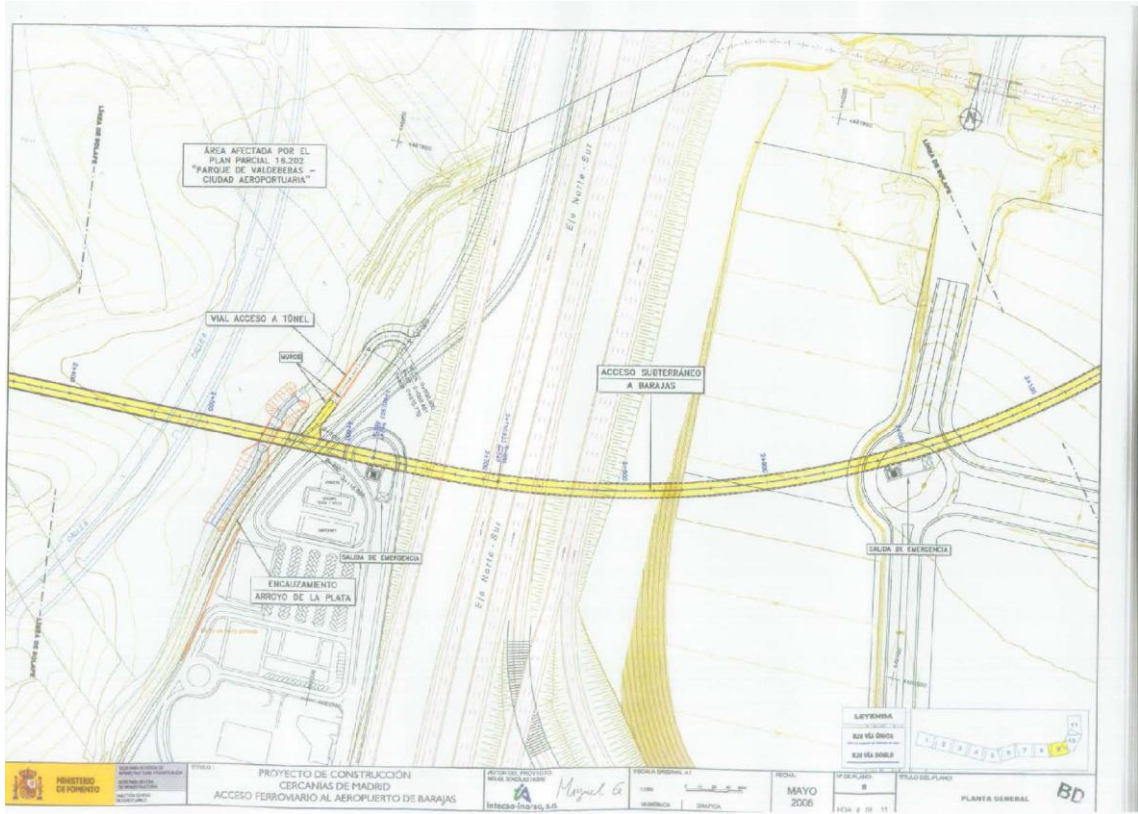
La altura de las construcciones e instalaciones, así como de cualquier otra actuación que se contemple en el Plan Especial, incluidos todos sus elementos (como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos), así como cualquier otro añadido sobre tales construcciones, no podrá superar las condiciones de altura máxima por las que se informó favorablemente dicho Plan Parcial, recogidas en el mencionado plano PO-4.

3.2.7 AFECCIÓN FERROVIARIA

La línea de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) que presta el servicio de Cercanías de la línea C-1 y que da acceso a la Terminal T4 del aeropuerto de Barajas, transcurre en túnel bajo la Avenida de las Fuerzas Armadas, que define el sur del ámbito, posicionándose el eje del túnel coincidente con el de dicha Avenida.

El ámbito del Plan Especial no queda afectado por la zona de dominio público ni por la zona de protección de la red ferroviaria, definidas de acuerdo a la ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, y al Reglamento del Sector Ferroviario (Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre), tal y como ya se expresaba en el informe sobre el Plan Especial de 2006, emitido por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.





4. PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN SIMPLIFICADO

4.1 ADECUACIÓN DEL PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO

El Plan Especial reúne las características descritas en el **apartado 2 del Artículo 6** de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, por lo que debe ser sometido a procedimiento de **EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA**.

“2. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica simplificada:

Las modificaciones menores de los planes y programas mencionados en el apartado anterior.

Los planes y programas mencionados en el apartado anterior que establezcan el uso, a nivel municipal, de zonas de reducida extensión.

Los planes y programas que, estableciendo un marco para la autorización en el futuro de proyectos, no cumplan los demás requisitos mencionados en el apartado anterior.”

4.2 PROCEDIMIENTO DE TRAMITACIÓN

El procedimiento para la Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada se describe en los **artículos 29 y siguientes** de la misma Ley 21/2013. En correspondencia con estas disposiciones, el presente documento se redacta al objeto de servir como **Documento Ambiental Estratégico para la SOLICITUD DE INICIO DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA** del Plan Especial.

El procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica simplificada comprende las siguientes fases:

1. Inicio: El promotor presentará ante el órgano sustantivo, junto con la documentación exigida por la legislación sectorial, una solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica simplificada, acompañada del borrador del plan o programa y de un documento ambiental estratégico.
2. Consultas: El órgano ambiental consultará a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, poniendo a su disposición el documento ambiental estratégico y el borrador del plan o programa.
3. Informe Ambiental Estratégico: El órgano ambiental, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas y de conformidad con los criterios establecidos en el anexo V de la Ley 21/2013, formulará el informe ambiental estratégico en el plazo de tres meses contados desde la recepción de la solicitud de inicio y de los documentos que la deben acompañar.

5. MOTIVOS DE LA SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS

5.1 ALTERNATIVAS RELATIVAS AL INTERCAMBIADOR DE TRANSPORTE

Por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 2 de marzo de 2022 se declara el interés general y se aprueba la propuesta de «proyecto básico y ejecución del Intercambiador de Valdebebas – Ciudad de la Justicia – Hospital Enfermera Isabel Zendal» (BOCM nº 66 de 18/03/2022).

Tratándose de un proyecto ya aprobado y de próxima ejecución, el Plan Especial no puede plantearse alternativa distinta de la adecuación de sus condiciones para ajustarlas a las características del proyecto aprobado. No obstante, aún así cabrían dos planteamientos para tratar la parcela del intercambiador.

1. Otorgar a la parcela una edificabilidad no lucrativa computable máxima igual a la consumida por el edificio proyectado.
2. Mantener para la parcela la edificabilidad de 1 m²/m² otorgada a los intercambiadores de transporte por el artículo 7.15.28 de las NNUU del PGOUM.

Conforme a lo indicado en el apartado 2.3 de la presente Memoria de Ordenación, el proyecto aprobado sobre esta parcela conforme al artículo 163.5 LSCM consume una edificabilidad computable no lucrativa de 5.538,33 m²c. Queda por tanto un remanente de edificabilidad no lucrativa sobre la parcela de 19.710,67 m²c para usos permitidos conforme al artículo anterior.

Limitar la edificabilidad de la parcela a 5.538,33 m²c, renunciando a los 19.710,67 m²c restantes, dificultaría a futuro la posibilidad de ampliar la instalación, además de descapitalizar una parcela que, a pesar del carácter no lucrativo de su edificabilidad, integra el patrimonio público de suelo de la Comunidad de Madrid. Por tanto, se adopta la opción de mantener el coeficiente de 1 m²/m², que aplicado a la superficie de parcela supone un máximo de 25.249 m²c computables no lucrativos.

5.2 ALTERNATIVAS RELATIVAS A LA CIUDAD DE LA JUSTICIA

El Plan Especial se limita a plantear un cambio de edificabilidad y de condiciones de ocupación sobre dos parcelas ya delimitadas en todos sus frentes por viario público urbanizado, sin necesidad de obtención de otras dotaciones públicas ni espacios libres, con dos edificios ya construidos y el proyecto de un tercero ya aprobado. Todo ello restringe de forma significativa las alternativas susceptibles de considerar, dado el reducido número de variables de ordenación sujetas a posible innovación o modificación respecto al planeamiento anterior.

Aún así, cabe analizar al menos 3 alternativas de enfoque para el marco urbanístico en el que habrán de desarrollarse los futuros proyectos en el ámbito:

- Alternativa 0: No aprobación del presente Plan Especial y mantenimiento de la ordenación definida por el vigente.
- Alternativa 1: Ordenación plasmada en el anteproyecto de construcción y explotación de las obras, redactado para la licitación del contrato de concesión de obras para la construcción, conservación y explotación de la Ciudad de la Justicia.
- Alternativa 2: Ordenación urbanística que no prefigure ninguna solución arquitectónica, limitándose a establecer las mínimas condiciones de aprovechamiento de las parcelas, y remitiendo a los proyectos de edificación las soluciones específicas.

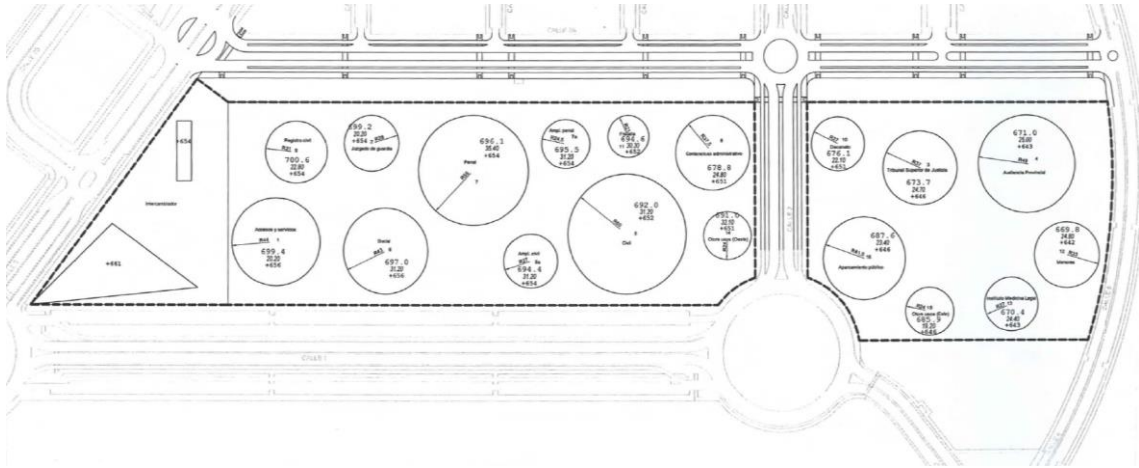
5.2.1 ALTERNATIVA 0

Tras la aprobación definitiva del Plan Parcial del Sector US-4.01 “Parque de Valdebebas”, se tramitó el Plan Especial “Campus de la Justicia de Madrid”, promovido por Campus de la Justicia de Madrid S.A, con el objeto de ordenar la pieza calificada en el plan parcial como Red Pública de Equipamiento Supramunicipal de la Comunidad de Madrid. Fue aprobado definitivamente por la Comisión de Urbanismo de Madrid en sesión de 25 de julio de 2006 (BOCM nº 198 de 21/8/2006). El objetivo era concentrar en el ámbito las distintas sedes judiciales antes dispersas por la ciudad, con el fin de optimizar el uso de las

infraestructuras y mejorar el funcionamiento de la de justicia, en correspondencia con los objetivos de la Consejería de Justicia e Interior.

La Alternativa 0 consistiría en mantener la ordenación de este Plan Especial. Conforme a las condiciones de la ficha del Plan Parcial, el Plan Especial diferenció en al ámbito dos zonas ordenanza, la destinada a Campus de la Justicia y la destinada a intercambiador de transportes. Sobre esta última se limitó a definir su perímetro y superficie, remitiendo las condiciones de edificación a las genéricas para este tipo de infraestructuras de los artículos 7.15.25 y ss. de las NNUU del PGOUM-97.

En cuanto a la configuración del Campus, el Plan Especial definió 18 áreas de movimiento de edificación de traza circular, con una superficie ocupada sobre rasante de 77.039 metros cuadrados, lo que significa una ocupación inferior al 40% del total del ámbito.



En cuanto a la parcela del intercambiador, el Plan Especial asigna una edificabilidad no lucrativa de 1 m²/m², en correspondencia con lo previsto para los intercambiadores de transporte en el artículo 7.15.28 de las NNUU del PGOU-97. En cuanto al Campus de la Justicia, distribuye los 303.577 m² de edificabilidad no lucrativa total asignados por la ficha del APE 16.11, entre las 18 áreas de movimiento delimitadas, conforme a lo recogido en el siguiente cuadro.

Nº DE IDENTIFICACIÓN EN PLANO	DENOMINACIÓN	EDIFICABILIDAD COMPUTABLE NO LUCRATIVA (m ² c)
1	Accesos y servicios	17.000,00
2	Juzgados de guardia	7.719,00
3	Tribunal superior	19.907,00
4	Audiencia provincial	35.560,00
5	Civil / Mercantil	47.008,00
5a	Ampliación Civil / Mercantil	13.536,00
6	Social	26.571,00
7	Penal	45.934,00
7a	Ampliación penal	11.034,00
8	Contencioso administrativo	16.812,00
9	Registro civil	10.792,00
10	BI / Decanato	7.968,00
11	Fiscalía	7.723,00
12	Menores	16.790,00
13	Instituto de Medicina Legal	9.360,00
14	Otros usos oeste	3.932,00
15	Otros usos este	3.931,00
16	Aparcamiento	2.000,00
TOTAL CAMPUS DE LA JUSTICIA		303.577,00

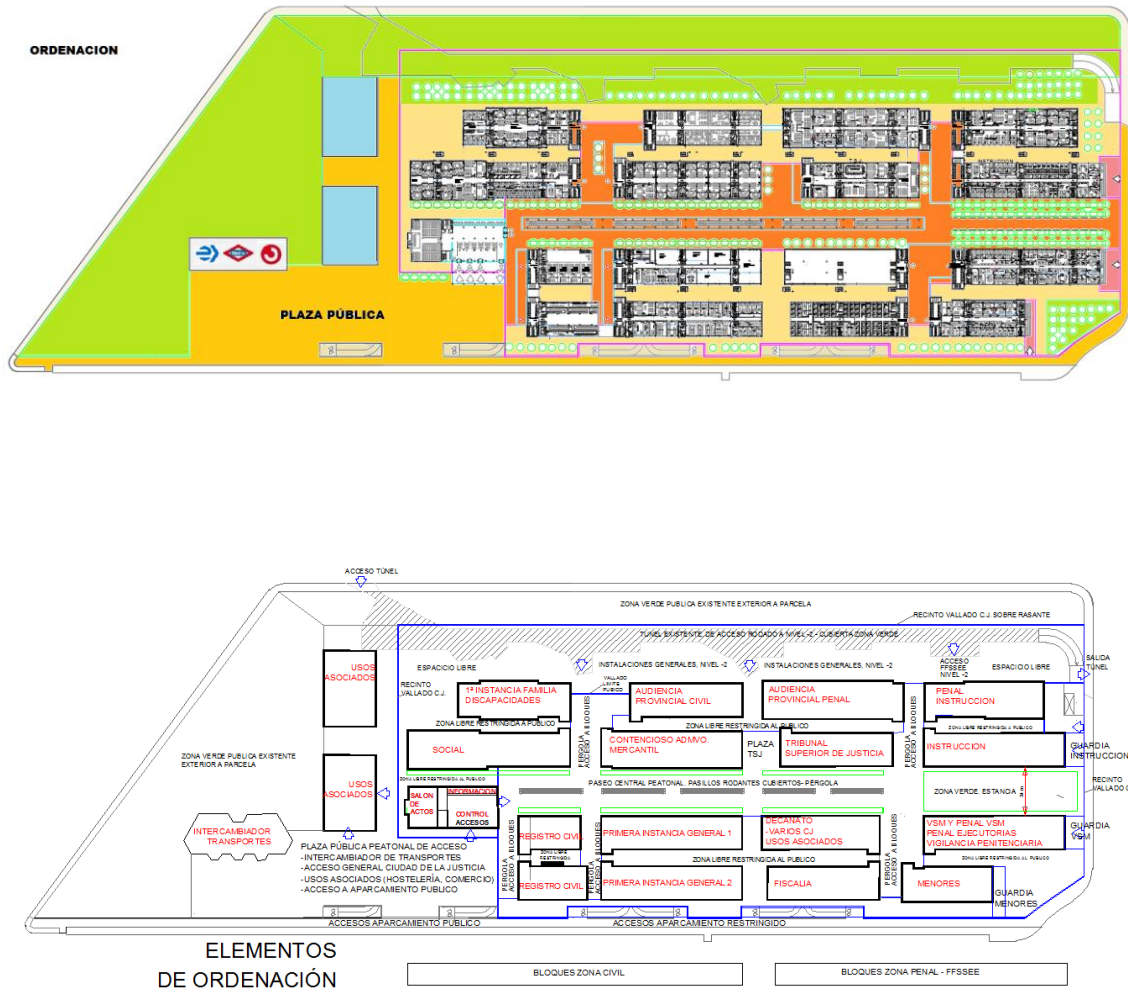
5.2.2 **ALTERNATIVA 1**

La Comunidad de Madrid ha resuelto abordar la ejecución y gestión de la nueva Ciudad de la Justicia mediante el sistema de contrato de concesión de obras. En el marco de lo previsto para esta modalidad en la Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público, se ha elaborado un Anteproyecto con el fin de proveer de información práctica sobre los condicionantes de parcela, del volumen de obra resultante y los requerimientos funcionales y programáticos, fijando las dimensiones y características de la obra a realizar y la base de partida para redactar el Proyecto Básico y de Ejecución con la adecuada calidad arquitectónica.

Dado el grado de detalle del anteproyecto y su ajuste preciso a las necesidades que pretende cubrir la administración de justicia, se plantea como Alternativa 1 la posibilidad de formalizar el nuevo Plan Especial de forma ajustada a la solución arquitectónica concreta definida en el anteproyecto.

Con este criterio, la ordenación de esta alternativa 1 plantea los siguientes elementos:

1. La consideración del programa de necesidades detallado en el apartado 2.1 de la presente memoria.
2. El empleo de bloques modulares rectangulares o contenedores orientados en dirección Este-Oeste, adaptados a la cota del terreno, correspondiendo cada bloque a una jurisdicción judicial o un uso específico como Decanato o Registro Civil.
3. Planteamiento de único acceso de público al complejo mediante un bloque representativo y de dimensiones suficientes para contener el control general de accesos, el mostrador de información y registro y un salón de actos con capacidad para 340 personas, lo que permite realizar actos en el mismo sin acceder al recinto interior del complejo.
4. Ubicación del programa en dos grandes áreas, denominadas Civil y Penal, obteniéndose 7 bloques Civil y 8 bloques Penal, de diferente longitud y altura en aplicación estricta y directa del Programa y los requerimientos funcionales. La zona Civil se ubica más próxima al acceso por su mayor afluencia de público.
5. Separación de la edificación judicial respecto del túnel, estableciendo un espacio lineal intermedio para ubicación de las instalaciones generales alejadas de la edificación judicial. Así como para espacios libres ajardinados.
6. La ordenación se establece mediante una calle central ajardinada de uso público de aproximadamente 34 m de ancho y 400 m de longitud, para circulación y estancia de público desde la que se accede lateralmente a los diferentes usos, la edificación flanquea la calle a ambos lados mediante disposición de doble bloque teniendo en cuenta el aspecto de evacuación y emergencias y la iluminación natural de todas las fachadas.
7. La calle central planteada como un bulevar ajardinado, cuenta con una línea de tapices rodantes de ida y vuelta, ubicados en el eje de la misma, que cubren la longitud del recorrido desde el edificio de control de accesos hasta las áreas previas de acceso público de los edificios de Penal, en una longitud de 275m, Tanto los tapices rodantes, como las zonas de entrada a los edificios se protegen mediante pérgolas ligeras acristaladas.
8. La calle central o zona publica se independiza del resto del recinto mediante vallados interiores con puertas de evacuación y emergencia y servicios. Así mismo se independiza del mismo modo respecto a la calle central, el espacio de acceso de público desde la acera a los juzgados de guardia dado su horario diferente.
9. Se plantean zonas verdes en la calle central, con un gran espacio ajardinado al final de la misma, así como arbolado lateral y franjas verdes próximas a las fachadas a fin de independizarlas visualmente del recorrido de público. Se plantea así mismo una gran franja verde con partes arboladas al norte de la edificación judicial, sobre la zona del túnel, el espacio intermedio túnel/edificios y espacios de instalaciones.
10. Tanto el edificio de Registro Civil (vestíbulo de salas de bodas), como los usos asociados ubicados en la planta baja del edificio Decanato (hostelería varios), se plantean recayentes a la calle central.



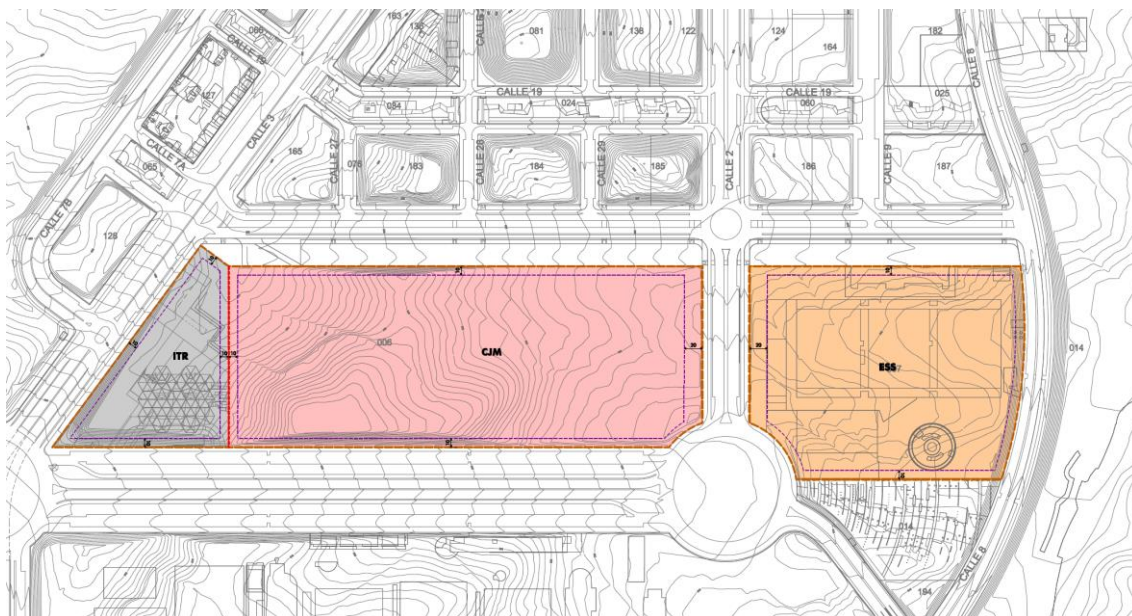
El siguiente cuadro recoge una estimación de superficies construidas que plantea el anteproyecto y que recoge esta alternativa 1, diferenciando las superficies computables a efectos de edificabilidad de las que no lo son, si bien siempre con carácter de edificabilidad no lucrativa.

SUPERFICIES CONSTRUIDAS SOBRE RASANTE	COMPUTABLE	NO COMPUTABLE	TOTAL CONSTRUIDA
PENAL			
AUDIENCIA PROVINCIAL PENAL	13.152,05	511,27	13.663,32
MENORES	6.922,90	804,55	7.727,45
FISCALÍA PROVINCIAL	11.061,35	606,08	11.667,43
VIOLENCIA SOBRE LA MUJER - PENAL VSM - VIGILANCIA PENITENCIARIA - INSTRUCCIÓN Y PENAL	16.425,56	813,19	17.238,75
INSTRUCCIÓN	15.343,63	834,75	16.178,38
INSTRUCCIÓN	18.113,00	745,90	18.858,90
DECANATO -SERVICIOS ADSCRITOS -FFSSEE - COLEGIOS Y ASOCIACIONES - GESTION CJ - COMERCIAL.	11.242,75	1.138,52	12.381,27
TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA actual 7 secc sala social + 10 secc sala C/A	11.246,15	662,07	11.908,22
ESCALERAS Y DISTRIBUCIONES EXTERIORES Y ESPACIOS DE EMERGENCIA	0,00	6.300,00	6.300,00
	103.507,39	12.416,33	115.923,72
CIVIL			
FAMILIA - INCAPACIDADES	10.026,17	465,71	10.491,88
AUDIENCIA PROVINCIAL CIVIL	10.009,90	456,84	10.466,74
SOCIAL	24.187,38	866,25	25.053,63
MERCANTIL - CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO	16.627,10	822,05	17.449,15
PRIMERA INSTANCIA GENERAL OESTE	13.468,70	641,88	14.110,58
PRIMERA INSTANCIA GENERAL ESTE	17.972,93	856,46	18.829,39
REGISTRO CIVIL	6.690,24	260,92	6.951,16
CIVIL. VESTIBULO Y PASILLO GENERAL DOBLE/TRIPLE ALTURA. ESPACIO	2.160,00	0,00	2.160,00
ESCALERAS y DISTRIBUIDORES EXTERIORES Y ESPACIOS DE EMERGENCIA		6.930,00	6.930,00
	101.142,42	11.300,11	112.442,53
SUPERFICIES CONSTRUIDAS BAJO RASANTE	COMPUTABLE	NO COMPUTABLE	TOTAL CONSTRUIDA
SOTANO 1			
APARCAMIENTO PÚBLICO		16.558,00	16.558,00
APARCAMIENTO RESTRINGIDO		42.904,00	42.904,00
ARCHIVO Y DEPÓSITO EFECTOS	14.113,00		14.113,00
OFICINAS ARCHIVEROS	784		784,00
TOTAL SÓTANO 1	14.897,00	59.462,00	74.359,00
SOTANO 2			
APARCAMIENTO PUBLICO		16.558,00	16.558,00
APARCAMIENTO RESTRINGIDO		46.776,00	46.776,00
DÁRSENA FFSS		5.500,00	5.500,00
ZONA DETENIDOS Y FFSS	5.913,40		5.913,40
NÚCLEOS VERTICALES PENAL 6x140		840,00	840,00
ALMACENES Y VESTUARIOS INSTALACIONES	3.486,00		3.486,00
INSTALACIONES GENERALES EXTERIORES		5.315,00	5.315,00
CONEX. TUNEL APARCAMIENTO RESTRINGIDO		200,00	200,00
RAMPA ACCESO GALERÍA INSTALACIONES		482,00	482,00
TOTAL SÓTANO 2	9.399,40	75.671,00	85.070,40
SOTANO 3			
APARCAMIENTO PUBLICO		16.558,00	16.558,00
TOTAL SÓTANO 3	0,00	16.558,00	16.558,00
RESUMEN DE SUPERFICIES	COMPUTABLE	NO COMPUTABLE	TOTAL CONSTRUIDA
JUDICIAL SOBRE RASANTE	204.649,81	23.716,44	228.366,25
JUDICIAL BAJO RASANTE	24.296,40	151.691,00	175.987,40
TOTAL JUDICIAL	228.946,21	175.407,44	404.353,65

5.2.3 **ALTERNATIVA 2**

Tanto la alternativa del Plan Especial vigente como la del Anteproyecto planteado desde la Comunidad de Madrid (alternativas 0 y 1), establecen una ordenación urbanística finalista orientada a dos proyectos arquitectónicos concretos. La necesidad de establecer un marco urbanístico más flexible, permitiendo proponer distintas soluciones arquitectónicas a los distintos licitadores y equipos de arquitectura que concurrirán para la adjudicación del contrato de concesión, obliga a plantear una alternativa que defina el mínimo de condiciones, centradas en la edificabilidad máxima, los usos admisibles y los retranqueos a linderos, dejando la máxima libertad posible a los futuros proyectistas. Desde este criterio se plantean las siguientes claves de ordenación.

1. Se renuncia a prefigurar una ordenación específica de volúmenes, estableciendo tan sólo unos retranqueos mínimos a los linderos de parcela.
2. Se establece una zonificación que diferencia únicamente 3 zonas:
 - a. CJM: Ciudad de la Justicia de Madrid. Ocupa la mayor parte de la parcela 06, donde se desarrollará el programa funcional de la Ciudad de la Justicia.
 - b. ESS: Equipamiento Sanitario Singular. Corresponde con la parcela 07, ocupada por el Hospital Isabel Zendal y el Instituto de Medicina Legal.
 - c. ITR: Intercambiador de transportes.
3. Se renuncia a establecer una zonificación funcional en el interior de la parcela destinada a Ciudad de la Justicia.
4. No se diferencian espacios libres públicos de zonas privadas o de acceso restringido.
5. Se renuncia a definir de forma concreta la posición de los accesos peatonales y de vehículos, así como la localización de los aparcamientos.
6. En cuanto a la edificabilidad de la Ciudad de la Justicia, se parte de la del programa de necesidades del anteproyecto, detallado en la descripción de la alternativa 1, si bien elevándola levemente para poder encajar necesidades sobrevenidas.
7. Se incorpora a la ordenación la solución del proyecto de intercambiador aprobado, manteniendo la edificabilidad ya otorgada por el planeamiento anterior.



5.2.4 JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA

La solución adoptada es la identificada como Alternativa 2, seleccionándose tras el descarte de las otras dos por las cuestiones que se describen a continuación.

A. ALTERNATIVA 0.

La Alternativa 0, consistente en el mantenimiento de la ordenación del Plan Especial vigente, debe descartarse por distintos motivos entre los que pueden destacarse los siguientes:

- La ordenación corresponde a una solución de proyecto concreta, sin permitir alternativas. Se considera que el planeamiento urbanístico no debe determinar de manera tan finalista la implantación en la parcela, dejando más libertad para planteamientos alternativos que se pudieran proponer desde los proyectos.
- La ordenación plantea un modelo disperso de implantación de edificios, lo que genera ineficiencias de todo tipo. Criterios de optimización energética aconsejan compactar la edificación, en aras de consumos y condiciones climáticas más eficientes; de la misma manera que la funcionalidad de un conjunto tan fragmentado obliga a duplicar servicios para las distintas unidades, dificulta el uso conjunto de las instalaciones, etc.
- El control y la seguridad en un “campus” tan abierto, plantea dificultades que pueden corregirse en otros modelos más compactos.
- La estructura del Campus, resolviendo a través de edificios independientes los distintos requerimientos del programa de necesidades, dificulta la transformación de su configuración para responder a la posible futura evolución del programa de necesidades. Tanto la posibilidad de aparición de nuevos usos que alojar, como la posible necesidad de ampliar espacios, resultan difíciles de resolver en un modelo de edificios independientes y con una morfología tan cerrada como la de los cilindros planteados, poco apta para encajar ampliaciones en continuidad con la geometría prevista.

B. ALTERNATIVA 1

La Alternativa 1, basada en elevar a ordenación urbanística vinculante la que subyace bajo el Anteproyecto redactado para la Consejería de Justicia, ofrecería en principio un ajuste más acorde con las necesidades programáticas de las nuevas sedes judiciales, pero presentaría también problemas que cuestionan su idoneidad.

- Al igual que la Alternativa 0, se trata de una solución de proyecto concreta, de tal forma que la formalización del Plan Especial ajustada a esta propuesta restringiría innecesariamente el abanico de soluciones alternativas que podrían plantearse.
- La Plaza Pública que se plantea en el contacto entre la Ciudad de la Justicia y el intercambiador, pudiera no ser ni la mejor ni la única posible para resolver el contacto y las circulaciones entre ambas piezas, por lo que parece conveniente dejar abierta la posibilidad de resolver de otra manera este punto.
- La localización del aparcamiento de acceso público exterior previsto en el programa, bajo la Plaza Pública prevista, pudiera no ser la idónea frente a otras alternativas más centradas en la pieza.
- La calle interior de 30 m de ancho que prevé el anteproyecto, no debiera adoptarse como criterio de diseño vinculante, puesto que impediría otros planteamientos de diseño también válidos.

En definitiva, aunque esta alternativa recogería una solución más ajustada y acorde con el programa de necesidades y usos planteado desde la Consejería de Justicia, debe descartarse como ordenación urbanística, con el fin de permitir otras soluciones de proyecto alternativas que pudieran ser igual o más válidas.

C. ALTERNATIVA 2.

Descartadas las alternativas 0 y 1 por los motivos expuestos, se adopta la Alternativa 2 como marco urbanístico más flexible para permitir la aportación de soluciones diversas, limitándose a establecer unas condiciones mínimas de retranqueos a linderos, alturas y edificabilidades, así como de un sistema de usos asociados en el que puedan tener cabida las actividades y necesidades requeridas.

5.3 ALTERNATIVAS RELATIVAS AL EQUIPAMIENTO SANITARIO SINGULAR

Por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 24 de junio de 2020 se declara el interés general y se aprueba la propuesta de «construcción de nueva planta de un hospital de emergencias para la Comunidad de Madrid, en la parcela sita en el municipio de Madrid, Distrito de Barajas, barrio Timón, Sector SUNS4 01 “Parque de Valdebebas” parcela RS EQ M0002 (7)» (BOCM nº 57 de 29/06/2020).

Así mismo, con fecha 12/7/2007 se otorgó la licencia para la construcción en esta parcela del Instituto de Medicina Legal, conforme a las previsiones del Plan Espacial “Campus de la Justicia” aprobado en 2006.

El presente Plan Especial plantea sobre esta parcela, a la que asigna la Norma Zonal ESS, el ajuste de las condiciones de planeamiento a la realidad de los dos edificios ya construidos.

Según datos facilitados por la Consejería de Sanidad de la Comunidad de Madrid, el Hospital Isabel Zendal cuenta con 75.921,04 m² de superficie construida, de los cuales 45.877,75 m² son computables a efectos de edificabilidad no lucrativa conforme al artículo 6.5.3 de las NNUU del PGOUM-97.

Así mismo, la información catastral del edificio del Instituto de Medicina Legal refleja una superficie total construida de 12.932 m²c, de los cuales serían computables los 8.180,12 m²c que recoge su licencia de edificación, de 12/7/2007, siempre conforme al artículo 6.5.3 de las NNUU del PGOUM-97.

Tal y como ocurre en la parcela del intercambiador, se plantean dos alternativas para ajustar el planeamiento a la edificación existente; limitar la edificabilidad ajustándola a la ya consumida por ambos edificios o establecer una edificabilidad algo mayor, con el fin de dejar cierta holgura para futuras ampliaciones u otras actuaciones. Se opta por la segunda alternativa, desde un criterio de prudencia que permita dar respuesta a necesidades sobrevenidas que en algún momento pudiera ser necesario satisfacer.

En consecuencia, se asigna a la parcela que integra la zona ESS, coincidente con la parcela 07 del API 16.11 de Valdebebas, una edificabilidad total de 60.000 m² construibles no lucrativos, distribuidos entre los dos usos cualificados, de forma que se establece una holgura remanente para permitir eventuales ampliaciones o actuaciones futuras. El siguiente cuadro recoge esos remanentes.

ZONA	USOS	SUP. DE PARCELA m ² s	SUP. EDIFICABLE consumida m ² c	SUP. EDIFICABLE máxima (no lucrativa) m ² c	SUP. EDIFICABLE remanente m ² c
ESS	HOSPITAL ISABEL ZENDAL	60.109,00	45.877,75	50.000,00	4.122,25
	INSTITUTO MEDICINA LEGAL	9.673,00	8.180,00	10.000,00	1.820,00
	TOTAL PARCELA 07	69.782,00		60.000,00	5.942,25

6. MEDIDAS FRENTE A IMPACTOS AMBIENTALES

Dado que el Plan Especial se plantea con carácter modificativo de una ordenación previa, sobre un ámbito ya urbanizado y ocupado en su mayor parte, las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, corregir cualquier efecto negativo relevante en el medio ambiente, deben centrarse en aspectos relativos a la fase de funcionamiento. En tal sentido se enuncian las recogidas en los siguientes epígrafes.

6.1 IMPACTOS SOBRE LA ATMÓSFERA

Como anexo del presente Documento Ambiental Estratégico se adjunta un estudio sobre contaminación atmosférica redactado en mayo de 2022 por la consultora “Allpe Ingeniería y Medio Ambiente S.L.” como estudio sectorial complementario del nuevo Plan Especial de la Ciudad de la Justicia.

En el capítulo de este DAE sobre efectos ambientales previsibles se ha incorporado un resumen de las conclusiones del estudio en relación con la cuantificación de dichos efectos. De dichas conclusiones se desprende que los resultados de la huella de carbono de la Ciudad de la Justicia variarán en función del proyecto ejecutivo y las alternativas escogidas, pero señalan algunas medidas correctoras importantes para incluir con carácter normativo en el plan especial, para que estén presentes como criterios ambientales en la fase de diseño de la Ciudad de la Justicia y para desarrollar Planes de Compensación de Carbono desde las fases previas.

Así, el volumen de emisiones puede ser compensado con la inclusión de medidas como las siguientes:

1. Medidas de eficiencia energética contempladas dentro del Proyecto Básico y del Plan de Obra, incluidas las buenas prácticas ambientales durante la construcción. Se sugiere integrar las siguientes:
 - a. Las calderas de calefacción, grupos electrógenos, maquinaria de calentamiento de piscinas, etc., de las instalaciones fijas deben tener un control y mantenimiento de la instalación.
 - b. Actuaciones para reducir gases de efecto invernadero y para fomentar el desarrollo y utilización de combustibles alternativos y de maquinaria de bajo consumo.
2. Integración de ajardinamientos y cubiertas vegetales en el diseño constructivo, que actúen de sumideros de carbono y de reductores de la demanda energética. Por ejemplo, suponiendo una cubierta vegetal en el Proyecto de 66.000 m² (aprox. un 50% de la superficie incluyendo techos verdes y jardines) con un potencial de sumidero de carbono de 5 Kg de CO₂/m² anual¹, se estima una reducción de 331 toneladas de CO₂ al año.
3. Eficiencia y reducción en la utilización de materiales con alta huella de carbono, como es el hormigón. Se deberán priorizar aquellos materiales de bajo coste energético de producción, adecuados al uso previsto y al entorno en el que se ubican, que no produzcan residuos ni afecten negativamente al entorno urbano. Estos materiales deben garantizar la resiliencia al uso previsto, su durabilidad y la facilidad de mantenimiento y/o reposición.
4. Diseño de directrices de acuerdo al Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC).
5. Control exhaustivo de gases refrigerantes de aires acondicionados y como halones contra incendios. Está prohibido el uso de clorofluorocarburos, otros clorofluorocarburos totalmente halogenados, los halones, el tetracloruro de carbono, el 1,1,1-tricloroetano, el bromuro de metilo, los hidrobromofluorocarburos, los hidroclorofluorocarburos.
6. Mejora del intercambiador de transportes de Valdebebas, propiciando una enorme reducción de las emisiones por tráfico. En caso de suponer una disminución del 10% en el acceso de vehículos con combustible fósil en 2030 (ya sea por el aumento de vehículos eléctricos o por el uso del transporte público), se consideraría una disminución del 10% en NO_x, 9% en CO y 7,5% en CH₄ y CO₂, según la contribución del tráfico a estos contaminantes.

Con la incorporación de estas medidas, se considera la contaminación atmosférica generada por la actuación como una **afección compatible**.

6.2 IMPACTO DE LOS MOVIMIENTOS DE TIERRAS

Durante la ejecución de los trabajos se procederá, en el caso de detectarse residuos peligrosos o no peligrosos, y conforme a lo establecido en el artículo 3 apartados 4 y 5 del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, a garantizar la gestión adecuada de los mismos, dando cumplimiento a lo establecido en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y Suelos Contaminados, la Ley 5/2003, de Residuos de la Comunidad de Madrid y su normativa de aplicación.

Los taludes resultantes del movimiento de tierras tendrán pendientes suaves, estableciéndose como máximo una ratio de 3:1. En el caso de no ser posible mantener esta pendiente se realizarán bancales con muros de contención intermedios. En todo caso se seguirán las determinaciones del correspondiente estudio geotécnico.

Salvo por necesidades de relación entre espacios de diferente cota, se proyectará en lo posible que el trazado de vías se ajuste al relieve existente, definiendo las rasantes de las que resulte mínimo volumen de tierras extraídas y aportadas.

Se elegirá entre las soluciones de firme posibles aquella que permita la mayor utilización de suelos y áridos existentes en el ámbito, reduciendo al mínimo el aporte de material exterior.

Se organizarán las obras disponiendo de espacios para acopio de las tierras vegetales extraídas, reduciendo el transporte tanto desde su posición original como hasta su posición final.

6.3 IMPACTO DE LOS RESIDUOS GENERADOS

Los Residuos de Construcción y Demolición (RCD) se deben tratar en vertederos autorizados. Los residuos de obras y derribos serán depositados en contenedores de gran volumen y trasladados directamente por las empresas del sector al vertedero de escombros.

Con objeto de evitar en la medida de lo posible que se produzcan afecciones al entorno, la utilización, en cuanto a medios técnicos, de la mejor tecnología aplicable para la realización de las obras, recomendándose la revisión periódica de la maquinaria que se vaya a utilizar durante las obras con el objeto de evitar pérdidas de lubricantes, combustibles, etc., que son perjudiciales para el complejo del suelo, pudiendo incidir en la calidad del agua, tanto de cauces como de los acuíferos, lo que tendrá consecuencias nefastas para los seres vivos, incluyendo al hombre.

El principal contaminante durante la fase de obras es mayoritariamente polvo originado durante la fase de construcción por el uso de los elementos propios, arena, grava, cemento, etc. Para evitarlo se tendrán en cuenta las siguientes sugerencias:

1. El acopio de materiales, generadores de este tipo de contaminación se efectuará en recipientes estancos.
2. Se evitará la emisión de polvo durante todo el proceso productivo mediante el empleo de lonas, riegos superficiales, etc.
3. Se deberá implantar un sistema eficaz de reducción y clasificación de residuos. Se dotará a los edificios de espacios reservados para contenedores, que albergarán de forma separativa los distintos tipos de residuos, con el fin de garantizar su reutilización y/o reciclaje.

6.4 IMPACTO SOBRE EL MEDIO NOCTURNO

En el diseño de la red de alumbrado exterior y de cara a la protección del medio nocturno, se tendrán en cuenta las propuestas de la "Guía para la Reducción del resplandor Luminoso Nocturno" del Comité Español de Iluminación y del "Modelo de Ordenanza Municipal de alumbrado exterior para la protección del medio ambiente mediante la mejora de la eficacia energética", elaborado por el citado Comité y el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía.

Se tendrán en cuenta las recomendaciones de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, para reducir el resplandor luminoso nocturno.

Con el objetivo de reducir los efectos de la luminosidad sobre la calidad de la bóveda celeste, y contribuir al ahorro energético, los elementos de alumbrado utilizados deberán evitar la proyección cenital del haz de luz y se instalarán de forma que distribuyan la luz de la manera más eficiente, ajustándose su cálculo a las necesidades concretas de uso. Los sistemas de iluminación utilizados deberán seguir criterios y apoyarse en tecnologías avanzadas que reduzcan el consumo energético.

El alumbrado en espacios abiertos cumplirá las siguientes condiciones:

1. Elección de lámparas de mayor rendimiento luminoso como son las de bajo consumo. Se implantará alumbrado LED con sistemas de control inteligentes, e instalación de reguladores – estabilizadores de tensión.
2. Instalación de reductores de flujo para disminuir los niveles luminosos a partir de una hora en la que el tráfico peatonal o rodado decrece sensiblemente.
3. Corrección del factor de potencia.
4. Se emplearán luminarias cerradas en las que la carcasa impida sobresalir al elemento refractor del plano inferior de ésta, no superándose el flujo hemisférico superior al establecido para su clasificación de zona.

6.5 IMPACTO SOBRE EL CONSUMO ENERGÉTICO

En lo que respecta a los proyectos de edificación y conforme a la Directiva 2010/31/UE relativa a la eficiencia energética de los edificios, estos deben alcanzar un consumo de energía casi nulo. El Documento Básico de Ahorro de Energía (DB-HE) del CTE, establece unos criterios de valores límite de consumo de energías no renovables en la edificación, que van directamente vinculadas a aspectos como el uso del edificio, la envolvente, así como las instalaciones y consumos de cada una de ellas. Se estima conveniente incorporar condiciones específicas de carácter medioambiental tomando en consideración la calidad del aire de la ciudad y la sostenibilidad energética del complejo. En este sentido, se adoptará la implantación de tecnologías limpias contemplándose las siguientes medidas:

1. La implantación de sistemas de bajas emisiones contaminantes producto de la combustión, de la máxima eficiencia energética, con un funcionamiento silencioso y el uso de materiales no contaminantes, especialmente en los sistemas de climatización e iluminación mediante:
 - Alumbrado LED con sistemas de control inteligentes y aprovechamiento de la iluminación natural.
 - Optimización de los sistemas de climatización y ventilación, reduciendo al máximo el consumo de combustibles fósiles especialmente en la central de instalaciones prevista en la zona E. Como medida para la mejora de la calidad del aire de la ciudad y por razones de eficiencia energética, no se podrán utilizar combustibles sólidos de origen fósil en el funcionamiento de las instalaciones térmicas de los edificios.
2. El aprovechamiento de energías renovables, cumpliendo los requisitos que establece el nuevo CTE para dar cumplimiento al DB-HEO y con el objetivo de alcanzar un consumo de energía primaria no renovable reducido y que se satisfaga, en gran medida, mediante el uso de energía procedente de fuentes renovables, preferentemente mediante la instalación de sistemas de aprovechamiento de energía solar que se situarán preferiblemente en la cubierta de las edificaciones y de los aparcamientos. La ubicación de estos sistemas será la más favorable posible con respecto a la orientación e inclinación y se procurará que esté libre de sombras del propio edificio en las horas centrales del día.
3. Dotar las plazas de aparcamiento con la instalación eléctrica específica para la recarga de los vehículos eléctricos. En los aparcamientos de uso permanente se instalarán las canalizaciones hasta las plazas de aparcamiento y los módulos de reserva en la centralización de contadores, tal y como se describe en la (ITC) BT-52, dando cobertura al 20 % de las plazas, así mismo se dotará de una estación de recarga por cada 20 plazas, con una cobertura para el 5% de las plazas.

4. Las estaciones de recarga estarán preparadas para modos de recarga 3 ó 4. Estas instalaciones podrán implementar sistemas de recarga inteligente (V2G) que permitan que las baterías funcionen como fuente de energía para el complejo. Debido tanto a la contaminación acústica como a la baja calidad del aire producidas por el uso del vehículo privado de combustión interna y considerando la congestión de las principales vías de acceso al ámbito, como medida disuasoria de la utilización del vehículo privado para la movilidad vinculada a la actividad que se pretende desarrollar en el ámbito, en la planificación de desarrollo se propone limitar la dotación de plazas de aparcamiento con carácter de máximo.
5. Destinar locales o espacios cubiertos al depósito de bicicletas o vehículos ligeros sin emisiones, en las condiciones necesarias para su guarda y custodia.

6.6 IMPACTO ACÚSTICO

Como anexo del presente Documento Ambiental Estratégico se adjunta un estudio acústico redactado en mayo de 2022 por la consultora “Allpe Ingeniería y Medio Ambiente S.L.” como estudio sectorial complementario del nuevo Plan Especial de la Ciudad de la Justicia. El estudio analiza desde el punto de vista acústico el escenario preoperacional y las previsiones del escenario postoperacional en los periodos de mañana, tarde y noche, con el fin de evaluar la necesidad o no de incorporar medidas correctoras.

El estudio concluye que los niveles de ruido en el interior del ámbito del Plan Especial para el escenario postoperacional hasta el horizonte 2036, **cumplirán los objetivos de calidad acústica que establece el Anexo 2 del Real Decreto 1367/2007**, para los usos terciarios distintos del recreativo y espectáculos, **sin necesidad de incorporar medidas correctoras**.

No obstante, se deberán adoptar medidas en relación con los equipos y maquinaria que se instalen dentro de los edificios:

1. Los equipos fijos que pueden transmitir ruidos y vibraciones deberán adaptarse a la normativa vigente de aplicación que corresponda y mantendrán los niveles sonoros dentro del rango permitido.
2. Se tomarán las medidas necesarias para que los niveles de ruidos transmitidos al exterior y a edificaciones colindantes, y los niveles de vibraciones transmitidos, no superen los valores que tienen fijados como máximo la normativa de aplicación vigente. En caso necesario se utilizarán silenciadores para minimizarlos.

6.7 IMPACTO SOBRE EL CONSUMO DE AGUA

El principal impacto sobre las aguas en la fase de funcionamiento será el aumento del consumo de este recurso. Para disminuir este impacto se proponen medidas tendentes al ahorro efectivo y disminución de dicho consumo. En cumplimiento del condicionamiento del Canal de Isabel II de 20 de julio de 2006, en relación con el Plan Especial Temático “Campus de la Justicia”, las Normas Urbanísticas del nuevo Plan Especial deben recoger las siguientes prescripciones:

1. Se prohíbe expresamente la colocación de bocas de riego en viales para baldeo de calles.
2. En las zonas verdes, las redes de riego que se conecten a la red de distribución de agua potable deben cumplir la normativa del Canal de Isabel II, siendo dichas redes independientes de la red de distribución, para su futura utilización con agua reutilizada, y disponiendo de una única acometida con contador para cada una de las zonas verdes.
3. Los proyectos de riego y jardinería conectados a la red de distribución de agua potable, deberán remitirse al Canal de Isabel II para su aprobación. De acuerdo con las Normas de Abastecimiento de Agua del Canal de Isabel II, para parques con superficie bruta superior a 3 hectáreas, el agua para riego deberá obtenerse de fuentes alternativas distintas de la red de agua potable.
4. Deberán limitarse las superficies destinadas a cubrir mediante pradera ornamental, dado que su mantenimiento supone grandes consumos de agua y energéticos. Podrán sustituirse por tapices verdes a base de xerófitas que no requieren riegos.

5. En todas las zonas verdes se instalarán sistema de riego automático con utilización de programadores, disposición de aspersores de corto alcance en zonas de pradera, riego por goteo en zonas arbustivas y arboladas e instalación de detectores de humedad en el suelo
6. Los nuevos locales contarán con contadores de agua individuales y mecanismos para el ahorro de agua (economizadores de chorro, mecanismos limitadores de la descarga de las cisternas, etc.)

6.8 IMPACTO DE LA GENERACIÓN DE EFLUENTES

Los vertidos generados por el ámbito del Plan Especial se incorporarán a colectores existentes con capacidad suficiente para la evacuación de los vertidos.

Los edificios deberán tener una red para el vertido de agua de lluvia a la red de pluviales, independiente a la red de saneamiento al objeto de que se encuentre preparada la instalación para su conexión a las redes generales que se ejecuten en un futuro.

Los Proyectos de Edificación deberán incluir un Estudio y/o Anexo específico para valorar la potencial reutilización de aguas pluviales y/o grises de generación propia para usos compatibles dentro de la parcela y/o de los inmuebles según las directrices de la Ordenanza de Gestión y uso Eficiente del Agua en la Ciudad de Madrid” de 31 de mayo de 2006 (BOAM 22/6/2006 , BOCM 21/6/2009) o normativa que la sustituya.

De acuerdo con lo recogido en el Real Decreto 1290/2012 y en el Real Decreto 638/2016 por los que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, se deberá contemplar la implantación de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS), ya sea en parcelas públicas o privada, con los que se evite/lamine la incorporación en la red de alcantarillado de las aguas de lluvia y con las que se favorezca la infiltración en el terreno de éstas.

En el caso de que se tuviera que ejecutar algún colector, el proyecto del mismo deberá ser redactado de acuerdo con las Normas para Redes de Saneamiento de Canal de Isabel II (2012) y remitirse a la Ventanilla Única de Atención a Promotores del Área Planeamiento del Canal de Isabel II S.A. para, si procede y tras la revisión de la documentación aportada, comenzar la tramitación de la Conformidad Técnica.

Una vez aprobado definitivamente el Plan Especial, el promotor de la actuación deberá ponerse en contacto con el Área de Gestión Comercial del Canal de Isabel II SA para la contratación y ejecución de las acometidas necesarias.

Las aguas pluviales procedentes de las instalaciones y distintas infraestructuras del desarrollo se deberán someterán a un desbaste y decantación de sólidos, previa asu vertido a la red. Las salidas serán objeto de seguimiento analítico para verificar si cumplen los requisitos de vertido.

Se prohíbe el vertido de los efluentes al terreno o a las aguas y se establece que deberán ser gestionados de acuerdo con la normativa aplicable.

6.9 IMPACTO SOBRE LA VEGETACIÓN

Deberán cumplirse las determinaciones de la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid, así como la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano del Ayuntamiento de Madrid.

La vegetación propuesta deberá tener como objetivos principales los siguientes:

1. Dotar de sombra a las zonas de paso y tránsito de viandantes
2. Disminuir la temperatura ambiental y superficial.
3. Una mejora de las condiciones paisajísticas

Como criterio preferente se utilizarán árboles de abundante copa, procurando que reciban siempre sol desde el sur y de especies vegetales de bajo consumo hídrico con sistema de riego localizado en todas las zonas verdes.

En zonas verdes comunes se realizará la aplicación de fertilizantes y de herbicidas en dosis adecuadas para evitar infiltración de los mismos a las aguas subterráneas.

Se recomienda seguir las directrices del programa Madrid + Natural con el fin de minimizar los efectos del cambio climático, así como el Plan de Infraestructura Verde y Biodiversidad de Madrid, los Planes Directores de Zonas Verdes y Arbolado Viario de los distritos afectados.

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

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

En lo que respecta a las soluciones de drenaje, se tendrá en cuenta la Guía Básica de Diseño de Sistemas de Gestión Sostenible de Aguas Pluviales en Zonas Verdes y otros Espacios Públicos que promueve los sistemas urbanos de drenaje sostenibles (SUDS) reduciendo la superficie pavimentada y reproduciendo, en la manera más fiel posible, el ciclo hidrológico natural previo a la urbanización.

Se producirá en la misma obra la enmienda orgánica necesaria para las labores de plantación y mejora de suelos, procediendo a compostar los materiales originados en labores de desbroce, ya que este proceso puede fácilmente hacerse coincidir con la duración habitual de las obras y, sin sofisticada técnica, puede producir un compost que cumpla satisfactoriamente las mismas funciones que el mantillo.

En zonas verdes comunes se realizará la aplicación de fertilizantes y de herbicidas en dosis adecuadas para evitar infiltración de los mismos a las aguas subterráneas.

Una vez han sido instaladas las áreas verdes en la zona se deberán realizar labores de conservación y mantenimiento en cada una de ellas.

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

Las labores de mantenimiento incluirán el riego y cuidados culturales de las especies vegetales introducidas.

7. MEDIDAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN

7.1 PROGRAMA DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL

7.1.1 PLANTEAMIENTO

Con arreglo a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en desarrollo del Plan Especial debe formularse un Programa de Seguimiento Ambiental donde se definan los parámetros e indicadores para el seguimiento y la comprobación del cumplimiento de las medidas aplicables, con los siguientes objetivos:

1. Controlar que las medidas indicadas en el Informe Ambiental Estratégico se ejecutan correctamente, así como las incorporadas cuando se emita la preceptiva Resolución Ambiental.
2. Supervisar la evolución del medio, para comprobar la eficacia de las medidas establecidas.
3. Indicar a la Administración responsable los aspectos objeto de vigilancia, los cuales pueden referirse al proyecto o al medio.
4. Ofrecer a dicha Administración un método, sistemático, lo más sencillo y económico posible, para realizar la vigilancia de una forma eficaz.

El plan de seguimiento deberá contar para ello con un sistema de indicadores de la evolución de las variables ambientales: actividades económicas, ciclo hídrico, demografía, emisiones contaminantes, energía, integración social, medio urbano, movilidad, paisaje, patrimonio y gestión de residuos.

En el presente capítulo se expone una propuesta de Programa de Seguimiento Ambiental para la comprobación del cumplimiento en el ámbito del Plan Especial de las medidas planteadas con el objeto de identificar con prontitud los efectos adversos no previstos y permitir llevar a cabo las medidas adecuadas para evitarlos.

7.1.2 OBJETO DEL PROGRAMA DE SEGUIMIENTO

La Vigilancia Ambiental puede definirse como el proceso de control y seguimiento de los aspectos medioambientales del Plan Especial. Su objetivo es establecer un sistema que garantice el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras contenidas en el informe ambiental. Además, debe permitir la valoración de los impactos que sean difícilmente cuantificables o detectables en la fase de estudio, pudiendo diseñar nuevas medidas en el caso de que las existentes no sean suficientes.

La finalidad básica del seguimiento y control consistirá en evitar y subsanar, en lo posible, los principales problemas que puedan surgir durante la ejecución del proyecto, por lo que el Programa de Seguimiento tendrá como objetivos básicos:

1. Establecer un sistema que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas correctoras contenidas en el DAE, tanto en la fase de ejecución del proyecto como en la fase de funcionamiento.
2. Garantizar la efectividad de las medidas correctoras aplicadas.
3. Comprobar la cuantía de ciertos impactos que su predicción resulta difícil.
4. Evaluar el grado en que se reduce el impacto con la aplicación de las medidas correctoras.
5. Ofrecer datos para mejorar el contenido de futuros Estudios Ambientales, puesto que permite evaluar hasta qué punto las predicciones efectuadas son correctas.
6. Detectar alteraciones no previstas en el procedimiento de EAE, debiendo en este caso adaptarse nuevas medidas correctoras.

7.2 INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD

En el ámbito de la planificación, las herramientas destinadas al seguimiento de las tendencias y los procesos y las metodologías prospectivas siempre han tenido una importancia fundamental como base para la toma de decisiones estratégicas, habiendo adquirido una especial relevancia desde la óptica de la sostenibilidad, en el marco de la actual crisis ambiental.

Los indicadores de sostenibilidad constituyen una de estas herramientas de evaluación, que mayor desarrollo han conocido en los últimos tiempos debido especialmente a la relativa sencillez conceptual en que se basan y especialmente a su gran potencial comunicativo. Aun así, es aún largo el camino que queda por recorrer en el desarrollo y la aplicación de indicadores.

En este sentido, para la evaluación ambiental estratégica del planeamiento urbanístico, y como se establece desde la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se establece la necesidad de incluir un listado de indicadores de estado y seguimiento, al menos de los siguientes objetivos ambientales, de modo que se pueda llevar a cabo un seguimiento y evaluación de la consecución de los objetivos propuestos.

Los Indicadores de estado y seguimiento tienen una doble función: servir como parámetros de referencia para el propio planeamiento o como evaluación del cumplimiento real de lo planificado o de sus consecuencias.

A continuación, se indica una propuesta de indicadores propios para el Plan Especial.

INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y CONTROL.		
Variable	Indicador	Criterios de medición
Ciclo hídrico	Demanda total de agua	Hm ³ /año
	Consumo doméstico de agua	l/hab./día
	Distribución de la demanda	% doméstico, industrial, servicios
	Perdidas en la red de abastecimiento	% sobre el total
	Red de saneamiento separativa con respecto al total	%
	Nº de empresas con autorización de vertido	
	% agua reutilizada	%
	Calidad de agua de los ríos y diversidad biológica	
Energía	Consumo total electricidad y gas natural	tep/año
	Distribución del consumo	% doméstico, industrial, servicios
	Nº edificios con certificación energética	
	Edificaciones con instalaciones solares	% sobre el total
	Alumbrado público en el consumo energético del Municipio	% sobre el total

INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y CONTROL.		
Variable	Indicador	Criterios de medición
	Energías renovables no consumo municipal	% sobre el total
Emisiones de contaminantes	Calidad del aire urbano	Nº días buena calidad o % de población expuesta a niveles elevados de contaminantes
	% población expuesta a niveles sonoros superiores a los recomendados por la OMS	
	Nº antenas o instalaciones de telefonía móvil	
Gestión de residuos	Generación de residuos urbanos	Kg/hab./día
	Distribución de la gestión de los RSU (vertedero, incineración, reutilización o reciclaje)	
	Generación de residuos peligrosos	Tm/año
	Reutilización de materiales de construcción	%
	Recogida selectiva	%
Actividades económicas	Evolución del suelo para actividades económicas	Evolución real después del ED (ha y %)
Integración social	Familias que perciben la prestación de rentas básicas	%
	Tasa de desempleo	
	Actividades realizadas para fomentar la participación pública en el planeamiento	Nº
	Satisfacción de la ciudadanía con el municipio	
Medio urbano	Evolución das zonas verdes y accesibilidad	Evolución real tras el ED
	Nº de especies de fauna urbana	
	Densidad de población	Habitantes en Suelo urbano / Superficie de Suelo urbano
	Líneas subterráneas de infraestructuras y servicios	%
Rehabilitación y Renovación urbana	Licencias para rehabilitación de edificios	Nº
	Entidades colaboradoras para el mantenimiento y conservación constituidas en el municipio	Nº
	Calidad de inmueble	% edificios tradicionales sobre el total
	Desplazamiento de los habitantes	despl./hab./día

INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y CONTROL.		
Variable	Indicador	Criterios de medición
Movilidad sostenible	Distancia media por habitante	Km/hab./día
	Distribución de los desplazamientos por modos	% transporte público, vehículo privado, peatonal, o bicicleta
	% de desplazamientos dentro del municipio	%

7.3 VIGILANCIA EN LA FASE PREVIA A LA EJECUCIÓN DE OBRAS

7.3.1 **MEDIDA 1: VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO DE LAS MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL.**

Se trata de verificar la adopción y adecuación de las medidas vinculantes establecidas en la Resolución Ambiental emitida por el Órgano Ambiental integrándolas en el Plan Especial propuesto e incorporarlas al diseño definitivo.

7.3.1.1 ACCIONES

1. Certificación del responsable del equipo redactor del proyecto de ejecución que se cumplen y se han incluido todas las medidas vinculantes establecidas en la Resolución Ambiental y en los Informes Vinculantes de las Administraciones consultadas.
2. Comprobación mediante informe vinculante por parte del Órgano Sustantivo de cumplimiento de toda la normativa sectorial y en el supuesto de detección de anomalías deberá instar al Promotor a la subsanación de errores.

7.3.1.2 RESPONSABLES Y MOMENTO DE REALIZACIÓN

1. Ayuntamiento durante la fase de aprobación y anterior al envío del proyecto de ejecución para su aprobación final.
2. Responsable del equipo redactor del proyecto de ejecución, durante la fase de incorporación de informes vinculantes.
3. Administración regional con competencias en medio ambiente durante el Informe para la comisión de urbanismo.

7.3.2 **MEDIDA 2: VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO DE LAS MEDIDAS QUE DEBERÁN ADOPTARSE DURANTE LAS FASES DE REALIZACIÓN Y FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS**

Verificar que se adoptan todas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias (si las hubiera), así como los grados de eficacia de las mismas. Se deberá verificar que se cumplen las medidas vinculantes que establezca tanto en la Resolución Ambiental como en las demás autorizaciones que emitan las respectivas administraciones.

7.3.2.1 ACCIONES:

Inspección ocular, cuando se detecten desvíos o incumplimientos de medidas, debiéndose corregir y presentar estas correcciones ante el órgano ambiental y sustantivo.

7.3.2.2 RESPONSABLES Y MOMENTO DE REALIZACIÓN

1. Ayuntamiento durante las obras y antes de la emisión de los certificados de finalización de obras o del acta de recepción de las mismas.
2. Responsable de la dirección de obras

3. Administración regional con competencias en medio ambiente durante el seguimiento de las obras de construcción

7.3.3 MEDIDA 3: VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO DE LAS MEDIDAS RELATIVAS A LA GESTIÓN DE RESIDUOS

Controlar la inexistencia de depósitos o vertederos incontrolados estableciendo medidas de corrección y eliminación en caso de suceder.

7.3.3.1 ACCIONES:

Inspección Periódica y en su caso eliminación y recuperación de la zona afectada, determinando el responsable del depósito incontrolado.

7.3.3.2 RESPONSABLES Y MOMENTO DE REALIZACIÓN:

1. Ayuntamiento.
2. Servicio de Protección de la Naturaleza.
3. Administración regional con competencias en medio ambiente a través de los agentes medioambientales.

7.3.4 MEDIDA 4: PRELIMINARES DE LA EJECUCIÓN

1. Comprobar que se han definido correctamente las zonas destinadas a préstamos y vertederos; caso de que estas zonas estén localizadas fuera del perímetro objeto del proyecto, se requerirá la tramitación de un expediente de evaluación de impacto ambiental o la redacción de un informe ambiental por parte de la Administración regional con competencias en medio ambiente, salvo en el supuesto de que dichas zonas se ubiquen en explotaciones en funcionamiento que cuenten con autorización del órgano competente, por lo que en todo caso se verificarán estos aspectos.
2. Controlar que con las operaciones de replanteo de las obras se delimitan físicamente las superficies que van a quedar, provisional o definitivamente, ocupadas por éstas, así como por las restantes obras auxiliares, pistas de trabajo, parque de maquinaria, áreas de acopio de materiales y cuantas otras instalaciones sean precisas para el correcto desarrollo del proyecto. El emplazamiento definitivo de estas instalaciones será comunicado a la Administración regional con competencias en medio ambiente a través de Servicios provinciales.
3. Verificar la correcta definición ambiental del proyecto de integración paisajística.
4. Verificar el trazado de las conducciones eléctricas, de la red telefónica, de las redes de aguas fecales y de aguas pluviales, la red interior de agua de abastecimiento y la de aguas reutilizadas, así como la red de suministro de gas.
5. Comprobar, y en su caso incluir en la ejecución del Plan Especial, las determinaciones ambientales del Informe Ambiental y de la Resolución Ambiental.

7.4 VIGILANCIA EN LA FASE DE OBRA

Esta fase se ha desagregado, para mayor claridad, en las siguientes subfases:

7.4.1 SUBFASE 1: SEGUIMIENTO DE LA OBRA CIVIL

Durante esta subfase se comprobarán, entre otros, los siguientes aspectos:

1. Delimitación y jalonamiento de determinadas zonas.
2. Localización de todas y cada una de las instalaciones de obra, pistas de trabajo, parque de maquinaria, áreas de acopio de materiales y cuantas otras infraestructuras se hayan instalado.
3. Movimientos de maquinaria.
4. Retirada, almacenamiento y conservación adecuada de la tierra vegetal existente.

5. Ejecución de las protecciones acústicas y los aislamientos, en concreto la ejecución del caballón y la pantalla vegetal sobre el mismo.
6. Ejecución y funcionamiento de la balsa de decantación (si fuese necesaria) y obras de desagüe.
7. Ejecución y efectividad de la impermeabilización de los terrenos donde se ubicaría el parque de maquinaria.
8. Control de las medidas de integración paisajística y de su correcta ejecución.
9. Control del trazado y construcción de las conducciones eléctricas, de la red telefónica, de las redes de aguas fecales y de aguas pluviales, la red interior de agua de abastecimiento y la de aguas reutilizadas, así como la red de suministro de gas (si procede).
10. Y cuantas otras especificaciones determine el Informe ambiental y la RESOLUCIÓN AMBIENTAL correspondiente.

7.4.2 SUBFASE 2: SEGUIMIENTO DE LA REVEGETACIÓN

Todas las acciones encaminadas a la revegetación del terreno afectado por las obras tendrán los siguientes controles y verificaciones:

1. Estado final de las obras, reservándose la posibilidad de introducir cambios mediante las operaciones oportunas.
2. Delimitación de las zonas de actuación y marcado de las plantaciones.
3. Especificaciones de los materiales, su puesta en obra y acabado.
4. Ejecución de las distintas operaciones.
5. Limpieza, desfonde y laboreo de las superficies de siembra y plantación si estas fuesen necesarias.
6. Espesor de la tierra incorporada y acabado superficial.
7. Plantaciones: recepción y depósito de plantas, apertura de hoyos, operación de plantar, mantenimiento, etc.
8. Siembras y plantaciones: maquinaria, materiales, ejecución e instalación, etc.
9. Control de las áreas con vegetación natural existente

7.4.3 SUBFASE 3: CONTROL DE LA EMISIÓN ACÚSTICA DE LA MAQUINARIA

Se realizarán las siguientes actuaciones:

1. En la fase inicial antes de comenzar las obras se realizará un inventario de las máquinas que intervendrán en la ejecución de la obra. Este inventario constará de un conjunto de fichas técnicas, una para cada máquina. En cada ficha se anotará el tipo, marca, modelo, potencia de motor, fecha de fabricación y nivel de potencia acústica emitido por dicha máquina en estado normal de funcionamiento. Al final de las mismas se dejará un apartado para anotar las incidencias y observaciones.

Con esta clasificación se podrán dividir las máquinas por tipos y comprobar que su potencia acústica de emisión es adecuada respecto a lo establecido por la correspondiente Directiva Europea para este tipo de máquina.

Este control nos permitirá decidir cuantas máquinas y de qué tipo pueden trabajar simultáneamente en cada fase de la obra, para evitar incrementos de nivel sonoro indeseables en las zonas de especial interés.

7.4.4 SUBFASE 4: CONTROL DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS Y ACÚSTICAS DE LA OBRA

Para llevar a cabo las operaciones de seguimiento y control de las zonas afectadas por la realización de las obras, se realizará el siguiente programa de actividades:

1. Con una periodicidad mensual y durante el día, se medirá el nivel equivalente durante toda la jornada laboral en un punto representativo de cada una de las zonas sensibles y se controlarán

las alturas de las grúas para no sobrepasar la legislación correspondiente a las servidumbres aeronáuticas y acústicas.

2. A partir de este análisis obtendremos los parámetros acústicos más representativos de la molestia y los compararemos con los datos obtenidos en la situación preoperacional, para conocer con exactitud el impacto acústico en las diferentes zonas a causa de la ejecución de las obras.
3. Por otra parte, los datos analizados nos proporcionarán información precisa de la atenuación del sonido desde la obra hasta los puntos representativos de cada zona, lo que nos permitirá tomar decisiones sobre la forma en que se realicen las obras, construyendo apantallamientos con la atenuación requerida, si fuera necesario.
4. Medida de la atenuación del caballón. Finalmente, se controlará la construcción del caballón en las condiciones establecidas en el INFORME AMBIENTAL y se hará, siguiendo el procedimiento establecido anteriormente, un análisis de la atenuación en bandas de octava así como la atenuación global.

7.4.5 SUBFASE 5: EMISIÓN DE INFORMES

Se realizarán los siguientes informes:

1. Informes ordinarios de periodicidad mensual.
2. Informes anuales de remisión a la Administración regional con competencias en medio ambiente
3. Informe extraordinario a la finalización de las obras.
4. Informes especiales si se detecta una afección no prevista.