



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

Comunidad de Madrid

## CIUDAD DE LA JUSTICIA DE MADRID Plan Especial Equipamientos | 2022

MEMORIA DE ORDENACIÓN

OCTUBRE 2022



RUEDA Y VEGA ARQUITECTOS  
[www.ruedavega.com](http://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**

MEMORIA DE ORDENACIÓN



RUEDA Y VEGA ARQUITECTOS  
[www.ruedavega.com](http://www.ruedavega.com)

---

OCTUBRE 2022



**INDICE**

<b>0.</b>	<b>PRESENTACIÓN</b>	<b>1</b>
<b>1.</b>	<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>3</b>
<b>1.1</b>	<b>OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN</b>	<b>3</b>
1.1.1	CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD.....	3
1.1.2	JUSTIFICACIÓN DEL INTERÉS PÚBLICO .....	3
1.1.3	OBJETO Y ALCANCE DEL PLAN ESPECIAL .....	4
<b>1.2</b>	<b>MARCO NORMATIVO</b>	<b>4</b>
1.2.1	LEGISLACIÓN URBANÍSTICA .....	4
1.2.2	LEGISLACIÓN DE EVALUACIÓN AMBIENTAL.....	5
1.2.3	LEGISLACIÓN SECTORIAL .....	5
1.2.4	PLANEAMIENTO URBANÍSTICO.....	5
<b>1.3</b>	<b>DOCUMENTACIÓN DEL PLAN ESPECIAL</b>	<b>7</b>
<b>2.</b>	<b>REQUERIMIENTOS FUNCIONALES</b>	<b>9</b>
<b>2.1</b>	<b>PROGRAMA DE NECESIDADES DE LA CIUDAD DE LA JUSTICIA</b>	<b>9</b>
2.1.1	ÓRGANOS JUDICIALES.....	9
2.1.2	FISCALÍA.....	10
2.1.3	OTROS USOS SOBRE RASANTE.....	11
2.1.4	OTROS USOS BAJO RASANTE.....	13
<b>2.2</b>	<b>PROGRAMA DE NECESIDADES DEL EQUIPAMIENTO SANITARIO SINGULAR</b>	<b>13</b>
2.2.1	HOSPITAL ENFERMERA ISABEL ZENDAL .....	13
2.2.2	INSTITUTO DE MEDICINA LEGAL .....	13
<b>2.3</b>	<b>EL INTERCAMBIADOR DE TRANSPORTE</b>	<b>14</b>
<b>3.</b>	<b>LA ORDENACIÓN PROPUESTA</b>	<b>15</b>
<b>3.1</b>	<b>MODELO DE ORDENACIÓN PROPUESTO</b>	<b>15</b>
3.1.1	NUEVA CIUDAD DE LA JUSTICIA.....	15
3.1.2	INTERCAMBIADOR DE TRANSPORTE .....	15
3.1.3	EQUIPAMIENTO SANITARIO .....	15
<b>3.2</b>	<b>ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS</b>	<b>16</b>
3.2.1	ALTERNATIVAS RELATIVAS AL INTERCAMBIADOR DE TRANSPORTE.....	16
3.2.2	ALTERNATIVAS RELATIVAS A LA CIUDAD DE LA JUSTICIA.....	16
3.2.2.1	ALTERNATIVA 0	16
3.2.2.2	ALTERNATIVA 1	17
3.2.2.3	ALTERNATIVA 2	21
3.2.2.4	JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA	21
3.2.3	ALTERNATIVAS RELATIVAS AL EQUIPAMIENTO SANITARIO SINGULAR .....	23

<b>3.3</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA</b>	<b>23</b>
3.3.1	PLANTEAMIENTO GENERAL.....	23
3.3.2	ORDENACIÓN.....	25
3.3.3	ZONIFICACIÓN DEL ÁMBITO.....	26
3.3.4	CJM: LA CIUDAD DE LA JUSTICIA DE MADRID.....	26
3.3.5	ESS: EQUIPAMIENTO SANITARIO SINGULAR.....	27
3.3.6	ITR: INTERCAMBIADOR DE TRANSPORTES.....	27
3.3.7	ALTURA MÁXIMA DE EDIFICACIÓN.....	27
3.3.8	ORDENACIÓN DE APARCAMIENTOS.....	28
<b>3.4</b>	<b>JUSTIFICACIÓN DE LAS MODIFICACIONES RESPECTO AL PE VIGENTE</b>	<b>29</b>
3.4.1	USOS ADMITIDOS Y COMPATIBILIDADES.....	29
3.4.2	EDIFICABILIDAD TOTAL.....	29
3.4.3	REDISTRIBUCIÓN DE EDIFICABILIDADES.....	30
3.4.4	CONDICIONES DE EDIFICACIÓN.....	30
<b>3.5</b>	<b>CONDICIONES AMBIENTALES</b>	<b>31</b>
3.5.1	INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO.....	31
3.5.2	MEDIDAS FRENTE A LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y EL CAMBIO CLIMÁTICO.....	31
<b>4.</b>	<b>INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS</b>	<b>33</b>
<b>4.1</b>	<b>MOVILIDAD</b>	<b>33</b>
4.1.1	TRANSPORTE PÚBLICO.....	33
4.1.2	VEHÍCULO PRIVADO.....	33
<b>4.2</b>	<b>TRÁFICO</b>	<b>33</b>
4.2.1	INTRODUCCIÓN.....	33
4.2.2	DIAGNÓSTICO.....	33
4.2.3	RESUMEN DE PROPUESTAS.....	34
<b>4.3</b>	<b>ABASTECIMIENTO DE AGUA</b>	<b>36</b>
4.3.1	VIABILIDAD DE SUMINISTRO.....	36
4.3.2	RACIONALIZACIÓN DEL CONSUMO DE AGUA.....	37
<b>4.4</b>	<b>SANEAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES</b>	<b>37</b>
<b>5.</b>	<b>VIABILIDAD Y SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA</b>	<b>39</b>
<b>5.1</b>	<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>39</b>
<b>5.2</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN</b>	<b>39</b>
5.2.1	CONTRATO DE CONCESIÓN DE OBRAS.....	39
5.2.2	CARACTERÍSTICAS DE LA EXPLOTACIÓN.....	40
<b>5.3</b>	<b>INVERSIÓN</b>	<b>40</b>
5.3.1	ESTIMACIÓN DE LAS INVERSIONES.....	40
5.3.2	INVERSIÓN INICIAL.....	40
5.3.3	INVERSIONES A LO LARGO DEL CONTRATO.....	42

5.3.4	AMORTIZACIÓN DE LAS INVERSIONES .....	43
5.3.5	FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN .....	43
<b>5.4</b>	<b>VIABILIDAD</b> .....	<b>44</b>
5.4.1	HIPÓTESIS DE PARTIDA .....	44
5.4.2	ESTRUCTURA DE COSTES .....	45
5.4.3	ESTRUCTURA DE INGRESOS .....	47
5.4.4	APORTACIÓN DE AYUDAS A LA CONSTRUCCIÓN O EXPLOTACIÓN PARA LA VIABILIDAD DE LA CONCESIÓN. 48	
<b>6.</b>	<b>MEMORIA DE IMPACTO NORMATIVO</b> .....	<b>49</b>
<b>6.1</b>	<b>DIVERSIDAD E INCLUSIÓN SOCIAL</b> .....	<b>49</b>
6.1.1	ALCANCE .....	49
6.1.2	OBJETIVOS .....	49
<b>6.2</b>	<b>CARACTERIZACIÓN DE LOS IMPACTOS</b> .....	<b>50</b>
6.2.1	IMPACTO DE GÉNERO .....	50
6.2.2	IMPACTO SOBRE ADOLESCENCIA, INFANCIA Y FAMILIA .....	51
6.2.3	IMPACTO POR RAZÓN DE ORIENTACIÓN SEXUAL .....	51
<b>6.3</b>	<b>INDICADORES DE GÉNERO, IGUALDAD Y DIVERSIDAD</b> .....	<b>51</b>
6.3.1	ACCESO AL ÁMBITO: TRANSPORTE, TIEMPO Y DISTANCIA.....	51
6.3.2	SEGURIDAD EN LOS DESPLAZAMIENTOS .....	52
6.3.3	EMPLEO .....	52
6.3.4	POBLACIÓN AFECTADA .....	52
<b>6.4</b>	<b>PROPUESTAS</b> .....	<b>52</b>
6.4.1	TRANSPORTE.....	53
6.4.2	ESPACIO PÚBLICO Y SEGURIDAD .....	53
6.4.3	OTROS ASPECTOS.....	53
<b>6.5</b>	<b>ACCESIBILIDAD UNIVERSAL</b> .....	<b>53</b>
6.5.1	NORMATIVA APLICABLE .....	53
6.5.2	CUMPLIMIENTO DE CONDICIONES .....	54
<b>7.</b>	<b>RESUMEN EJECUTIVO</b> .....	<b>55</b>
<b>7.1</b>	<b>LOCALIZACIÓN Y SITUACIÓN</b> .....	<b>55</b>
<b>7.2</b>	<b>PLANTEAMIENTO GENERAL</b> .....	<b>56</b>
<b>7.3</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA</b> .....	<b>59</b>
7.3.1	ORDENACIÓN.....	59
7.3.2	ZONIFICACIÓN DEL ÁMBITO .....	59
7.3.3	CJM: LA CIUDAD DE LA JUSTICIA DE MADRID .....	60
7.3.4	ESS: EQUIPAMIENTO SANITARIO SINGULAR .....	60
7.3.5	ITR: INTERCAMBIADOR DE TRANSPORTES.....	60
7.3.6	ALTURA MÁXIMA DE EDIFICACIÓN.....	61



## 0. PRESENTACIÓN

El presente documento contiene la **MEMORIA DE ORDENACIÓN** del nuevo **PLAN ESPECIAL DE LA CIUDAD DE LA JUSTICIA DE MADRID**. En ella se describe la ordenación establecida y se justifican las modificaciones introducidas en la ordenación pormenorizada previamente establecida por el Plan Especial de 2006, conforme a las nuevas circunstancias y necesidades requeridas.

La iniciativa del Plan Especial corresponde a 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.

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 Mª Rueda Colinas, Arquitecto



## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1 OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN

#### 1.1.1 CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD

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 Valdebebas, que busca vertebrar la zona Noroeste de Madrid con la ampliación de la Línea 11 de Metro en el marco de un nuevo plan de movilidad para la zona que permitirá conectarla con IFEMA y el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid – Barajas.

Por otra parte, resulta oportuno ajustar el planeamiento del ámbito para compatibilizarlo con las características de los equipamientos de la Comunidad de Madrid que han sido autorizados en él ámbito mediante acuerdos de declaración de interés general y aprobación de proyectos propuestos, conforme al artículo 163.5 de la LSCM:

1. 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).
2. 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).

#### 1.1.2 JUSTIFICACIÓN DEL INTERÉS PÚBLICO

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

1. Centralizar los edificios judiciales en una misma sede, solventando el déficit de espacios y la antigüedad constructiva de algunos de los edificios actuales.
2. Generar espacios de reserva al objeto de dotar las necesidades de espacio para las futuras ampliaciones de la planta judicial de Madrid.
3. 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.
4. 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.

5. 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.
6. 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 **OBJETO Y ALCANCE DEL PLAN ESPECIAL**

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.
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 **MARCO NORMATIVO**

### 1.2.1 **LEGISLACIÓN URBANÍSTICA**

Resultan de aplicación las siguientes disposiciones:

- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.
- Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid.
- Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se establece el Reglamento del Planeamiento Urbanístico.

### **1.2.2 LEGISLACIÓN DE EVALUACIÓN AMBIENTAL**

- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
- Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la anterior.

### **1.2.3 LEGISLACIÓN SECTORIAL**

- Ley 7/2021, de 7 de mayo, de Cambio climático y transición energética.
- Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.
- Ley 6/1995, de 28 de marzo, de Garantías de los Derechos de la Infancia y la Adolescencia en la Comunidad de Madrid.
- Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- Ley 8/1993 de 22 de junio de Promoción de Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, de la Comunidad de Madrid.
- Decreto de accesibilidad 13/2007, de 15 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento técnico de desarrollo en materia de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, de la Comunidad de Madrid.
- Real Decreto 1071/2007, de 27 de julio, por el que se regula el sistema geodésico de referencia oficial en España.
- Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y Suelos Contaminados
- Ley 5/2003, de Residuos de la Comunidad de Madrid y su normativa de aplicación.
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido
- Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras
- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario
- Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.
- Ordenanza 4/2021 de Calidad del Aire y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Madrid

### **1.2.4 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO**

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.

El conjunto de estos instrumentos establece una ordenación en la que estas parcelas quedan calificadas como Red Supramunicipal de Equipamientos de la Comunidad de Madrid, con una superficie total de 202.388 m<sup>2</sup>, remitiendo su ordenación pormenorizada a su vez a otro instrumento de desarrollo, Plan Especial de Grandes Equipamientos de la Comunidad de Madrid.

En correspondencia con esta remisión a planeamiento de desarrollo, tras la aprobación definitiva del Plan Parcial se tramitó el Plan Especial “Campus de la Justicia de Madrid”, 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). La “Revisión Parcial del PGOUM85 y Modificación del PGOUM-97” aprobada definitivamente en 2013, entre las determinaciones para el APE 16.11, incorpora la siguiente ficha de determinaciones, recogiendo la ordenación pormenorizada del PE-2006.

<b>PLAN ESPECIAL</b>
<b>"GRANDES EQUIPAMIENTOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID"</b>

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

**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 <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> ):	1,5
Edificabilidad máxima:	303.577 m <sup>2</sup>
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:**

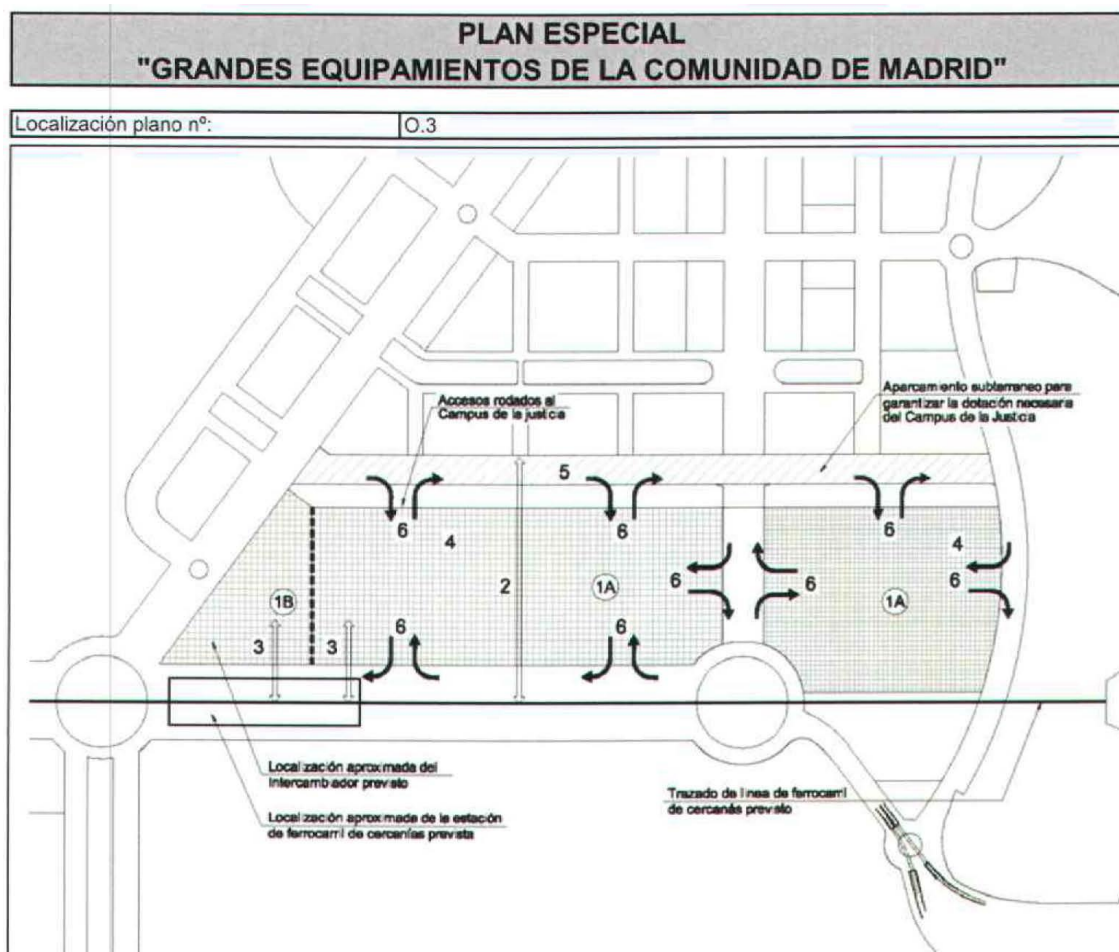
A definir por el Plan Especial

**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 m<sup>2</sup> 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



Tal y como se justifica más detalladamente en el apartado 3.4 de la presente Memoria, las determinaciones de la ficha no permiten desarrollar el programa de necesidades que la Comunidad de Madrid precisa para estos equipamientos, dado que:

1. El tope de edificabilidad máxima resulta insuficiente para recoger las instalaciones judiciales requeridas para la nueva Ciudad de la Justicia.
2. La 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.

Todo ello hace necesario la elaboración de una nueva ficha para incorporar a la documentación del APE 16.11 en sustitución de la anterior. Se incorpora a la normativa del presente Plan Especial.

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.

### 1.3 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”.

## 2. REQUERIMIENTOS FUNCIONALES

### 2.1 PROGRAMA DE NECESIDADES DE LA CIUDAD DE LA JUSTICIA

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. Los siguientes epígrafes detallan el programa de necesidades de estos espacios, conforme a la información facilitada por la Consejería de Justicia.

#### 2.1.1 ÓRGANOS JUDICIALES

En las siguientes tablas se especifican el número de órganos judiciales unipersonales (juzgados) y colegiados (secciones), así como las salas de vistas correspondientes de cada tipo de órgano, que deben tener cabida en el ámbito.

ORGANOS UNIPERSONALES		JUZGADOS	SALAS VISTAS	SALAS VISTAS
ORGANOS UNIPERSONALES CIVIL		CJ	TIPO	GRANDES *
	PRIMERA INSTANCIA GENERAL	96	48	1
	PRIMERA INSTANCIA FAMILIA	16	12	0
	PRIMERA INSTANCIA CURATELAS	8	8	1
	PRIMERA INST CLAUSULA SUELO 101-101B	1	7	0
	SOCIAL + REFUERZO	60	60	2
	MERCANTIL	26	13	1
	CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO	42	15	1
ORGANOS UNIPERSONALES PENAL				
	PENAL GENERAL + REFUERZO	30	23	2
	PENAL EJECUTORIAS	6	0	0
	PENAL VIOLENCIA S.M.			
	REFUERZO PENAL VIOLENCIA S.M.	7	7	0
	INSTRUCCIÓN	60	41	2
	VIOLENCIA SOBRE LA MUJER	13	13	0
	VIGILANCIA PENITENCIARIA	8	0	0
	MENORES	8	5	0
SUMA ORGANOS UNIPERSONALES		JUZGADOS	SALAS VISTAS	SALAS VISTAS
CIVIL + PENAL		CJ	TIPO	GRANDES
		<b>381</b>	<b>252</b>	<b>10</b>

ORGANOS COLEGIADOS				
		SECCIONES	SALAS VISTAS	SALAS VISTAS
ORGANOS COLEGIADOS AUDIENCIA PROVINCIAL		CJ	TIPO	GRANDES
	AUDIENCIA PROVINCIAL CIVIL			
		SECCION CIVIL		
		SECCION MERCANTIL	18	2
	AUDENCIA PROVINCIAL PENAL			
		SECCION PENAL	18	4
		SUMA AP	36	6
ORGANOS COLEGIADOS TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA		SECCIONES	SALAS VISTAS	SALON
		CJ	GRANDES	DE ACTOS
	SALA CIVIL- PENAL	1		
	SALA CONTENCIOSO ADMVO	12		
	SALA DE LO SOCIAL	8	2	1
		SUMA TSJ	21	2

### 2.1.2 FISCALÍA

En el programa de necesidades de la fiscalía cabe diferenciar:

1. Fiscalía Superior de la Comunidad de Madrid, que precisa de las siguientes dependencias.
  - a. Fiscal Superior de la CAM, con despacho, aseo, secretaria 3 personas, office, sala de espera.
  - b. Secretaria de Fiscalía de la CAM, 20 funcionarios.
  - c. Sala de Reuniones Fiscales, 44 personas.
  - d. 5 despachos de fiscal exteriores disponible, incluye cada uno mesa redonda de 4 sillones.
  - e. Oficina de reserva Fiscalía, de 90 m2.
2. Fiscalía Provincial. Además de la zona de Jefatura, Secretaría general y dependencias comunes como registro o Biblioteca, se desarrolla en Secciones, cada una de las cuales se compone de: despachos individuales de Fiscales, una oficina administrativa o secretaria y el despacho del Jefe de Sección o fiscal Decano. Algunas de las secciones cuentan así mismas con archivo cerrado.
  - a. Sección F1. 16 despachos de fiscal, 1 despacho decano, secretaria 7 funcionarios.
  - b. Sección F2. 16 despachos de fiscal, 1 despacho decano, secretaria 7 funcionarios.
  - c. Sección F3. 19 despachos de fiscal, 1 despacho decano, secretaria 7 funcionarios.
  - d. Sección F4. 19 despachos de fiscal, 1 despacho decano, secretaria 7 funcionarios.
  - e. Sección F5. 16 despachos de fiscal, 1 despacho decano, secretaria 7 funcionarios.
  - f. Sección Ciberodio y Extranjería: Secretaria conjunta 7 funcionarios, despacho de Decano de Ciberodio, despacho decano Extranjería, 5 despachos fiscal Ciberodio, 2 despachos fiscal extranjería, 1 despacho disponible.
  - g. Sección Social, 6 despachos de fiscales, 1 despacho de Decano, secretaria 7 funcionarios.
  - h. Sección Discapacidades o Curatelas, 11 despachos de fiscal, 1 despacho de Decano, 1 despacho de forense, 1 despacho trabajador social, 1 secretaria 7 personas, 1 archivo.
  - i. Sección Penal Enjuiciamiento, 6 despachos fiscal, 1 despacho Decano, secretaria 14 personas, archivo.
  - j. Sección Vigilancia Penitenciaria, 6 despachos fiscal, 1 despacho decano, 1 secretaria 7 funcionarios, 1 archivo.

- k. Sección Medioambiente y Siniestralidad Laboral, secretaría compartida 7 funcionarios, 4 despachos fiscal y 1 de Decano de Siniestralidad Laboral, 2 despachos de fiscal y 1 de Decano de Medio Ambiente.
- l. Sección Cooperación Internacional, 3 despachos de fiscal, 1 despacho de Decano, Secretaría 3 funcionarios.
- m. Sección Antidroga: 4 despachos fiscal, 1 despacho Decano, 1 secretaria 3 personas.
- n. Sección Seguridad Vial: 1 despacho de Decano, secretaría tipo 3 personas.
- o. Sección Delitos Económicos: 16 despachos fiscal, 1 despacho Decano secretaria tipo 7 personas.
- p. Sección Violencia sobre la Mujer, 25 despachos de fiscal, 1 despacho de Decano, secretaría 20 funcionarios, sala de reuniones.
- q. Sección C. Villalba, 16 despachos fiscal, 1 despacho decano, secretaria 7 funcionarios.
- r. Sección de Ejecución: 13 despachos fiscal, 1 despacho decano, secretaria 7 funcionarios, sala de reuniones.
- s. Sección Contencioso-administrativo: 1 despacho de Fiscal, 1 despacho de Decano, secretaria tipo 3 personas.
- t. Sección de Familia, 14 despachos fiscal, 1 despacho Decano, secretaria 14 funcionarios, archivos.
- u. Oficina de reserva: 145 m2.
- v. Fiscal Jefe Provincial, despacho, aseo, secretaria 3 personas, office, sala de espera.
- w. Teniente Fiscal, despacho, aseo.
- x. Registro Fiscalía Provincial, 7 funcionarios.
- y. Secretaría Fiscalía Provincial, 14 funcionarios.
- z. Policía Adscrita CNP , sala con 8 mesas y sillas confidente.
- aa. Biblioteca.
- bb. 4 salas de videoconferencia.

Además de lo indicado anteriormente, en una zona concreta centralizada o bloque de Fiscalía se ubicarán, la Fiscalía de Menores y Fiscalía de Guardia de Menores, que necesariamente debe establecerse anexa a los juzgados de Menores.

Asimismo, deberán existir despachos de fiscales en los juzgados de Guardia; y por último, en cada jurisdicción deberá existir una pequeña zona para trabajo y estancia de Fiscales que acudan a los juzgados correspondientes.

### **2.1.3 OTROS USOS SOBRE RASANTE**

1. REGISTRO CIVIL DE MADRID.
2. DECANATO DE LOS JUZGADOS DE MADRID.
  - a. Oficinas generales de Decanato.
  - b. Biblioteca Decanato.
  - c. SCAC (Servicio Común de Actos de Comunicación).
  - d. Peritos.
  - e. Traductores.
  - f. Oficinas Registro y Reparto en los distintos bloques judiciales.
  - g. Oficina de Correspondencia.

- h. Oficinas de Información al Público.
  - i. Reprografía Interna Decanato.
  - j. Archivo y Deposito de Efectos. Oficinas de Archiveros.
3. EQUIPOS PSICOSOCIALES.
  4. FORENSIAS.
  5. ESPACIOS AUXILIARES DE ESTANCIA DE FISCALES EN LOS DISTINTOS BLOQUES JUDICIALES.
  6. POLICIA NACIONAL ADSCRITA A JUZGADOS.
  7. DEPENDENCIA GUARDIA CIVIL.
  8. JUZGADOS DE GUARDIA
    - a. De Instrucción: 1 de Diligencias, 3 de Juicios Rápidos, y 2 de Detenidos.
    - b. De Menores y de Violencia de Género: 2 juzgados de guardia.
  9. SALON DE ACTOS INSTITUCIONAL DE USO GENERAL, para un mínimo de 340 personas.
  10. 2 Salones de actos para aproximadamente 190 personas, en Tribunal Superior de Justicia y en Fiscalía.
  11. 4 SALAS DE REUNIONES, T.S.J., Decanato, Fiscalía, Audiencia Provincial
  12. COLECTIVOS: ICAM, ICPM, Graduados Sociales, Abogacía General de la CAM.
  13. SINDICATOS Y SALAS DE FORMACIÓN.
  14. CUARTOS DE LIMPIEZA SOBRE RASANTE.
  15. ESPACIOS PARA CUARTOS DE BASURA, PAPEL Y TONER RECICLADO.
  16. MADRID DIGITAL: despliegue en los distintos bloques.
  17. SALAS DE DECLARACIONES DE JUZGADOS DE INSTRUCCIÓN Y DE VIOLENCIA DE GÉNERO, anexas a despacho de Juez y la de cada juzgado.
  18. SALAS DE CONCILIACIÓN EN JUZGADOS DE LO SOCIAL.
  19. SAJIAD, Servicio de asesoramiento a Jueces e información al Detenido, oficinas y salas de entrevistas, en los juzgados de Instrucción.
  20. MÁQUINAS VENDING, MÁQUINAS TECNOLÓGICAS (Madrid Digital), FUENTES DE AGUA. Vestíbulos y espera.
  21. USOS ASOCIADOS integrados en el interior de los edificios judiciales: Comercial, restauración, etc.
  22. USOS ASOCIADOS en edificios independientes de las sedes judiciales, con posibilidad de uso externo al recinto. Incluirán al menos:
    - a. ESCUELA INFANTIL (2.000 m<sup>2</sup> aprox.)
    - b. CENTRO DEPORTIVO Y SALUD (4.500 m<sup>2</sup> aprox.)
    - c. ÁREA COMERCIAL (1.500 m<sup>2</sup> aprox.)
    - d. OFICINAS DE USOS PROFESIONALES, destinados a usos en el ámbito judicial, entre los que se podrían prever, por la vinculación directa con las funciones principales y de carácter fundamental que se desarrollan en la Ciudad de la Justicia, los colegios profesionales de procuradores, abogacía, graduados sociales, etc. (10.000 m<sup>2</sup> aprox.)

#### **2.1.4 OTROS USOS BAJO RASANTE**

1. ZONA DE PRESOS Y DETENIDOS. FFSSEE. APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS POLICIALES DE TRASLADO. CONEXIONES CON SALAS DE VISTAS EDIFICIOS. Según normativa de la Secretaria de Estado de Interior.
2. CLIMATIZACIÓN. INSTALACIONES GENERALES DE PRODUCCIÓN. GRUPOS ELECTRÓGENOS.
3. OFICINAS Y TALLERES DE EXPLOTACIÓN DEL COMPLEJO. SALA DE CONTROL BMS.
4. VESTUARIOS, ALMACENES, CUARTOS DE INSTALACIONES DE BLOQUES. MANTENIMIENTO, SEGURIDAD PRIVADA Y LIMPIEZA. Según estudio en base a las necesidades de explotación y normativa aplicable.
5. PLAZAS DE APARCAMIENTO RESTRINGIDO. 3.000 plazas bajo rasante ubicadas bajo los edificios judiciales, para uso de funcionarios, trabajadores y Fuerzas de Seguridad del complejo.
6. APARCAMIENTO PÚBLICO, 1900 plazas bajo rasante, ubicadas en el exterior de la huella de los edificios judiciales.
7. ARCHIVO JUDICIAL REGIONAL, ARCHIVO, CIVIL Y ARCHIVO PENAL. Ubicado bajo rasante, 850 m2 de oficina de archiveros, anexo a los archivos.
8. DEPÓSITO DE EFECTOS, bajo rasante, 1.000 m2, estanterías industriales, de 60 cm de fondo. Separación en altura entre baldas 60 cm.

### **2.2 PROGRAMA DE NECESIDADES DEL EQUIPAMIENTO SANITARIO SINGULAR**

La Parcela 07 se encuentra ya ocupada por los edificios del Hospital Enfermera Isabel Zendal y el Instituto de Medicina Legal. Entre ambos componen un conjunto funcional de tipo médico-sanitario, estando conectados entre sí mediante conexión subterránea. El Plan Especial recoge ambos edificios con el fin de alinear la regulación urbanística con la realidad construida y en uso. Se describe a continuación el programa funcional de ambos.

#### **2.2.1 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 m<sup>2</sup> de superficie construida, de los cuales 45.877,75 m<sup>2</sup> son computables a efectos de edificabilidad, siempre de carácter no lucrativo.

#### **2.2.2 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 m<sup>2</sup>c, de los cuales serían computables los 8.180,12 m<sup>2</sup>c que recoge su licencia de edificación, de fecha 12 de julio de 2007.

### 2.3 EL INTERCAMBIADOR DE TRANSPORTE

Sobre la parte oeste de la Parcela 6 se ha reservado una porción de 25.249 m<sup>2</sup> 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 Zenda.

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).

El proyecto constructivo recoge que el edificio del intercambiador, de 6.835,12 m<sup>2</sup> construidos totales, estará constituido por un acceso, de 1.161,88 m<sup>2</sup>c, que incluirá rutas para circulación, áreas de espera de autobuses/taxi e información y un vestíbulo de cercanías; y un vestíbulo de 5.673,23 m<sup>2</sup>c, que incluirá aseos, centro de transformación, cuartos de instalaciones y contadores, distribución, vestíbulo y escalera, locales y zona comercial.

En la Memoria de Información Urbanística se recogen los detalles de superficie construida no lucrativa que contempla el proyecto, recogiendo en la siguiente tabla las que son computables a efectos de edificabilidad, conforme al Artículo 6.5.3 de las NNUU del PGOUM-97.

DENOMINACIÓN	EDIFICABILIDAD COMPUTABLE NO LUCRATIVA (m <sup>2</sup> c)
Acceso	1.155,29
Aseo femenino	20,17
Aseo masculino	20,19
Aseo PMR	4,22
Vestíbulo escalera	7,22
Escalera	27,11
Locales	1.412,09
Zona comercial	2.892,04
	<b>5.538,33</b>

La edificabilidad computable no lucrativa de 5.538,33 m<sup>2</sup>c, aplicada a los 25.249 m<sup>2</sup> de superficie de la parcela, arroja un coeficiente de 0,22 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, inferior al máximo de 1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> definido para los intercambiadores de transporte por el artículo 7.15.28 de las NNUU del PGOUM-97.

## **3. LA ORDENACIÓN PROPUESTA**

### **3.1 MODELO DE ORDENACIÓN PROPUESTO**

#### **3.1.1 NUEVA CIUDAD DE LA JUSTICIA**

En lo que se refiere al equipamiento administrativo de la Nueva Ciudad de la Justicia de Madrid, el presente Plan Especial define sus elementos integrantes y complementa sus condiciones de ordenación urbanística, a fin de que puedan desarrollarse directamente por los proyectos de obras que fuesen necesarios para su ejecución.

Contrariamente a lo planteado en el Plan Especial de 2006, no se pretende prefigurar desde este nuevo plan ningún diseño arquitectónico o modelo concreto. Se pretende tan sólo determinar unos parámetros mínimos de edificación y uso sobre la parcela, con el fin de que sea el proyecto o proyectos de las sedes judiciales los que ordenen el conjunto. En tal planteamiento podrá tener cabida tanto el modelo “campus” de edificios dispersos, como el del PE-2006, hasta modelos más compactos que concentren el programa en un número más reducido de edificios; o en uno sólo, como extremo opuesto entre las alternativas de ocupación.

#### **3.1.2 INTERCAMBIADOR DE TRANSPORTE**

El intercambiador se plantea como un elemento de accesibilidad clave para el desarrollo del barrio de Valdebebas y para el funcionamiento de otros usos singulares existentes y previstos en el ámbito, entre los que se encuentra la propia Ciudad de la Justicia de Madrid. Resolverá el transbordo entre las líneas de metro y cercanía que allí confluyen y estará dotado de espacios de aparcamiento, paradas de autobús para enlaces con distintas líneas, taxi, estaciones de bicicletas, etc.

En el nivel de calle se ubicarán las dársenas de los autobuses y las paradas de taxi; mientras que en el nivel inferior, coincidente con el vestíbulo de cercanías, se establecerá la conexión con Metro.

Todas estas decisiones, unidas a la configuración de la urbanización, llevan a generar accesos a dos niveles que mantendrán tipologías de urbanización diferentes.

En el nivel superior se prioriza que tanto los autobuses como los taxis tengan unas rutas de circulación con pendientes no demasiado elevadas. Las variaciones de cota que puedan existir se absorben con zonas vegetales que tendrán un porte bajo, con el fin de que los usuarios tengan una buena visualización de cada de los diferentes usos presentes en este nivel, así como las entradas y salidas del propio intercambiador.

Se busca una potente imagen que sea claramente identificable por los usuarios. Para este fin se crean estructuras metálicas inspiradas en los árboles que crean la imagen de un bosque artificial. Los grandes paños de vidrio que conforman la fachada permiten una visión del general del conjunto en todo su perímetro.

Aprovechando las grandes dimensiones de la parcela, se crea un gran espacio tipo plaza anexa al intercambiador y un espacio más recreativo donde la vegetación cumplirá un papel importante aportando sombras, color, ...

#### **3.1.3 EQUIPAMIENTO SANITARIO**

Por último, en relación con los edificios existentes en la parcela 7 del ámbito, Hospital Isabel Zendal e Instituto de Medicina Legal, el Plan Especial establece su regulación conforme a los parámetros de la realidad existente, para evitar posibles situaciones de fuera de ordenación.

## 3.2 ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

### 3.2.1 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 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>c. Queda por tanto un remanente de edificabilidad no lucrativa sobre la parcela de 19.710,67 m<sup>2</sup>c para usos permitidos conforme al artículo anterior.

Limitar la edificabilidad de la parcela a 5.538,33 m<sup>2</sup>c, renunciando a los 19.710,67 m<sup>2</sup>c 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 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, que aplicado a la superficie de parcela supone un máximo de 25.249 m<sup>2</sup>c computables no lucrativos.

### 3.2.2 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:

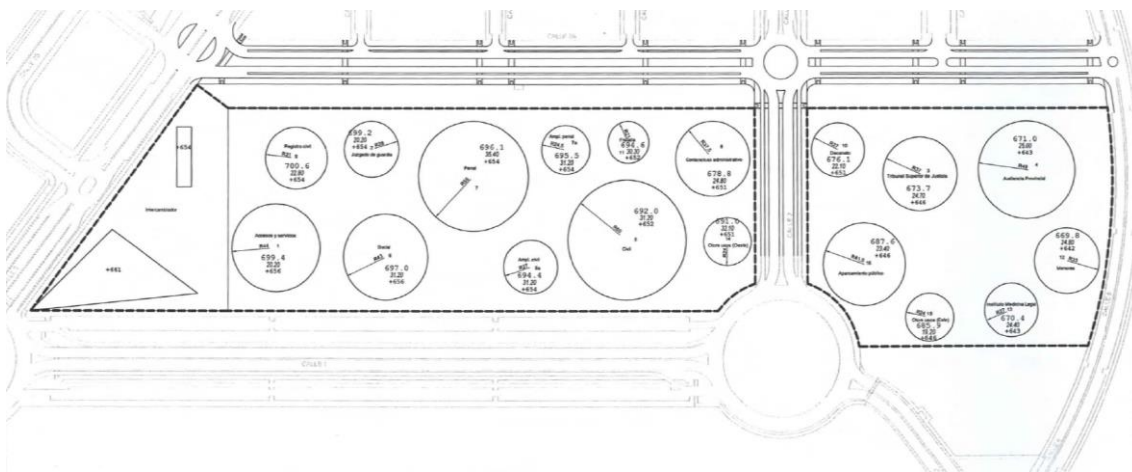
- Alternativa 0: No aprobación del presente Plan Especial y mantenimiento de la ordenación definida por el vigente.
- Alternativa 1: Ordenación plasmada en el anteproyecto de construcción y explotación de las obras, redactado para la licitación del contrato de concesión de obras para la construcción, 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.

#### 3.2.2.1 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 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 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 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, en correspondencia con lo previsto para los intercambiadores de transporte en el artículo 7.15.28 de las NNUU del PGOUM-97. En cuanto al Campus de la Justicia, distribuye los 303.577 m<sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> 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
<b>TOTAL CAMPUS DE LA JUSTICIA</b>		<b>303.577,00</b>

### 3.2.2.2 ALTERNATIVA 1

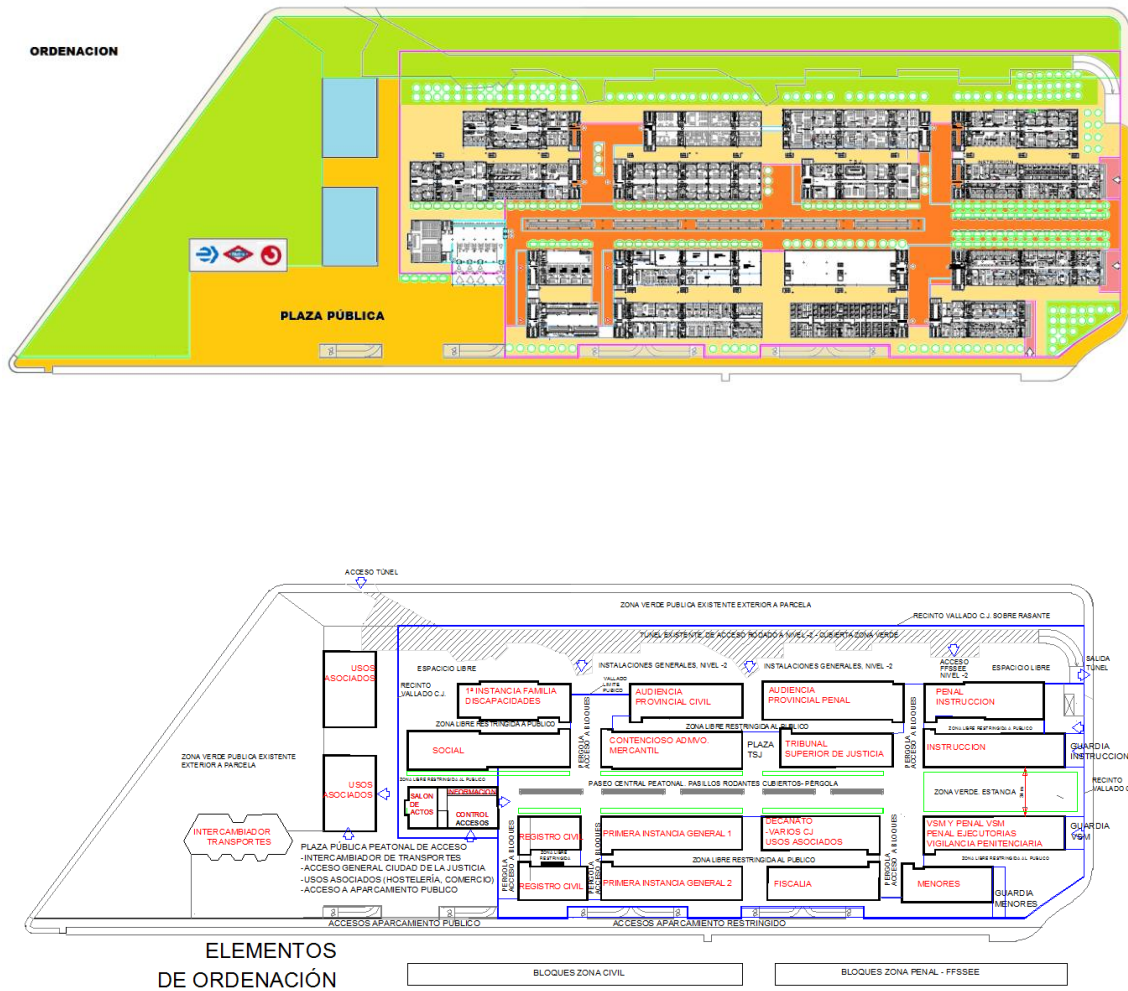
La Comunidad de Madrid ha resuelto abordar la ejecución y gestión de la nueva Ciudad de la Justicia mediante el sistema de contrato de concesión de obras. En el marco de lo previsto para esta modalidad

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 pública 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.



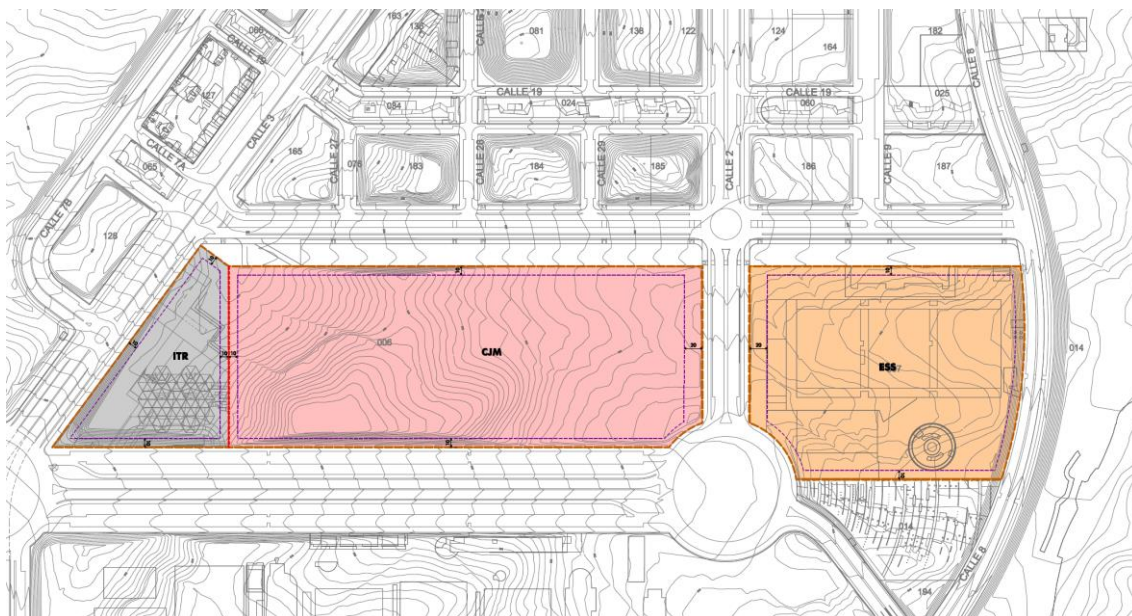
El siguiente cuadro recoge una estimación de superficies construidas que plantea el anteproyecto y que recoge esta alternativa 1, diferenciando las superficies computables a efectos de edificabilidad de las que no lo son, si bien siempre con carácter de edificabilidad no lucrativa.

SUPERFICIES CONSTRUIDAS SOBRE RASANTE	COMPUTABLE	NO COMPUTABLE	TOTAL CONSTRUIDA
<b>PENAL</b>			
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
	<b>103.507,39</b>	<b>12.416,33</b>	<b>115.923,72</b>
<b>CIVIL</b>			
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
	<b>101.142,42</b>	<b>11.300,11</b>	<b>112.442,53</b>
<b>SUPERFICIES CONSTRUIDAS BAJO RASANTE</b>	<b>COMPUTABLE</b>	<b>NO COMPUTABLE</b>	<b>TOTAL CONSTRUIDA</b>
<b>SOTANO 1</b>			
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
<b>TOTAL SÓTANO 1</b>	<b>14.897,00</b>	<b>59.462,00</b>	<b>74.359,00</b>
<b>SOTANO 2</b>			
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
<b>TOTAL SÓTANO 2</b>	<b>9.399,40</b>	<b>75.671,00</b>	<b>85.070,40</b>
<b>SOTANO 3</b>			
APARCAMIENTO PUBLICO		16.558,00	16.558,00
<b>TOTAL SÓTANO 3</b>	<b>0,00</b>	<b>16.558,00</b>	<b>16.558,00</b>
<b>RESUMEN DE SUPERFICIES</b>	<b>COMPUTABLE</b>	<b>NO COMPUTABLE</b>	<b>TOTAL CONSTRUIDA</b>
JUDICIAL SOBRE RASANTE	204.649,81	23.716,44	228.366,25
JUDICIAL BAJO RASANTE	24.296,40	151.691,00	175.987,40
<b>TOTAL JUDICIAL</b>	<b>228.946,21</b>	<b>175.407,44</b>	<b>404.353,65</b>

### 3.2.2.3 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.



### 3.2.2.4 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.

### 3.2.3 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 m<sup>2</sup> de superficie construida, de los cuales 45.877,75 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>c, de los cuales serían computables los 8.180,12 m<sup>2</sup>c 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 m<sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> s	SUP. EDIFICABLE consumida m <sup>2</sup> c	SUP. EDIFICABLE máxima (no lucrativa) m <sup>2</sup> c	SUP. EDIFICABLE remanente m <sup>2</sup> 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
	<b>TOTAL PARCELA 07</b>	<b>69.782,00</b>		<b>60.000,00</b>	<b>5.942,25</b>

## 3.3 DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

### 3.3.1 PLANTEAMIENTO GENERAL

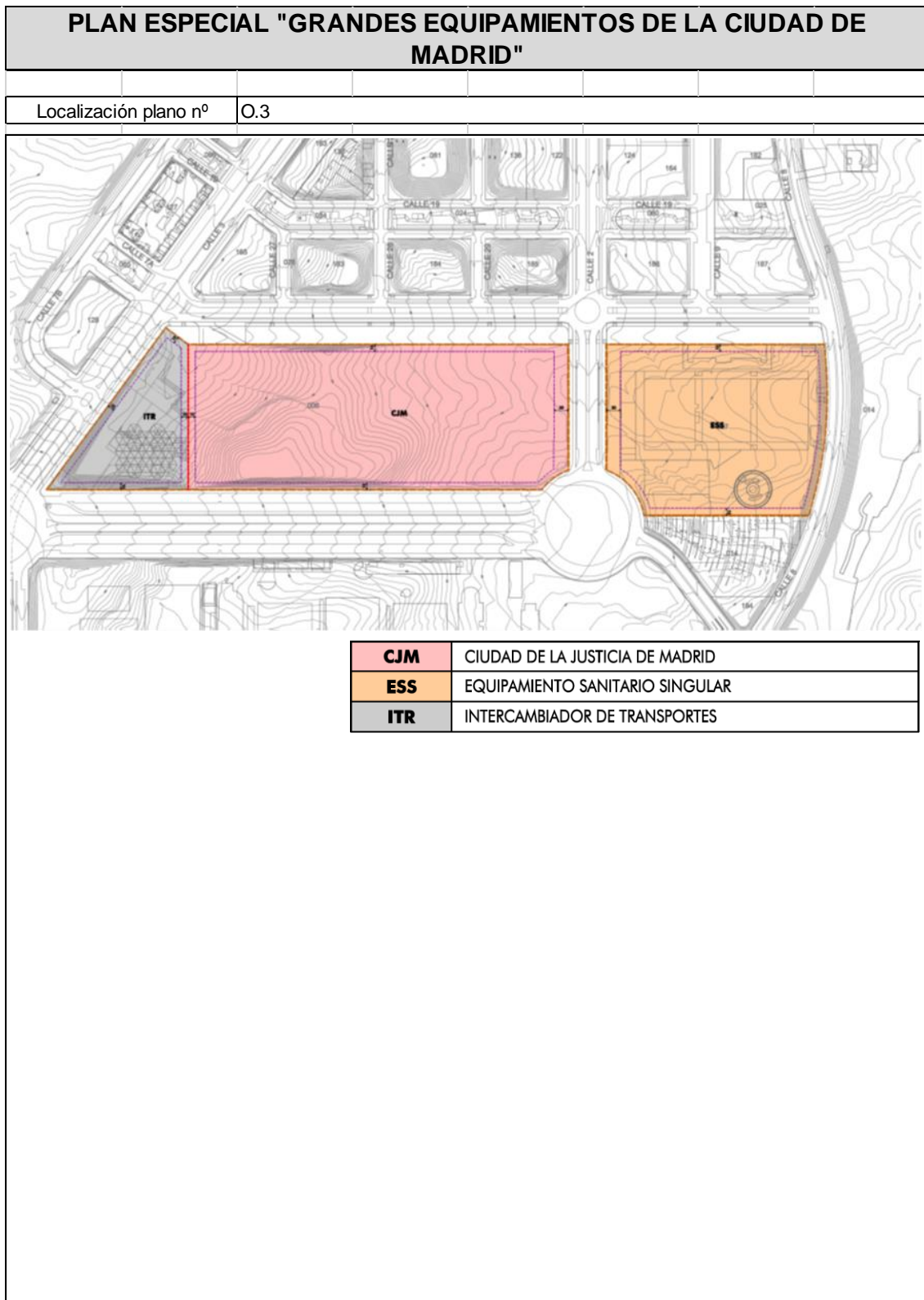
Las determinaciones establecidas para el ámbito por la vigente ficha del APE 16.11, no permiten desarrollar el programa de necesidades que la Comunidad de Madrid precisa para estos equipamientos; entre otros motivos por los siguientes:

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.

En primer lugar, el presente Plan Especial modifica la ficha de condiciones de desarrollo para el ámbito "Grandes Equipamientos de la Comunidad de Madrid" contenida en la documentación para el APE 26.11 que se incluye en el documento de "Revisión Parcial del PGOUM85 y Modificación del PGOUM-97", aprobado definitivamente en 2013. Se incluye a continuación la nueva redacción de la ficha.

<b>PLAN ESPECIAL "GRANDES EQUIPAMIENTOS DE LA CIUDAD DE MADRID"</b>	
Localización plano nº	O.3
Iniciativa de Planeamiento:	Pública
Instrumento de Planeamiento:	Plan Especial
Superficie total del ámbito:	202.388,00 m <sup>2</sup>
<b>CONDICIONES PARTICULARES:</b>	
Usos cualificados	Red Supramunicipal de equipamientos Sociales y Servicios de la Comunidad de Madrid: <ul style="list-style-type: none"> <li>· Uso dotacional de administración pública (art. 7.12.1 NNUU)</li> <li>· Uso dotacional para el transporte, clase de intercambiador (art. 7,15.3.1-c NNUU)</li> <li>· Uso Equipamiento sanitario (art. 7.10.1-c NNUU)</li> </ul>
Coefficiente de edificabilidad (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> ):	1,8541
Edificabilidad máxima:	375.249,00 m <sup>2</sup>
Usos compatibles:	Según N.N.U.U. 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.
<b>CONDICIONES DE FORMA Y VOLUMEN PARA LA EDIFICACIÓN:</b>	
A definir por el Plan Especial.	
<b>OBJETIVOS:</b>	
<p>1. Ordenar el desarrollo del sector definiendo los usos en las ubicaciones de referencia indicadas en el plano adjunto (CJM Gran Equipamiento Administrativo "Ciudad de la Justicia"; ITR Intercambiador de Transporte y ESS Equipamiento Sanitario Singular) y los usos compatibles con los mismos, distribuyendo las superficies de éstos y estableciendo condiciones de edificación.</p> <p>2. Se recomienda la permeabilidad de la solución adoptada mediante conectores peatonales que den continuidad a la trama urbana colindante.</p> <p>3. Garantizar el acceso directo desde la estación de Cercanías tanto al Gran Equipamiento administrativo como al Intercambiador.</p> <p>4. Garantizar el acceso rodado necesario para el buen funcionamiento de la Ciudad 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 m<sup>2</sup> correspondientes a suelos cualificados de servicios urbanos de red local.</p>	
<b>OBSERVACIONES:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Se garantizará el cumplimiento de la normativa 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. Se redactará un estudio acústico para evaluar afecciones y definir medidas correctoras, en su caso.</li> <li>· La altura máxima de edificación se establecerá respetando las afecciones aeronáuticas de la Superficie Cónica y la Superficie Horizontal Interna de las pistas del Aeropuerto de Barajas</li> <li>· En cuanto a afecciones arqueológicas, se tendrá en cuenta el INFORME FAVORABLE de la DG de Patrimonio Histórico (9/2/2007) relativo al Plan Especial vigente.</li> <li>· La urbanización se hará de forma que tenga en cuenta la del resto del ámbito.</li> </ul>	



### 3.3.2 **ORDENACIÓN**

La nueva 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.

### 3.3.3 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 <sup>2</sup> s	SUP. EDIFICABLE consumida m <sup>2</sup> c	SUP. EDIFICABLE máxima (no lucrativa) m <sup>2</sup> c	SUP. EDIFICABLE remanente m <sup>2</sup> 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
	<b>TOTAL PARCELA 06</b>	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
	<b>TOTAL PARCELA 07</b>	69.782,00		60.000,00	5.942,25
	<b>TOTALES</b>	202.388,00	60.892,87	375.249,00	314.356,13

### 3.3.4 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.

### **3.3.5 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 lineros.
2. La altura máxima de la edificación se establece fijando como altura máxima la alcanzada en este momento por el Instituto de Medicina Legal, reflejada en la ficha correspondiente del Plan especial de 2006 y fijada en 6 plantas y 24,40 m desde la cota de referencia.
3. La asignación de edificabilidades no lucrativas permite cierta holgura al alza, con el fin de permitir posibles ampliaciones futuras.
4. Se mantiene el sistema de túneles ya construidos bajo el Hospital.

### **3.3.6 ITR: INTERCAMBIADOR DE TRANSPORTES**

Este Plan Especial se limita a mantener la delimitación de la parcela asignada a la Consejería de Transportes para la ejecución del Intercambiador de Valdebebas, ya definida en el plan especial de 2006, recogiendo como determinación normativa la remisión efectuada por el vigente PE-2006 a las condiciones para Intercambiadores de Transporte del Capítulo 7.15, Condiciones Particulares del Uso Dotacional para el Transporte, de las NNUU del PGOU-97.

No obstante, dado que la regulación aludida sólo establece el parámetro de edificabilidad máxima no lucrativa ( $1 \text{ m}^2\text{c}/\text{m}^2\text{s}$ ), se ha considerado oportuno establecer los parámetros adicionales que completarían la regulación y que son compatibles con las características del intercambiador previsto en la parcela, conforme al proyecto básico y de ejecución aprobado conforme al artículo 163.5 LSCM el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid el 2 de marzo de 2022 (BOCM nº 66 de 28 de marzo de 2022).

### **3.3.7 ALTURA MÁXIMA DE EDIFICACIÓN**

Para establecer los parámetros de altura máxima de edificación, el presente Plan Especial parte del análisis de 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.

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, del que se adjunta detalle sobre el ámbito de actuación.



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.

### **3.4 JUSTIFICACIÓN DE LAS MODIFICACIONES RESPECTO AL PE VIGENTE**

#### **3.4.1 USOS ADMITIDOS Y COMPATIBILIDADES**

Conforme a la sistematización del artículo 7.2.3.2 de las NNUU del PGOUM, el nuevo Plan Especial amplía los usos cualificados, introduciendo dos usos cualificados no característicos, y pormenoriza los usos compatibles asociados:

1. Uso cualificado característico: Uso dotacional de administración pública (art. 7.12.1 NNUU).
2. Otros usos cualificados, no característicos.
  - a. Equipamiento sanitario (art. 7.10.1-c NNUU).
  - b. Uso dotacional para el transporte, en categoría de intercambiador (art. 15.3.1-c NNUU).
3. Usos asociados: Recogen las necesidades específicas derivadas del programa funcional de los usos cualificados, respetando las condiciones de compatibilidad de las NNUU del PGOU. El régimen de compatibilidades y usos asociados se recoge en las Normas Urbanísticas del presente Plan Especial.

#### **3.4.2 EDIFICABILIDAD TOTAL**

El presente Plan Especial eleva la edificabilidad máxima establecida para el “Plan Especial Grandes Equipamientos” por el API 16.11, para alcanzar un límite máximo de hasta los 375.249 m<sup>2</sup> construidos no lucrativos, con el fin de incluir la edificabilidad ya consumida por el Hospital Isabel Zendal y satisfacer de forma más holgada las necesidades del programa funcional de la Ciudad de la Justicia. A los efectos de justificación del cumplimiento de este límite en los proyectos correspondientes, se considerará sólo la edificabilidad no lucrativa computable conforme al artículo 6.5.3 de dichas normas urbanísticas.

La alteración de la determinación de edificabilidad máxima del Plan General introducida por el Plan Especial, se produce al amparo del segundo párrafo del artículo 67.1 LSCM, que habilita a los planes especiales promovidos por la Comunidad de Madrid para modificar los usos asignados por el planeamiento general a los terrenos integrantes de una red pública supramunicipal cedidos a la administración autonómica.

Desde el punto de vista del interés público, la justificación de la conveniencia de elevar la edificabilidad máxima no lucrativa, viene dada en primer lugar por la Ley 38/1988, de 28 de diciembre, de Demarcación y de Planta Judicial, que en su artículo 20.1 faculta al Gobierno para modificar el número y composición de los órganos judiciales establecidos en dicha ley mediante la creación de Secciones y Juzgados. Al amparo de esta habilitación legal, el Gobierno viene creando anualmente nuevas unidades judiciales, con la finalidad de que la planta judicial sea idónea para atender las necesidades de la Administración de Justicia y garantizar así a los ciudadanos la efectividad de la protección judicial de sus derechos en cada momento.

Es por ello que deben evitarse en la medida de lo posible limitaciones que pudieran impedir o condicionar el crecimiento de las instalaciones, que periódicamente se articula mediante reales decretos para la creación de nuevas unidades judiciales y de plazas de magistrado en órganos colegiados y/o órganos unipersonales (juzgados) que, atendiendo a la carga de trabajo existente son necesarios desde un punto de vista estructural.

Por otra parte, la Ley de Eficiencia Organizativa del Servicio Público de Justicia (en este momento en fase de anteproyecto) constituye la base del programa que, junto con los programas de eficiencia procesal y eficiencia digital, conforman el objetivo 2 de JUSTICIA 2030 “Eficiencia del Servicio Público de Justicia” con el que se pretende mejorar el Servicio Público de Justicia. Mediante esta ley se llevarán a cabo las reformas necesarias, tanto en la Ley Orgánica del Poder Judicial como (LOPJ) en la Ley de Demarcación y Planta Judicial, que harán posible la implantación de las nuevas estructuras organizativas en el ámbito de la Administración de Justicia española. Estas nuevas estructuras son los Tribunales de Instancia (TIs), las Oficinas Judiciales que les dan soporte (OJs) y las Oficinas de Justicia en los municipios (OJMs).

Según las previsiones de la Ley Orgánica 19/2003, de 23 de diciembre, de modificación de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, el proceso de implantación de la Oficina Judicial (NOJ) debería ser flexible en lo que se refería al diseño concreto que podía darse a cada oficina según las características del territorio, población o situación socio-económica, exigencia que abunda en la necesidad de establecer de forma holgada los máximos de edificabilidad no lucrativa para esta pieza.

En todo caso, la implantación de estos tribunales no es competencia de las administraciones que tienen asumida competencia en materia de justicia como es la Comunidad de Madrid, y por lo tanto en este momento no se conocen los datos concretos de las eventuales exigencias superficiales y de diseño ya que es una competencia estatal a pesar de que las distintas administraciones seguirán manteniendo intactas sus competencias para diseñarla, dimensionarla y organizarla en su territorio dentro de lo establecido por esta Ley.

### 3.4.3 REDISTRIBUCIÓN DE EDIFICABILIDADES

El reparto de edificabilidades no lucrativas entre las distintas piezas de la ordenación se establece con los siguientes criterios.

1. Ciudad de la Justicia. Se le asigna una edificabilidad no lucrativa máxima de 290.000 m<sup>2</sup>c, ligeramente superior a la calculada como necesaria en el anteproyecto elaborado por la Consejería de Justicia.
2. Equipamiento Sanitario Singular. La edificabilidad no lucrativa asignada por el PE-2006, se reduce para la parcela 07, con el fin de ajustar la superficie construible a la ya materializada en el Hospital Zendal y el IML, si bien dejando una pequeña holgura al alza en previsión de posibles necesidades futuras.
3. Intercambiador de transportes. Se mantiene la edificabilidad no lucrativa de 1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, que aplicado a la superficie de parcela supone 25.249 m<sup>2</sup>c no lucrativos.

El siguiente cuadro refleja la redistribución propuesta, comparada con la del PE vigente.

USOS	SUPERFICIES DE PARCELA m <sup>2</sup> s		SUPERFICIE EDIFICABLE MÁXIMA (No lucrativa) m <sup>2</sup> c	
	PE-2006 Vigente	PE-2022 Propuesta	PE-2006 Vigente	PE-2022 Propuesta
CIUDAD DE LA JUSTICIA	177.139,00	107.357,00	303.577,00	290.000,00
INTERCAMBIADOR DE TRANSPORTES	25.249,00	25.249,00	25.249,00	25.249,00
EQUIPAMIENTO SANITARIO SINGULAR	0,00	69.782,00	0,00	60.000,00
TOTALES	202.388,00		328.826,00	375.249,00

### 3.4.4 CONDICIONES DE EDIFICACIÓN

Las Normas Zonales recogidas en la Normativa Urbanística del presente Plan Especial presentan las siguientes innovaciones con respecto a las del vigente.

1. Se eliminan las condiciones de área de movimiento del Plan Especial de 2006, sustituyéndolas por condiciones de retranqueo mínimo a linderos.
2. Se regula la altura máxima de edificación en función de las afecciones aeronáuticas recogidas en la ordenación pormenorizada del API 16-11.
3. Se establece la posibilidad de disponer la edificabilidad no lucrativa de la parcela tanto en un único edificio como en varios.
4. Los usos asociados podrán ocupar un edificio independiente.
5. La norma zonal definirá las condiciones de tratamiento de los espacios libres privados de parcela.
6. En la parcela de equipamiento sanitario, las condiciones se ajustarán a la realidad de los dos edificios ya construidos.

7. En la parcela destinada a intercambiador de transportes, las condiciones se ajustan al proyecto de ejecución ya aprobado.

El siguiente cuadro refleja las innovaciones introducidas en relación con las distintas condiciones urbanísticas.

PARÁMETROS	PROPUESTA PE-2022			PE-2006 Vigente	
	CJM: Ciudad de la Justicia de Madrid	ESS: Equipamiento Sanitario Singular	ITR: Intercambiador de Transporte	CAMPUS JUSTICIA	INTERCAMBIADOR
<b>EDIFICABILIDAD NO LUCRATIVA MÁXIMA (m<sup>2</sup>c)</b>	290.000,00	60.000,00	25.249,00 (1 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )	303.577,00	25.249,00 (1 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )
<b>ÁREA DE MOVIMIENTO</b>	20 m y 10 m de retranqueo mínimo a linderos, conforme a Plano PO-1	20 m y 10 m de retranqueo mínimo a linderos, conforme a Plano PO-1	10 m de retranqueo mínimo a todos los linderos	18 áreas de movimiento circulares definidas en plano de ordenación	No se define
<b>OCUPACIÓN MÁXIMA sobre rasante</b>	Totalidad del área de movimiento definida por los retranqueos	Totalidad del área de movimiento definida por los retranqueos	Totalidad del área de movimiento definida por los retranqueos	Totalidad de las áreas de movimiento definidas gráficamente	No se define
<b>OCUPACIÓN MÁXIMA bajo rasante</b>	100% de la parcela	100% de la parcela	100% de la parcela	100% del área de movimiento	No se define
<b>NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS</b>	No se establece	6 plantas	2 plantas	No se establece	No se establece
<b>COTA MÁXIMA DE EDIFICACIÓN</b>	normativa y afecciones aeronáuticas	24,40 m desde rasante exterior del IML	9 metros	Se indica para cada área de movimiento en plano de ordenación.	No se establece

### 3.5 CONDICIONES AMBIENTALES

#### 3.5.1 INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO

La normativa del Plan Especial recogerá las determinaciones vinculantes que prescriba el Informe Ambiental Estratégico que emitirá el órgano ambiental como documento final de la evaluación ambiental estratégica simplificada.

#### 3.5.2 MEDIDAS FRENTE A LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y EL CAMBIO CLIMÁTICO

Como anejo al Documento Ambiental Estratégico del Plan Especial se ha redactado un Estudio de Contaminación Atmosférica y Cambio Climático, que concluye con el cálculo de la huella de carbono de los futuros edificios que se implantarán en el ámbito y con una serie de medidas para su reducción, que son incorporadas a la parte normativa del Plan Especial. Se trata de las siguientes:

1. Los proyectos constructivos de los edificios que se implanten en el ámbito deberán incorporar medidas de eficiencia energética, incluidas las buenas prácticas ambientales durante la fase de construcción.
2. Así mismo, integrarán ajardinamientos y cubiertas vegetales 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 m<sup>2</sup> (aprox. un 50% de la superficie incluyendo techos verdes y jardines) con un potencial de sumidero de carbono de 5 Kg de CO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup> anual, se estima una reducción de 331 toneladas de CO<sub>2</sub> al año.
3. Se procurará evitar la utilización de materiales con alta huella de carbono.
4. Los proyectos incorporarán directrices de acuerdo al Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC).
5. En la gestión de los edificios se desarrollará un control exhaustivo de gases refrigerantes.
6. Puesta en servicio cuanto antes 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<sub>x</sub>, 9% en CO y 7,5% en CH<sub>4</sub> y CO<sub>2</sub>, según la contribución del tráfico a estos contaminantes.



## 4. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

### 4.1 MOVILIDAD

#### 4.1.1 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.

#### 4.1.2 VEHÍCULO PRIVADO

El acceso por vehículo privado se produce a través de la carretera M-40, así como por la carretera M-13. La Ciudad de la Justicia contará con espacio de aparcamiento para su personal y también como aparcamiento rotatorio de acceso libre. El Hospital Isabel Zendal cuenta también con aparcamiento. Estos tres aparcamientos garantizarán la accesibilidad mediante transporte rodado privado en todo el ámbito comprendido por el plan. Asimismo, los viales cuentan también con plazas de aparcamiento.

En definitiva, este conjunto cumple los criterios accesibilidad para garantizar el acceso a ella tanto para peatones, como a través de transporte público, como por transporte privado.

### 4.2 TRÁFICO

#### 4.2.1 INTRODUCCIÓN

Como complemento a la documentación normativa del presente Plan Especial se ha elaborado un estudio de tráfico y movilidad, con el objeto de examinar la repercusión de la entrada en carga de los nuevos usos previstos sobre el funcionamiento de las infraestructuras de accesibilidad que sirven al ámbito.

El análisis y evaluación de la movilidad realizado en el estudio concluye con un diagnóstico que identifica una serie de problemáticas, relacionadas tanto con la intensidad circulatoria del viario circundante como con la operatividad funcional del futuro intercambiador. Para minimizar sus efectos se han realizado una serie de propuestas con el objetivo de mejorar la movilidad en el entorno y optimizar la funcionalidad del propio intercambiador.

En los siguientes epígrafes se recoge un resumen de la problemática detectada y de las propuestas planteadas para minimizar sus efectos.

#### 4.2.2 DIAGNÓSTICO

##### A. INTERCAMBIADOR DE TRANSPORTE

Se ha observado que el carril taxi diseñado en el intercambiador de transporte presenta un ángulo de embocadura y una anchura insuficientes para efectuar la maniobra de entrada con seguridad.

El carril bus, si bien cumple con los requisitos de giro y anchura previstos para un autobús urbano, puede ensancharse con el objetivo de facilitar la circulación simultánea y el tránsito de otros vehículos en caso de incidencia o avería. También se observa la existencia de un elemento constructivo (un pilar de la cubierta) situado a apenas un metro de la posición de la marquesina oeste.

En términos de funcionalidad por modos, tanto para Cercanías como para Metro se observa que los flujos podrían solaparse en la escalera oeste si no se segregan mediante señalización. El modo ciclista no cuenta con infraestructura asociada más allá de los carriles bici ya existentes en las inmediaciones, sin por ejemplo instalaciones de aparcabicis, mientras el modo a pie presenta también un posible conflicto entre las personas usuarias del intercambiador y aquellos flujos pasantes Norte-Sur o Norte-Este (y viceversa) que puedan emplear un menor tiempo de recorrido haciendo uso de las escaleras mecánicas del interior del edificio.

Finalmente, el vehículo privado solo posee un pequeño estacionamiento para vehículos eléctricos donde los sentidos de circulación originalmente dispuestos (circulación por la izquierda) entran en conflicto con el resto del viario y pueden producir interferencias en las entradas y salidas, además de que en su acceso norte entra en conflicto directamente con el carril bus de la avenida de Juan Antonio Samaranch. Igualmente, al no existir un aparcamiento disuasorio de mayores dimensiones se reduce el potencial atractor del intercambiador como nodo intermodal.

#### **B. NUEVA CIUDAD DE LA JUSTICIA**

La propuesta de accesos y salidas a los aparcamientos público y restringido que se indican en el Anteproyecto de la Nueva Ciudad de la Justicia, muestra un esquema que obliga a la realización de un giro en U sin radio de giro suficiente para aquellos vehículos que quieran acceder al complejo.

#### **C. VEHÍCULO PRIVADO**

La afección de la ejecución del Plan Especial al viario del área de estudio es apreciable y produce afecciones al nivel de servicio y de congestión circulatoria en determinadas ubicaciones:

- Avenida de Alejandro de la Sota, en su vía de servicio que conecta con la glorieta de Antonio Perpiñá: se agota la capacidad del tronco debido al gran flujo de usuarios que quieren acceder a la ampliación III de IFEMA y al tráfico atraído por el ámbito del Plan Especial.
- Glorieta de Antonio Perpiñá: debido a las mismas causas.
- Glorieta Sintra: debido al gran flujo de salida de Valdebebas hacia la M-11 en sentido O-E y la insuficiente capacidad del carril de entrada a dicha glorieta.
- Trenzado en la vía de servicio de la M-11 entre la Ciudad Deportiva del Real Madrid y la avenida de Alejandro de la Sota: exclusivamente en la hora punta de tarde en el último escenario temporal, a causa del tráfico de retorno a Valdebebas.

#### **D. TRANSPORTE PÚBLICO**

La problemática observada al respecto del transporte público del área de estudio se enumera a continuación:

- Las líneas de autobús urbano regular existentes en la zona poseen una parada en la avenida de Juan Antonio Samaranch que no puede ser suprimida, pues una redirección de los recorridos para que transiten por el intercambiador obligaría a grandes incrementos de recorrido y a un giro a la derecha en la glorieta de Antonio Perpiñá que no puede realizarse por geometría.
- Del mismo modo, dicho recorrido por Juan Antonio Samaranch entra en conflicto con la entrada y salida norte del aparcamiento para vehículos eléctricos del intercambiador, debido a que este flujo interseca con el carril bus situado en el carril derecho.
- Finalmente, el carril bus actual de la avenida de las Fuerzas Armadas no podría emplearse de forma completa en el sentido E-O, al ubicarse entre las dos calzadas de circulación. Actualmente sólo es usado por el servicio especial SE709.

### **4.2.3 RESUMEN DE PROPUESTAS**

El Estudio de Tráfico concluye con una serie de propuestas en materia de movilidad para paliar la problemática detectada, que se incorporan al presente Plan Especial con rango vinculante para los proyectos que desarrollen la Ciudad de la Justicia, el intercambiador y la parcela del Hospital Isabel Zendal. A continuación se resumen dichas propuestas.

### A. PROPUESTAS RELATIVAS AL VEHÍCULO PRIVADO

Propuesta	Nombre	Descripción
5.7.1.1	Giro en U en Alejandro de la Sota mediante carril directo previo a la glorieta	Realización del cambio de sentido en Alejandro de la Sota mediante un carril directo que evite el paso por la glorieta, al que se accede desde el carril bus actual.
5.7.1.2	Canalización directa de flujos norte-oeste y sur-este	Canalización directa de los tráfico desde la avenida de Juan Antonio Samaranch hasta la avenida de las Fuerzas Armadas en sentido E-O y también para el movimiento desde la avenida de Alejandro de la Sota hacia Fuerzas Armadas en sentido O-E.
5.7.1.3	Habilitación del giro en U en bulevar de Alejandro de la Sota	Habilitar un giro a la izquierda a través del bulevar de la avenida de Alejandro de la Sota antes de la aparición del desnivel para encarar el túnel – solo en circunstancias excepcionales
5.7.1.4	Señalización dinámica para acceso a la Ampliación III de IFEMA y a la Ciudad de la Justicia	Canalización de flujos mediante señalización dinámica que obligue a los conductores a realizar un itinerario de acceso diferente a las parcelas del área de estudio: glorieta Shell y avenida de José Antonio Corrales
5.7.2.1	Sustitución del carril procedente de la vía Dublín por carril en el acceso desde Alejandro de la Sota	Ampliación de la capacidad del acceso por la vía Dublín desde el oeste, por ejemplo sustituyendo uno de los carriles actuales que rodean IFEMA por un carril que dé servicio al tráfico procedente de Valdebebas, manteniendo así los dos carriles originales para este movimiento.
5.7.2.2	Señalización dinámica para tráfico de la vía Dublín	Uso de señalización dinámica para redirigir los tráfico que actualmente circulan por la vía Dublín y que pasen a hacerlo por la avenida del Partenón y la calle de la Ribera del Sena, buscando que se dirijan a la M-40 o a la M-11 a través de la glorieta Shell.
5.7.4.1	Sustitución de los accesos a los aparcamientos de Ciudad de la Justicia	Proponer una variación en el carril de entrada y salida, consistente en sustituir la actual propuesta de vial paralelo a la avenida de las Fuerzas Armadas por una divergencia de acceso seguida de una convergencia de salida.
6.3.3.5	Reordenación de sentidos de circulación en el aparcamiento de vehículos eléctricos	Suprimir el doble sentido de circulación y mantener exclusivamente el sentido que permita la entrada por la avenida de las Fuerzas Armadas y la salida hacia el carril bus de la avenida de Juan Antonio Samaranch.

Propuesta	Nombre	Descripción
6.3.3.6	Traslado del aparcamiento de vehículos eléctricos	Propuesta no compatible con la anterior que consiste en desplazar la ubicación del aparcamiento hacia el norte, sobre la huella de la futura estación de Metro. Supone una afección superior con respecto al proyecto original.
6.5.2.1	Aparcamiento disuasorio sobre la huella de la futura estación de Metro	Instalar un aparcamiento disuasorio al noroeste del intercambiador (el cual contenga al aparcamiento para vehículos eléctricos de la propuesta anterior). Una vez construida la estación, se propone una ubicación subterránea para el aparcamiento disuasorio. Supone una afección superior con respecto al proyecto original.

### B. AUTOBÚS

Propuesta	Nombre	Descripción
6.3.3.1	Acceso al Intercambiador desde Fuerzas Armadas con prioridad semafórica	Atravesar la calzada de la vía de servicio desde el carril bus con un semáforo de preferencia para los autobuses, que cruzarían la calzada para acceder al intercambiador.
6.3.3.2	Continuidad del carril bus interior del Intercambiador hacia la avenida de Juan Antonio Samaranch	Prever la continuación del carril bus del intercambiador a través de la huella en planta de la futura estación de Metro, manteniendo igualmente el carril de salida hacia Fuerzas Armadas. Supone una afección superior con respecto al proyecto original.

### C. TAXI

Propuesta	Nombre	Descripción
6.3.3.3	Modificación del carril taxi	Considerar la opción de que el carril dedicado actualmente al taxi sea utilizado con una finalidad de "kiss & ride". Es posible reconfigurar el carril de tal forma que puedan aumentarse los anchos y radios de giro para mejorar la circulación del autobús y el funcionamiento del kiss & ride propuesto.
6.3.3.4	Eliminación del carril taxi	Propuesta no compatible con la anterior que consiste en circunscribir a la propia vía de servicio de la avenida de las Fuerzas Armadas la parada de taxis, ubicándose en la actual banda de aparcamiento en las proximidades de la parada de autobús de Fuerzas Armadas. Supone una afección superior con respecto al proyecto original.

## D. PEATÓN

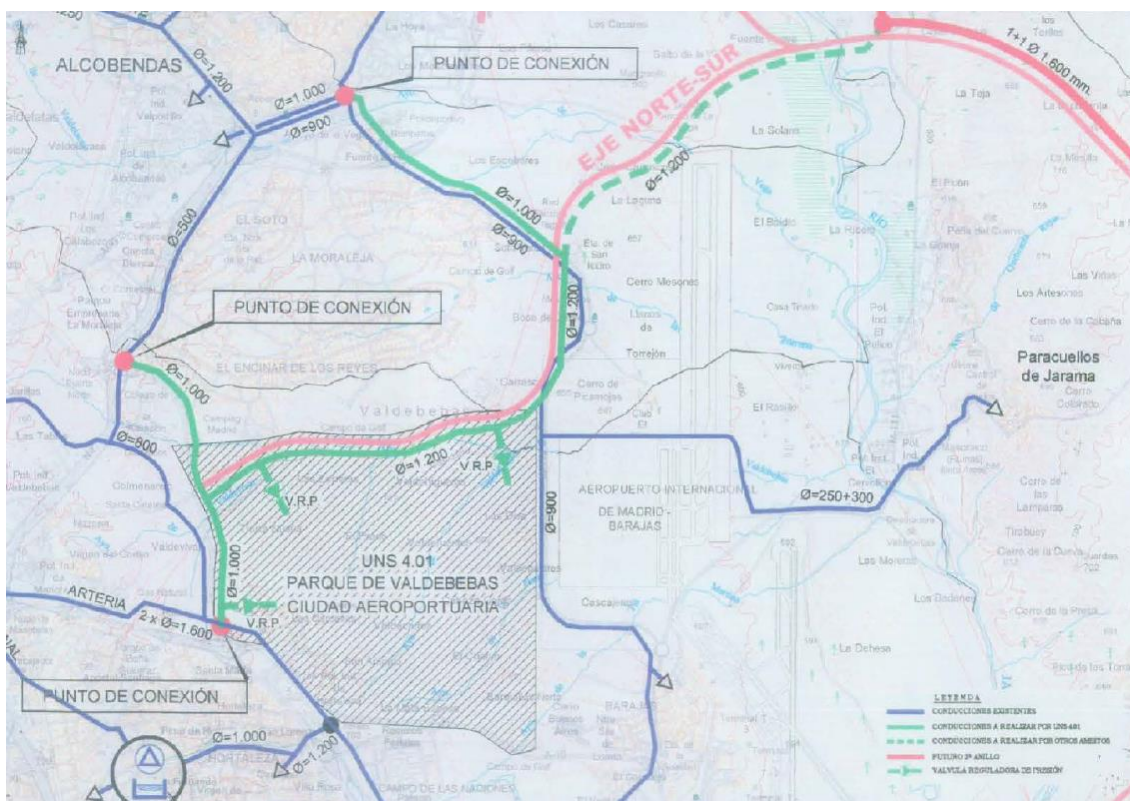
Propuesta	Nombre	Descripción
6.4.3.1	Paso de peatones en las intersecciones con el viario	Disposición de un paso de cebra en las entradas y salidas tanto del aparcamiento de vehículos eléctricos como de los carriles bus y taxi. Esta propuesta variará en su definición en función del resto de alternativas consideradas con respecto al proyecto original.
6.4.3.2	Señalética para el uso de la escalera este por parte de los usuarios del Cercanías	Instalación de señalética en las plantas 0 y -1 del intercambiador que encauce los flujos con origen o destino Cercanías hacia la escalera este y con origen o destino Metro hacia la escalera oeste.
6.4.3.3	Señalética para el uso de la escalera lateral para el tráfico peatonal pasante	Implantación de señalética que encauce el flujo peatonal pasante por el exterior del intercambiador hacia las escaleras que comunican la zona norte (que se encuentra a la altura de la planta -1) con la zona sur (a la altura de la planta 0).
6.4.3.4	Retranqueo de la dársena próxima al pilar	Retranqueo de la dársena oeste, desplazándola 10 metros hacia el este, con el correspondiente reperfilado de la dársena en ángulo, por interferencia del pilar constructivo con la accesibilidad de la dársena oeste.

## 4.3 ABASTECIMIENTO DE AGUA

### 4.3.1 VIABILIDAD DE SUMINISTRO

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, la viabilidad suministro de la Nueva Ciudad de la Justicia de Madrid queda condicionada a la puesta en servicio de las infraestructuras de conexión para el conjunto del Sector UNS 4.01 arriba señaladas.

#### **4.3.2 RACIONALIZACIÓN DEL CONSUMO DE AGUA**

En cumplimiento del condicionado 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:

- Se prohíbe expresamente la colocación de bocas de riego en viales para baldeo de calles.
- 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.
- 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.

#### **4.4 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.



## 5. VIABILIDAD Y SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

### 5.1 INTRODUCCIÓN

El apartado 5º del artículo 22 del TRLS-2015 establece que la ordenación y ejecución de las actuaciones sobre el medio urbano, sean o no de transformación urbanística, requerirá la elaboración de una memoria que asegure su viabilidad económica, en términos de rentabilidad, de adecuación a los límites del deber legal de conservación y de un adecuado equilibrio entre los beneficios y las cargas derivados de la misma, para los propietarios incluidos en su ámbito de actuación.

Así mismo, el artículo 22.4 del TRLS-2015 establece que la documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de transformación urbanística deberá incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.

En los siguientes apartados se justifican ambas cuestiones, remitiendo al Estudio de Viabilidad del contrato de concesión de obras para la “Construcción, conservación y explotación de la Ciudad de la Justicia del partido judicial de Madrid”, aprobado con fecha 16 de noviembre de 2021, publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid con fecha 22 de noviembre de 2021, y sometido a información pública por el plazo de un mes, finalizando el día 23 de diciembre de 2021. En él se recogen en detalle las inversiones, previsión de ingresos y gastos, junto con la estructura de gestión prevista y la transferencia de riesgos planteada, así como el plan económico – financiero dimensionado, que demuestra la justificación de la viabilidad económica de la actuación mediante la fórmula elegida de concesión y conforme a las determinaciones económicas expuestas en el mismo.

En los siguientes apartados se recoge un extracto de los aspectos fundamentales del mencionado estudio de viabilidad.

### 5.2 SISTEMA DE GESTIÓN

#### 5.2.1 CONTRATO DE CONCESIÓN DE OBRAS

La Comunidad de Madrid ha decidido gestionar la ejecución y posterior mantenimiento de la Nueva Ciudad de la Justicia recurriendo al contrato de concesión de obras como tipología de contrato que permite compatibilizar el impulso al desarrollo económico, social y medioambiental por parte del sector público, con las restricciones presupuestarias actuales, la necesaria austeridad de las cuentas de la Administración y la necesidad de no consolidación como deuda del proyecto.

Con esta fórmula de contratación frente a otros tipos contractuales se persigue la financiación de la obra pública con los ingresos que se obtenga de su explotación, debiendo garantizarse, a tal fin, la calidad de la oferta y la prestación de servicios.

La justificación de la celebración de este tipo de contrato frente a otro tipo contractual es la necesidad por parte de la Comunidad de Madrid de construir y gestionar, de forma indirecta, a través de una o varias personas jurídicas resultantes del correspondiente procedimiento de adjudicación, un servicio cuya prestación es de su competencia, de conformidad con lo dispuesto en el Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid. El operador resultante del proceso de licitación recibirá como contraprestación por la ejecución de la obra y la prestación de los servicios objeto del contrato el derecho a explotar los mismos, suponiendo ello para la Comunidad de Madrid una ventaja económica puesto que, además de asumir el operador el riesgo operacional de la explotación de los servicios propio de este tipo contractual, conlleva que parte importante del precio del contrato será abonado por la explotación de los usos de las infraestructuras construidas en función de la demanda existente, lo que implica una mayor estabilidad presupuestaria.

Con el planteamiento descrito, queda acreditado el nulo impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha

y la prestación de los servicios resultantes, tal y como requiere el artículo 22.4 del TRLS-2015 para los instrumentos de ordenación de las actuaciones de transformación urbanística.

### **5.2.2 CARACTERÍSTICAS DE LA EXPLOTACIÓN**

La gestión se realizará directamente por la propia entidad adjudicataria, con arreglo a toda la normativa aplicable, bajo la supervisión de la Dirección General de Infraestructuras Judiciales..

Se plantean dos fases para la ejecución del presente contrato perfectamente diferenciadas:

- Una primera fase, comprendida entre la firma del contrato y el inicio de las obras.
- Una segunda fase, que se iniciará una vez finalizada las obras y aprobada el acta de comprobación, momento en el que se iniciará la gestión y explotación de las mismas.

Los gastos de redacción de proyecto e inversiones de la construcción y equipamiento de la Ciudad de la Justicia correrán por cuenta de la entidad adjudicataria del contrato y de igual forma, los costes operativos de la prestación del servicio. Todo ello dentro de los principios de riesgos que ha de regir durante el plazo de concesión que, debido a la cuantiosa inversión necesaria para la construcción del Complejo y su necesaria amortización en un período largo de tiempo, se ha estimado un horizonte temporal de 4 años para la redacción del proyecto y construcción de las infraestructuras y de 36 años para la explotación del servicio, siendo una concesión de duración total de 40 años.

La entidad concesionaria obtendrá la rentabilidad de la inversión realizada de la diferencia entre los costes operativos de la prestación de los servicios y los ingresos por la explotación de los usos de los edificios asociados.

## **5.3 INVERSIÓN**

### **5.3.1 ESTIMACIÓN DE LAS INVERSIONES**

La totalidad de la inversión a realizar está integrada por los costes del proyecto básico y de ejecución, licencias, estudios y equipamiento, así como el Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras (ICIO) sobre la concesión.

Por tanto, el desarrollo de la conservación y explotación de la Ciudad de la Justicia exige la realización de dos tipos de inversión:

1. Inversión inicial: La ejecución inicial de la Ciudad conllevará obras de construcción y dotación del equipamiento de los diferentes edificios que conformarán la misma, y la urbanización que le rodea, incluido aparcamiento, así como los respectivos gastos administrativos e impuestos asociados.
2. Inversiones a lo largo del contrato: Asimismo, dado la duración del contrato prevista, se requiere que se realicen las obras de mejora y conservación de las instalaciones, así como la renovación del equipamiento y mobiliario, al objeto de mantener el edificio en condiciones adecuadas para una explotación viable y adaptada a los cambios que se vayan produciendo.

Se recoge a continuación la estimación que para ambos capítulos contiene el anteproyecto de construcción y explotación de las obras del contrato de denominado “Concesión de obras para la construcción, conservación y explotación de la Ciudad de la Justicia del partido judicial de Madrid”, aprobado inicialmente mediante resolución de la Consejería de Presidencia, Justicia e Interior, de 10 de febrero de 2022 (BOCM nº 35 de 11/2/2022).

### **5.3.2 INVERSIÓN INICIAL**

De acuerdo con el artículo 131 del Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, el presupuesto de ejecución material es el resultado obtenido por la suma de los productos del número de cada unidad de obra por su precio unitario y de las partidas alzadas, resultando que el valor estimado del coste de la actuación se ha valorado en un Presupuesto de Ejecución Material (PEM) que asciende a la cantidad de **TRESCIENTOS SETENTA Y OCHO MILLONES QUINIENTOS SETENTA Y CUATRO MIL TREINTA Y CINCO EUROS (378.574.035,00 €)**.

Asimismo, y de acuerdo con el citado artículo, al presupuesto de ejecución por contrata, se obtendrá incrementando el de ejecución material, los gastos generales de estructura que inciden sobre el contrato, cifrados en los siguientes porcentajes aplicados sobre el presupuesto de ejecución material:

- 13,00% en concepto de gastos generales de la empresa, que inciden sobre el costo de las obras y derivados de las obligaciones del contrato, representando un importe de 49.214.624,55 €.
- 6,00% en concepto de beneficio industrial del contratista, representando un importe de 22.714.442,10 €.

Adoptando los porcentajes para los Gastos Generales y para el Beneficio Industrial, se obtiene el Presupuesto de Ejecución por Contrata (PEC) que asciende a la cantidad de **CUATROCIENTOS CINCUENTA MILLONES QUINIENTOS TRES MIL CIENTO UN EUROS CON SESENTA Y CINCO CÉNTIMOS (450.503.101,65 €)**.

En la inversión a realizar por la entidad concesionaria están comprendidos también los costes del proyecto básico y de ejecución, licencias, estudios y equipamiento de la Ciudad e la Justicia, así como el Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras (ICIO) sobre la concesión. En virtud de ello, al valor PEC obtenido, hay que adicionarle otros gastos como los gastos por redacción de proyectos, honorarios de la dirección facultativa, gastos administrativos, etc.; los cuales se han establecido en base a los porcentajes medios de los costes que presentan en el sector en obras de similares características. El siguiente cuadro recoge el desglose de los costes mencionados.

DESGLOSE INVERSIÓN INICIAL	
CONCEPTOS	IMPORTE
Acometidas	4.414.930,40 €
Movimiento de Tierra	14.280.948,32 €
Redes enterradas	1.216.358,37 €
Instalaciones	147.269.463,93 €
Cimentación y contenciones	15.001.753,29 €
Estructuras	58.430.252,28 €
Carpintería y cerrajería	14.506.199,87 €
Cubiertas	10.812.074,44 €
Fachadas	43.248.297,76 €
Divisiones interiores - albañilería	14.551.250,18 €
Revestimientos y pintura	9.370.464,51 €
Falsos techos	15.902.759,49 €
Pavimentos interiores	43.833.951,79 €
Otros	29.913.405,95 €
Firmes	630.704,34 €
Señalética	630.704,34 €
Jardinería	225.251,55 €
Edificio Industrial	20.407.790,51 €
Seguros	5.811.490,01 €
Licencias	45.050,31 €
<b>Total Obra</b>	<b>450.503.101,65 €</b>
Mobiliario y equipamiento	18.000.000,00 €
Honorarios Ejecución Proyecto	13.515.093,05 €
Dirección Facultativa (30% Honorarios ejecución)	5.792.182,74 €
Honorario Coordinación Seguridad y Salud	3.415.949,94 €
Estudio Geotécnico	158.662,34 €
Licencias y Permisos	1.022.149,89 €
ICIO	15.142.961,40 €
<b>TOTAL INVERSIÓN INICIAL</b>	<b>507.550.101,01 €</b>

### 5.3.3 INVERSIONES A LO LARGO DEL CONTRATO

Por otra parte, las inversiones que habrían de llevar a cabo en los siguientes años se cuantifican conforme a lo siguiente:

Tipo de inversión	Importe
1º Reformas, reparaciones y renovación de instalaciones y equipamiento	17.000.000,00 €
2º Reformas, reparaciones y renovación de instalaciones y equipamiento	17.000.000,00 €
<b>Totales</b>	<b>34.000.000,00 €</b>

### 5.3.4 **AMORTIZACIÓN DE LAS INVERSIONES**

Los elementos que integran la Ciudad de la Justicia padecerán una depreciación anual debida a su utilización física, a la acción del progreso económico o al simple paso del tiempo. Para la valoración de este proceso de depreciación anual, el cálculo para la estimación de la amortización del inmovilizado se ha realizado teniendo en cuenta, por un lado, la utilización del método de amortización lineal, la tabla oficial de coeficientes anuales de amortización, y las siguientes consideraciones:

#### 1. Obra inicial

Aunque la Ley 27/2014, de 27 noviembre, del Impuesto de Sociedades recoge una tabla de porcentajes y periodos de amortización a aplicar (en vigor desde el día 1 de enero de 2015) estableciendo el 2% para “edificios comerciales, administrativos, de servicios y viviendas”, el hecho de que la concesión tenga una duración establecida de 40 años y de que los cuatro primeros años se van a dedicar previsiblemente a la construcción, limita el periodo de explotación de la actividad a 36 años.

Por este motivo y teniendo en cuenta que no se permite la amortización de una inversión en un período superior al de su explotación, el coeficiente aplicado es del 2,78%.

#### 2. Plan de renovaciones y reposiciones.

Para la amortización de este tipo de inversiones se va a aplicar el coeficiente resultante de una vida útil de 10 años, debiéndose, por tanto, proceder a renovar, reformar y/o reponer las instalaciones y equipamiento en los años 15 y 35 de la vida del contrato.

AMORTIZACIÓN DE LA INVERSIÓN			
Tipo de inversión	Importe	Coeficiente	Año 5 a 40
Ejecución obra + Gastos	489.550.101,00 €	2,78%	13.598.613,92 €
Equipamiento inicial	18.000.000,00 €	2,78%	500.000,00 €
<b>Totales</b>	<b>507.550.101,00 €</b>		<b>14.098.613,92 €</b>
<b>TOTAL CUOTA DE AMORTIZACIÓN</b>			<b>14.098.613,92 €</b>

AMORTIZACIÓN DE LAS REINVERSIONES				
Tipo de inversión	Importe	Coeficiente	Año 15 a 34	Año 15 a 35
1º Reformas, reparaciones y renovación de instalaciones y equipamiento	17.000.000,00 €	10,00%	1.700.000,00 €	
2º Reformas, reparaciones y renovación de instalaciones y equipamiento	17.000.000,00 €	20,00%		3.400.000,00 €
<b>Totales</b>	<b>34.000.000,00 €</b>		<b>1.700.000,00 €</b>	<b>3.400.000,00 €</b>
<b>TOTAL CUOTA DE AMORTIZACIÓN</b>			<b>5.100.000,00 €</b>	

### 5.3.5 **FINANCIACIÓN DE LA INVERSIÓN**

Los gastos financieros que afectan al programa económico se derivan del planteamiento de financiación a través de un préstamo a largo plazo con las siguientes características:

Cuantía	507.550.101,00
Tipo de interés	5,00%
Tipo de interés efectivo	0,05
Duración (en años)	40,00
Frecuencia de pago	Anual
Sistema de pago elegido	Frances
Número de pagos	40

Las inversiones correspondientes a las renovaciones y reformas previstas para los años 15 y 35 se financian con los recursos generados por la explotación del servicio, por lo que no supone coste financiero adicional.

En principio se prevé una aportación de fondos externos del 100,00% de la inversión total presupuestada, es decir, 507.550.101,00 €, destinados a soportar los costes de edificación y equipamiento de la Ciudad, además de los gastos de proyecto, licencias, honorarios e impuestos.

El plazo para la devolución de la aportación de dichos fondos es de 40 años, con un interés del 5,00% anual, siendo el importe a devolver en concepto de intereses de 675.613.362,44 €, tal y como se desglosa en el estudio de viabilidad aprobado. En virtud de lo allí expuesto, el sistema de financiación propuesto se clasifica según su procedencia de la siguiente manera:

1. Fuente de financiación externa: Dado que al inicio se estima que la entidad adjudicataria no cuenta con el capital propio suficiente para hacer frente a las obras iniciales a realizar, se propone el uso de fondos que provienen de fuera de la propia entidad, mediante financiación ajena, para la ejecución de las obras iniciales (construcción de los diferentes edificios y urbanización, y suministro del equipamiento necesario). Para ello, la entidad podrá recurrir a financiación como: subvención, crédito, préstamo, microcrédito, sociedades de Capital Riesgo, leasing, renting, etc.
2. Fuente de financiación interna: Dada la viabilidad de la explotación del servicio a medida que avance la ejecución del contrato, se prevé el uso de los fondos generados por la propia concesionaria en el ejercicio de la gestión de la Ciudad de la Justicia para financiar las obras de reparaciones, reformas y renovación de equipamiento y mobiliario a lo largo de la vida del contrato.

## 5.4 VIABILIDAD

### 5.4.1 HIPÓTESIS DE PARTIDA

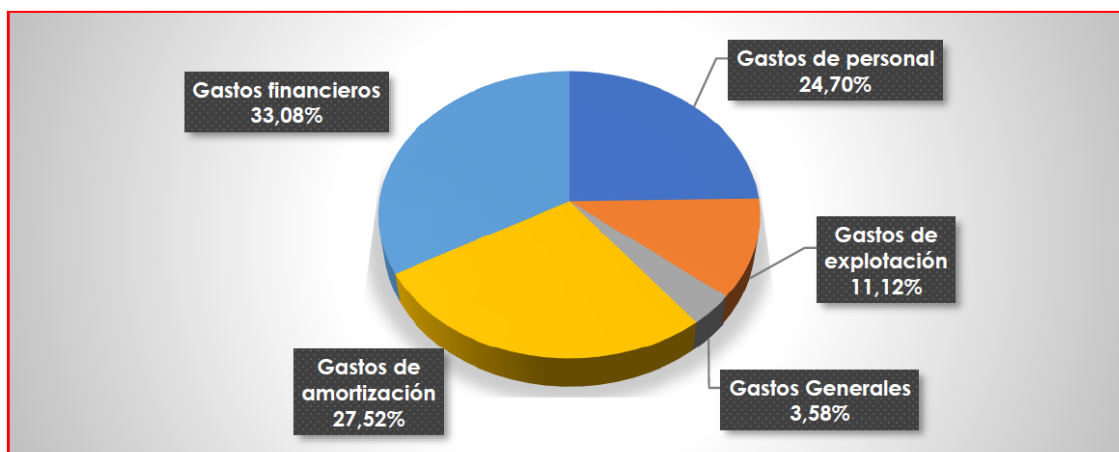
A continuación se establece el escenario hipotético en el que se desarrolla el modelo de explotación de los servicios, concretamente:

- Duración del contrato de concesión de obras: 40 años.
- Duración de la redacción del proyecto y las obras: 4 años.
- Duración de la explotación de las obras: 36 años.
- Amortización de la obra al 2,78 %.
- Tipo de interés: 5 %.
- Sistema de financiación dimensionado: Francés.
- Tasa de actualización de gastos: 1,00%
- Tasa de actualización de ingresos: 1,00%
- Tasa de actualización de salarios: 1,00%
- Impuesto sobre beneficios: 25,00%
- Gastos generales: 10,00%
- Relación de personal estimado para la prestación de los servicios:

PERSONAL EQUIVALENTE				
PERSONAL	CATEGORÍA PROFESIONAL	HORAS DE SERVICIO	HORAS POR CONVENIO	PERSONAL EQUIVALENTE
LIMPIEZA	Limpiador/a	283.338,66	1.739	162,93
MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN	Oficial de 1º electromecánica	73.662,56	1.754	42,00
JARDINERÍA	Jardinero/a	34.281,48	1.700	20,17
SOPORTE INFORMÁTICO	Informático/a	432,00	1.765	0,24
SEGURIDAD Y VIGILANCIA	Vigilante	363.480,00	1.768	205,59
DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN	Director/a	2.080,00	1.765	1,18
DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN	Coordinador/a	2.080,00	1.765	1,18
DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN	Oficial de 1º administrativo	4.160,00	1.765	2,36
DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN	Auxiliar Administrativo	10.400,00	1.765	5,89
DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN	Planificador de mantenimiento	2.080,00	1.765	1,18
DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN	Jefe/a de servicios generales	2.080,00	1.765	1,18
<b>TOTAL PERSONAL EQUIVALENTE:</b>				<b>443,90</b>

#### 5.4.2 ESTRUCTURA DE COSTES

Según las condiciones previstas para la explotación del servicio, a continuación se presentan todos los conceptos de gastos en los que habitualmente se incurre en el ejercicio de la actividad económica que nos ocupa, cuyos costes se distribuyen de la siguiente manera:



Tal previsión se ha realizado teniendo en cuenta los precios de mercado como la normativa legal vigente, especialmente en lo que se refiere a los costes del personal, conforme a lo descrito en la siguiente tabla.

GASTOS	
<b>I. Gastos de personal</b>	<b>TOTAL LICITACIÓN</b>
Limpiador/a	150.800.484,18 €
Oficial de 1ª electromecánica	75.121.113,73 €
Jardinero/a	25.397.394,92 €
Informático/a	503.425,06 €
Vigilante	234.842.597,22 €
Director/a	3.960.278,67 €
Coordinador/a	2.475.174,17 €
Oficial de 1ª administrativo	2.215.558,20 €
Auxiliar Administrativo	5.036.299,58 €
Planificador de mantenimiento	1.782.125,31 €
Jefe/a de servicios generales	2.257.358,87 €
<b>(I) Subtotal Gastos de personal</b>	<b>504.391.809,92 €</b>
<b>II. Gastos de explotación</b>	
<b>1. Aprovisionamientos</b>	
Generales	5.019.963,82 €
Limpieza y Mantenimiento general.	16.670.752,12 €
<b>2. Servicios exteriores</b>	0,00 €
Reparación y conservación.	10.123.066,62 €
Servicios de profesionales independientes.	30.885.489,93 €
Seguros de explotación	23.112.423,94 €
Servicios bancarios y similares.	36.185,09 €
Publicidad, propaganda y r. públicas.	186.092,28 €
Suministros.	65.240.793,98 €
<b>Subtotal (1+2)</b>	<b>151.274.767,78 €</b>
<b>3. Tributos</b>	
Tributos (IBI, IAE; etc.)	75.731.472,63 €
<b>Subtotal (3)</b>	<b>75.731.472,63 €</b>
<b>(II) Subtotal Gastos de explotación (1+2+3)</b>	<b>227.006.240,41 €</b>
<b>III. Gastos generales</b>	
Gastos generales (sobre I y II)	73.139.805,00 €
<b>(III) Subtotal G.G.</b>	<b>73.139.805,00 €</b>
<b>IV. Amortización de la inversión</b>	
Ejecución obra + Gastos	489.550.101,00 €
Equipamiento inicial	18.000.000,00 €
Reinversiones	54.400.000,00 €
<b>(IV) Subtotal Gastos amortizaciones</b>	<b>561.950.101,00 €</b>
<b>V. Financiación de la inversión</b>	
Financiación	675.613.362,40 €
<b>(V) Subtotal Gastos financieros</b>	<b>675.613.362,40 €</b>
<b>TOTAL GASTOS (I+II+III)</b>	<b>804.537.855,33 €</b>
<b>TOTAL GASTOS + AMORT. + FINANC. (I+II+III+IV+V)</b>	<b>2.042.101.318,74 €</b>

### 5.4.3 ESTRUCTURA DE INGRESOS

La figura de la concesión de obra otorga el derecho al concesionario a explotar las obras y percibir la remuneración por uso prevista en el contrato durante el tiempo de la concesión como contraprestación económica. En relación con el régimen retributivo de la entidad concesionaria, tendrá la naturaleza de prestación patrimonial de carácter público no tributario.

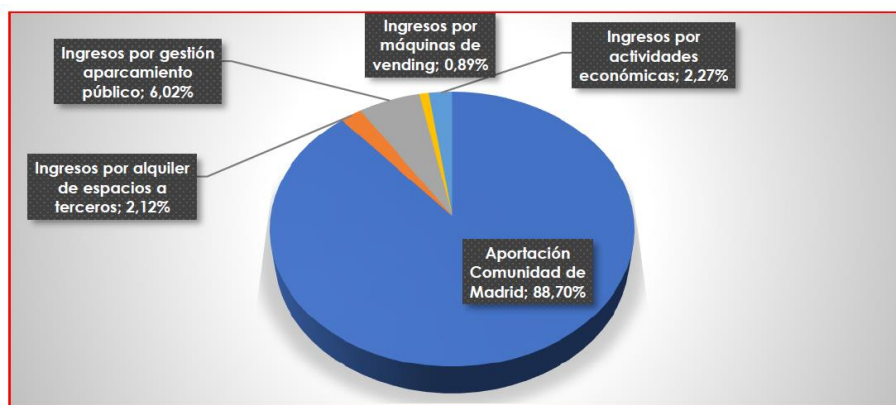
La entidad concesionaria recuperará la inversión a realizar para la realización de las obras y los gastos derivados de la explotación, de las fuentes que se describen a continuación, optándose por un mecanismo de retribución de la entidad concesionaria mediante un sistema de pago por demanda, en aras de posibilitar una transferencia mayoritaria, además del riesgo de construcción, del riesgo de disponibilidad de la obra pública, así como garantizar la eficiencia económica y presupuestaria.

Asimismo, el sistema retributivo considerado no incorpora, en ningún caso, mecanismos que garanticen unos ingresos mínimos al concesionario, en la medida que el modelo de gestión – financiación se ha estructurado a riesgo y ventura del mismo. En este sentido, el inicio del devengo de la retribución del concesionaria únicamente se producirá conforme se vayan poniendo en servicio los diferentes usos asociados disponibles para su explotación, así como la actividad judicial en la Ciudad.

La previsión de ingresos desde el comienzo de la explotación sobre la que se realiza el análisis de viabilidad se basa en los siguientes supuestos:

- Tarifa económica aportada por la Comunidad de Madrid, correspondiendo al año de base de un total de 49.350.000,00€ anuales.
- Alquiler de espacios a terceros.
- Gestión del aparcamiento público.
- Máquinas de Vending.
- Otras actividades económicas de los diferentes espacios de usos asociados como son: la gestión de un centro de deporte, ocio y salud; escuela infantil privada; cafeterías; etc.

El siguiente esquema recoge la distribución por tipos de ingresos.



Durante los primeros cuatro años no habrá prestación de servicios, por lo que no se consideran ingresos durante dicho período.

Para el año base, la previsión de ingresos estimada para el duración total de la explotación es la siguiente:

Ingresos	
Tarifa aportada por la Comunidad de Madrid	2.105.284.601,01 €
Ingresos por alquiler de espacios a terceros	50.230.604,77 €
Ingresos por gestión aparcamiento público	142.880.740,68 €
Ingresos por máquinas de vending	21.077.087,56 €
Ingresos por actividades económicas	53.849.188,87 €
<b>Subtotal Estimación Ingresos</b>	<b>2.373.322.222,89 €</b>

#### **5.4.4 APORTACIÓN DE AYUDAS A LA CONSTRUCCIÓN O EXPLOTACIÓN PARA LA VIABILIDAD DE LA CONCESIÓN.**

En todo caso, se asume que la transferencia debe ser mayoritaria pero no desmesurada y por lo tanto ineficiente, debiendo encontrarse un diseño adecuado de la transferencia de riesgos, ya que éste será un factor determinante de cara a establecer el importe de la aportación que habrá de satisfacer la Administración por la construcción, conservación y explotación de la obra por parte de la iniciativa privada. Si los riesgos transferidos en el marco de la concesión fueran totalmente incontrolables para el sector privado, la aportación requerida se dispararía, haciendo el contrato inviable económicamente para la Comunidad de Madrid.

Por esta razón, uno de los objetivos fundamentales perseguidos durante la configuración del esquema y la estructura concesional ha sido el de encontrar el punto adecuado de riesgo a transferir, que resultando en todo caso mayoritario, ofrezca la mejor relación valor obtenido por los recursos invertidos - coste asumido por la Comunidad, con lo cual, y al objeto de contribuir a la viabilidad de la concesión, se ha contemplado una ayuda a la construcción y explotación de la Ciudad de la Justicia por parte de la Comunidad de Madrid que asciende, con carácter anual, alrededor de 49.350.000,00 €.

## 6. MEMORIA DE IMPACTO NORMATIVO

### 6.1 DIVERSIDAD E INCLUSIÓN SOCIAL

#### 6.1.1 ALCANCE

El Plan Especial de la Ciudad de la Justicia de Madrid, en su calidad de instrumento de planeamiento, debe tener como finalidad también promover la integración de los objetivos de las políticas de igualdad de oportunidades y perspectiva de género en toda la legislación.

La inclusión de los criterios establecidos por las legislaciones de esta materia en los instrumentos urbanísticos encuentra sentido en la consideración de que, en el objetivo de alcanzar la igualdad, influyen de manera decisiva las características del espacio urbano y el modo en que éste es utilizado. En tal sentido, es relevante en este caso la aplicación de

- Ley 8/1993 de 22 de junio de Promoción de Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, de la Comunidad de Madrid.
- Ley 6/1995, de 28 de marzo, de Garantías de los Derechos de la Infancia y la Adolescencia en la Comunidad de Madrid.
- Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.
- Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- Leyes específicas de evaluación de impacto de género como la Ley estatal 30/2003, de 13 de octubre.
- Ley 2/2016, de 29 de marzo, de Identidad y Expresión de Género e Igualdad Social y no Discriminación de la Comunidad de Madrid.

En todo caso, dada la naturaleza y el limitado alcance del presente Plan Especial, se debe tener presente que las posibilidades de actuación e influencia en las condiciones relativas a género, accesibilidad y diversidad desde este instrumento urbanístico son escasas.

Igualmente, a continuación, se exponen las consideraciones del presente Plan Especial en materia de, igualdad, diversidad, adolescencia, infancia y familia. Es imprescindible una lectura transversal de estos cuatro temas, pues solamente así podrán solventarse las desigualdades estructurales que padezca cualquier grupo social no normativo. Por este motivo, se desarrolla un último punto que aborda de manera integral las especificidades que requieren estos grupos sociales.

#### 6.1.2 OBJETIVOS

Entre los objetivos del urbanismo actual se encuentra promover la calidad de vida, respondiendo a nuevas necesidades sociales de poblaciones diversas (por género, edad, etnia, etc.) y en rápida transformación (envejecimiento, inmigración, nuevas estructuras familiares, nuevas formas de exclusión); facilitar la creación de las infraestructuras espaciales necesarias para sustituir las antiguas bases económicas industriales por nuevas actividades productivas, dando prioridad a la reurbanización frente a la ocupación de nuevos territorios; potenciar la participación de la ciudadanía para acercar la administración a las necesidades de las personas y fortalecer los procesos democráticos.

Así el objetivo central del urbanismo actual se presenta en términos de sostenibilidad, entendida ésta como un equilibrio entre objetivos de eficiencia económica, equidad o justicia social, y conservación o protección del medioambiente.

La práctica urbanística consiste en tomar decisiones sobre la localización de las actividades en el espacio, sobre la forma del espacio público, del espacio privado y de los edificios, sobre las características de los sistemas de transporte. El urbanismo influye directamente en el acceso que las personas y los grupos sociales tienen a lugares de empleo, equipamientos y servicios; en la comodidad de uso de éstos, y en la necesidad de transporte para acceder a ellos.

## 6.2 CARACTERIZACIÓN DE LOS IMPACTOS

### 6.2.1 IMPACTO DE GÉNERO

El Plan Especial debe ser evaluado desde el punto de vista de la integración de los objetivos de las políticas de igualdad de oportunidades y la perspectiva de género en toda la legislación.

La experiencia proveniente de una visión del urbanismo desde el punto de vista del género es una de las vías que puede contribuir a dotar de contenido específico a la noción de calidad de vida, a trasladar el concepto de sostenibilidad desde el ámbito del lenguaje político al ámbito de la instrumentación técnica propia del urbanismo, y a introducir en los procesos de toma de decisiones voces hasta ahora poco escuchadas: las de las mujeres.

El género es una categoría sociológica que se refiere al conjunto de atributos socioculturales construidos históricamente que son asignados a las personas a partir de su sexo. Es un concepto que permite poner de manifiesto las relaciones desiguales entre mujeres y hombres, entendidos no como seres biológicos, sino como sujetos sociales.

Así, la visión de género incide directamente en cuestiones de igualdad, cohesión social, provisión de servicios, seguridad, inclusión o exclusión.

Como punto de partida se deben tener en cuenta las siguientes cuestiones:

1. Superar el espejismo de la igualdad. Requiere partir de una posición personal favorable hacia la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres, siendo conscientes de la existencia de las profundas desigualdades de género que aún perviven. Significa, por lo tanto, alejarse de las posiciones que consideran este tema como algo ya superado.
2. Disponer de conocimientos teóricos y prácticos básicos para comprender la realidad desde la óptica de género, saber detectar las discriminaciones indirectas, cada vez más sutiles, y poder integrar la igualdad en el quehacer cotidiano.
3. Ser conscientes de la paradoja de lo neutro. Toda la normativa, cuando se elabora desde una visión opaca, el género (o lo que es lo mismo, androcéntrica, en el sentido de que los valores y necesidades que imperan y se visualizan son los de los hombres) invisibiliza y no tiene en cuenta los desequilibrios existentes entre mujeres y hombres, por ello tiende claramente a aumentar las desigualdades entre ambos o a perpetuarlas. Esta realidad (la paradoja de lo neutro) responde, como se sabe, a las inercias sociales imperantes que facilitan la acumulación de recursos y de poder por parte de los grupos dominantes si no se establecen medidas correctoras.
4. Tener claro que el logro de la igualdad es el resultado de un acto intencional porque, como se ha dicho, la inercia social tiende a aumentar o perpetuar las desigualdades. Esto implica que toda intervención debe adoptar una posición claramente activa, dirigida al logro de la igualdad, introduciendo e incorporando los mecanismos y medidas necesarias para:
  - a. Compensar desigualdades.
  - b. Prohibir prácticas discriminatorias.
  - c. Evitar la generación de nuevas desigualdades.
5. Partir del presupuesto de que la práctica totalidad de la normativa es pertinente al género, salvo demostración contraria fehaciente, ya que los contenidos que regula, en la mayor parte de los casos, tienen impacto directo o indirecto en personas. El análisis de la normativa muestra que ésta posee efectos directos indirectos en la población y, por tanto, en la vida de mujeres y de hombres, así como en las brechas de género existentes entre ambos sexos.
6. Conocer y asumir la idea de que los poderes públicos son los encargados de introducir las medidas correctoras para equilibrar las situaciones de desigualdad entre mujeres y hombres y esto afecta al conjunto del personal de la Administración Pública como encargado de llevar a la práctica las políticas públicas. Uno de los instrumentos con los que cuenta para ello es con la posibilidad de iniciar el procedimiento de elaboración de normativa, que será de obligado cumplimiento por el conjunto de la ciudadanía y del funcionariado que ejecuta las políticas promovidas por los y las gobernantes.

### **6.2.2 IMPACTO SOBRE ADOLESCENCIA, INFANCIA Y FAMILIA**

Los adolescentes, así como la población infantil no cuentan con una alta representación en el espacio público. De manera generalizada, existe una falta de lugares que velen por los cuidados y la maternidad en las ciudades. A consecuencia de ello, la gran parte de los espacios colectivos están diseñados para la población adulta y tienden a situar a los rangos de edades más bajos desplazados de los principales focos de atracción del espacio público.

Por ello, es necesario llevar a cabo lugares que aboguen por incentivar los intereses de la población más joven, así como crear focos recreativos que compatibilicen las actividades de los distintos grupos de edad y favorezcan su inclusión.

### **6.2.3 IMPACTO POR RAZÓN DE ORIENTACIÓN SEXUAL**

Las personas LGTBIQ+ han sufrido la persecución a lo largo de la historia y han vivido obligados a ocultar su orientación sexual o a desarrollar modos de vida clandestinos. Esta desigualdad estructural, que aún hoy en día es latente, ha tenido repercusión en la relación de las personas LGTBIQ+ con la ciudad. Asimismo, deben tenerse en cuenta cuáles son los factores clave para corregir la falta de visibilidad, la baja representatividad en distintos foros (tanto privados como públicos) y el menor uso del espacio público, que ha desplazado de la sociedad a las personas LGTBIQ+.

La producción académica, así como la óptica heteronormativa tras la que se ha fraguado el planeamiento urbanístico no ha tenido en cuenta la baja representación de este colectivo a la hora de establecer criterios de diseño en las ciudades. Asimismo, el diseño del espacio privado como el espacio público, no ha atendido a las necesidades de este grupo, situándolo en una posición de vulnerabilidad.

## **6.3 INDICADORES DE GÉNERO, IGUALDAD Y DIVERSIDAD**

A través de las tres ópticas descritas anteriormente, se atienden a indicadores interseccionales que permitan analizar y reconocer las desigualdades sistémicas que se configuran a partir de la superposición de diferentes factores sociales como el género, la edad o la orientación sexual.

Para ello, se ha prestado atención a la diversidad del transporte, tiempos de recorrido y las distancias realizables en el ámbito de la Ciudad de la Justicia de Madrid, la seguridad en dichos desplazamientos y la empleabilidad de dirigida a estos grupos sociales.

### **6.3.1 ACCESO AL ÁMBITO: TRANSPORTE, TIEMPO Y DISTANCIA**

Las mujeres y las personas jóvenes tienen una tasa de motorización inferior a la de los hombres adultos, precisando, por tanto, de mejores transportes públicos. Asimismo, la desigualdad económica derivada de la discriminación sexual tampoco favorece la autonomía en la movilidad del colectivo LGTBIQ+. Esta limitación hace que sea más importante el correcto y adaptado funcionamiento de estos servicios, en concreto referente a los siguientes aspectos:

Restricciones temporales y horarias. A pesar de que las mujeres, los grupos sociales minoritarios son los principales usuarios del transporte público, junto con las personas mayores, menores e inmigrantes, los horarios de éste están pensados para responder a patrones de desplazamiento propios de los varones, según horarios valle y pico que responden a patrones de movilidad mayoritariamente masculinos.

Además, las mujeres, principalmente, se ven constreñidas en su movilidad porque tienen que combinar los horarios del transporte y los tiempos de desplazamiento con los horarios de los servicios (colegios, salud, administración, etc.) en relación con el empleo.

Los grupos sociales que sufren la desigualdad detentan un alto porcentaje de empleos a tiempo parcial, que generan unos horarios de desplazamiento diferentes a los de los empleos convencionales.

Muchos empleos a tiempo parcial, como los de limpieza, tienen horarios de entrada y salida intempestivos, a altas horas de la noche o de la madrugada. Esto dificulta el acceso porque el transporte público está pensado para los horarios de los empleos a tiempo completo. La restricción temporal se ve además empeorada por el problema de la inseguridad en el acceso al transporte público durante horarios valle de poca afluencia.

### 6.3.2 **SEGURIDAD EN LOS DESPLAZAMIENTOS**

La percepción o realidad de la inseguridad es otro factor altamente restrictivo de la movilidad de aquellos grupos que sufren la desigualdad. La percepción de inseguridad es una variable que presenta grandes diferencias entre hombres y mujeres. Esto tiene que ver con la gravedad, para la integridad física y emocional de la persona, que tienen los delitos de naturaleza sexual, en los cuales la mayoría de los atacantes son hombres y la mayoría de las víctimas, mujeres.

### 6.3.3 **EMPLEO**

Las mujeres se han incorporado al mundo laboral en un momento de profundos cambios en la estructura productiva, con incremento de los empleos a tiempo parcial y condiciones precarias, incremento de los empleos nocturnos o de madrugada, ampliación de los horarios comerciales los fines de semana y por la noche, inseguridad laboral y crecimiento de empleos poco remunerado, etc.

En este contexto se precisa la modificación de los horarios de los servicios, no siempre adaptados de forma eficiente y rápida a estas transformaciones. Esta descoordinación y rigidez de los horarios perjudica en mayor medida a las mujeres que son quienes más uso hacen de estos servicios.

El problema del acceso físico al empleo se ve reforzado por su menor capacidad económica con respecto a los hombres, que no permite el uso del transporte privado, único modo de acceder a muchos empleos en las ciudades contemporáneas. El recurso al transporte público no siempre es posible en términos de tiempo para las personas que compatibilizan vida laboral y vida familiar.

La separación de los lugares de empleo con respecto a los lugares de residencia, la creación de espacios de empleo monofuncionales, como los parques empresariales o polígonos industriales, sin servicios y de acceso difícil, la escasez de equipamientos para el cuidado de personas dependientes, etc., son factores que penalizan el acceso al empleo de las mujeres.

### 6.3.4 **POBLACIÓN AFECTADA**

No hay un porcentaje conocido desagregado sobre afluencia de hombres y mujeres a las sedes judiciales. El caso de datos de población LGBT es más difícil, dado el carácter reservado de esa información.

Conforme a información publicada por CSIF, se puede extraer la conclusión que dentro del personal al servicio de la Administración de Justicia existe una presencia muy significativa de mujeres, en torno al 75%, frente a 25% de hombres, llamando la atención el envejecimiento de la plantilla.

	<i>Datos por sexos</i>			
	Mujeres		Hombres	
<i>Titulares 4.963 (69,33%)</i>	3.542	71,37%	1.421	28,63%
<i>Interinos/as 2.195 (30,66%)</i>	1.831	83,42 %	364	16,58 %

	<i>Datos por tramos de edad</i>			
	Mujeres		Hombres	
<i>De 16 a 26 años</i>	13	0,24%	5	0,25 %
<i>De 27 a 45 años</i>	1.497	27,86%	486	27,23%
<i>De 46 a 55 años</i>	2.358	43,89%	750	42,02%
<i>De 56 en adelante</i>	1.505	28,01%	544	30,48%

## 6.4 **PROPUESTAS**

Tal y como se ha expuesto, debe tenerse presente que dada la naturaleza y alcance de un área de actividad sin consolidar y sin ninguna componente residencial y de superficie limitada como es la Ciudad de la Justicia, las posibilidades de actuación e influencia en las condiciones relativas a género y diversidad desde un instrumento urbanístico como el presente Plan Especial resultan bastante limitadas. No obstante, cabe formular algunas propuestas al respecto, si bien muchas de ellas sólo pueden plantearse con carácter de recomendaciones no vinculantes, dado que exceden el alcance que jurídicamente puede otorgarse a un instrumento urbanístico.

### **6.4.1 TRANSPORTE**

Excediendo del propio Plan, como actuaciones complementarias no vinculantes, se proponen las siguientes acciones:

1. Reconsiderar las rutas de autobuses de acceso al ámbito en función de las necesidades de transporte no pendulares y con horarios extemporáneos.
2. Ampliar el servicio de transporte público para dar servicio conforme a los horarios de funcionamiento del ámbito que en la futura Ciudad de la Justicia aglutinará desplazamientos en horarios determinados.
3. Mejorar la calidad, la seguridad y la ergonomía de las infraestructuras y vehículos de transporte público para personas con capacidad física reducida y personas que viajan con cargas.
4. Implementar itinerarios ciclables desde distintos puntos de la ciudad de Madrid hasta este lugar.

### **6.4.2 ESPACIO PÚBLICO Y SEGURIDAD**

La falta de seguridad y movilidad es un serio obstáculo para alcanzar la igualdad de género en la ciudad, en la medida que limita el derecho de las personas a participar plena y libremente como ciudadanos en sus comunidades. El diseño de los espacios urbanos de tránsito y estancia interiores a la nueva Ciudad de la Justicia establecerá unos recorridos claros con visibilidad desde el exterior e iluminación adecuada. En este sentido, las actuaciones sobre el diseño de la urbanización deben considerar los siguientes criterios:

1. Hacer coincidir las redes de transporte rodado con las redes peatonales.
2. Reestablecer la continuidad de las redes de espacios públicos como una red continua y jerarquizada.
3. Crear elementos que faciliten la legibilidad, la orientación y la apropiación, en lugar de espacios uniformes.
4. Asegurar una buena visibilidad del espacio público desde los edificios circundantes.
5. Asegurar un nivel de iluminación adecuado a las características de la actividad desarrollada y los movimientos internos que produce.

### **6.4.3 OTROS ASPECTOS**

En materia de equipamientos, los organismos responsables de su gestión deberán prever medidas tendentes a facilitar la conciliación de la vida laboral y personal, tales como:

1. Previsión de una guardería (Escuela Infantil) dentro de las instalaciones.
2. Permisividad de implantación en el ámbito de cierto comercio minorista, que permita a los trabajadores de la instalación solucionar necesidades de compras menores de forma más compatible con los horarios de trabajo.
3. Implementación iniciativas encaminadas a la conciliación, diversidad e igualdad en los equipamientos y centros de trabajo situados dentro del ámbito del Plan Especial.

## **6.5 ACCESIBILIDAD UNIVERSAL**

---

### **6.5.1 NORMATIVA APLICABLE**

El Plan Especial de la Ciudad de la Justicia de Madrid recogerá lo establecido por la siguiente legislación:

- Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de las Barreras Arquitectónicas.
- Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- Ley 10/2014, de 3 de diciembre, de accesibilidad.

- Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

La Ciudad de la Justicia comprende un ámbito que debe garantizar especialmente la accesibilidad universal al incluir edificios de uso público de afluencia significativa, tales como la Fiscalía Superior de la Comunidad de Madrid, órganos judiciales, el Hospital Isabel Zendal, Instituto de Medicina Legal y el intercambiador de transportes.

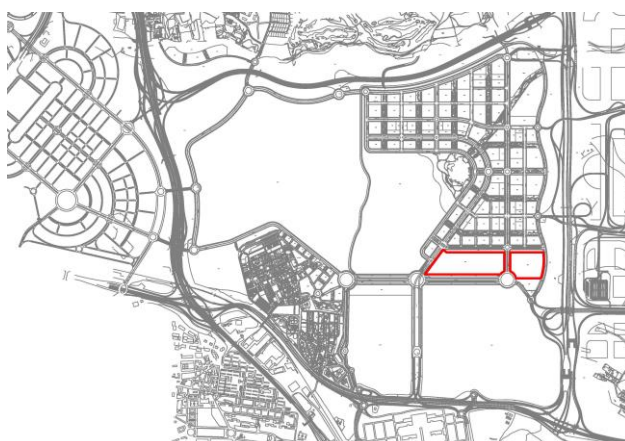
### **6.5.2 CUMPLIMIENTO DE CONDICIONES**

Todos los espacios públicos definidos en el presente Plan Especial cuentan con condiciones que cumplen lo establecido por la Orden TMA/851/2021, con anchos superiores a 1,80 m, pendientes inferiores al 6% y demás condiciones.

## 7. RESUMEN EJECUTIVO

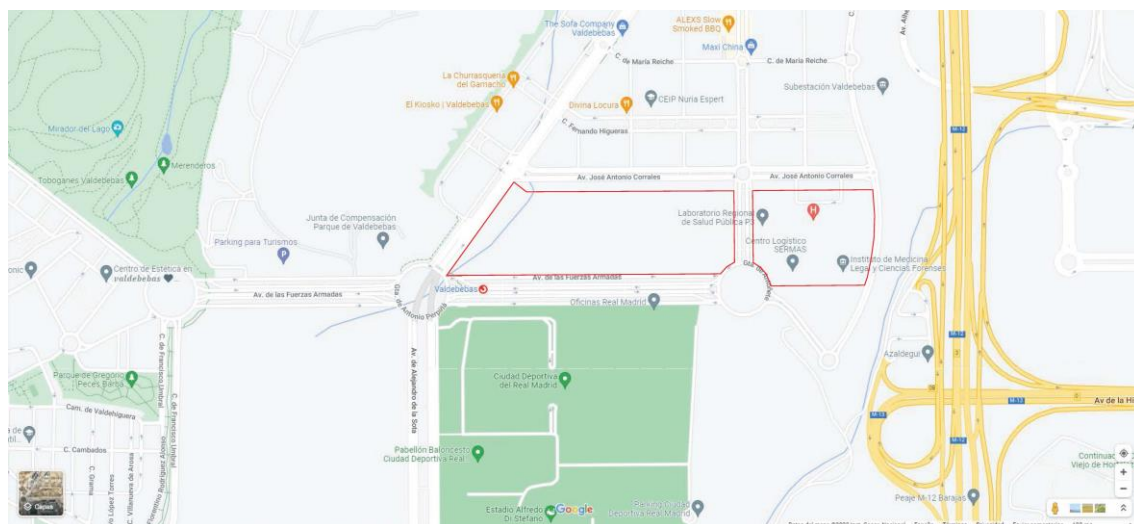
### 7.1 LOCALIZACIÓN Y SITUACIÓN

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.



## 7.2 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, dado que:

1. El tope de edificabilidad máxima resulta insuficiente para recoger las instalaciones judiciales requeridas para la nueva Ciudad de la Justicia.
2. La 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.

En primer lugar, el presente Plan Especial modifica la ficha de condiciones de desarrollo para el ámbito “Grandes Equipamientos de la Comunidad de Madrid” contenida en la documentación para el APE 26.11 que se incluye en el documento de “Revisión Parcial del PGOUM85 y Modificación del PGOUM-97”, aprobado definitivamente en 2013. Se incluye a continuación la nueva redacción de la ficha.

<b>PLAN ESPECIAL "GRANDES EQUIPAMIENTOS DE LA CIUDAD DE MADRID"</b>	
Localización plano nº	O.3
Iniciativa de Planeamiento:	Pública
Instrumento de Planeamiento:	Plan Especial
Superficie total del ámbito:	202.388,00 m <sup>2</sup>
<b>CONDICIONES PARTICULARES:</b>	
Usos cualificados	Red Supramunicipal de equipamientos Sociales y Servicios de la Comunidad de Madrid:
	· Uso dotacional de administración pública (art. 7.12.1 NNUU)
	· Uso dotacional para el transporte, clase de intercambiador (art. 7,15.3.1-c NNUU)
	· Uso Equipamiento sanitario (art. 7.10.1-c NNUU)
Coeficiente de edificabilidad (m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> ):	1,8541
Edificabilidad máxima:	375.249,00 m <sup>2</sup>
Usos compatibles:	Según N.N.U.U. 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.
<b>CONDICIONES DE FORMA Y VOLUMEN PARA LA EDIFICACIÓN:</b>	
A definir por el Plan Especial.	
<b>OBJETIVOS:</b>	
1. Ordenar el desarrollo del sector definiendo los usos en las ubicaciones de referencia indicadas en el plano adjunto (CJM Gran Equipamiento Administrativo "Ciudad de la Justicia"; ITR Intercambiador de Transporte y ESS Equipamiento Sanitario Singular) y los usos compatibles con los mismos, distribuyendo las superficies de éstos y estableciendo condiciones de edificación.	
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. Garantizar el acceso rodado necesario para el buen funcionamiento de la Ciudad 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 m <sup>2</sup> correspondientes a suelos cualificados de servicios urbanos de red local.	
<b>OBSERVACIONES:</b>	
· Se garantizará el cumplimiento de la normativa 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. Se redactará un estudio acústico para evaluar afecciones y definir medidas correctoras, en su caso.	
· La altura máxima de edificación se establecerá respetando las afecciones aeronáuticas de la Superficie Cónica y la Superficie Horizontal Interna de las pistas del Aeropuerto de Barajas	
· En cuanto a afecciones arqueológicas, se tendrá en cuenta el INFORME FAVORABLE de la DG de Patrimonio Histórico (9/2/2007) relativo al Plan Especial vigente.	
· La urbanización se hará de forma que tenga en cuenta la del resto del ámbito.	

## PLAN ESPECIAL "GRANDES EQUIPAMIENTOS DE LA CIUDAD DE MADRID"

Localización plano nº O.3



<b>CJM</b>	CIUDAD DE LA JUSTICIA DE MADRID
<b>ESS</b>	EQUIPAMIENTO SANITARIO SINGULAR
<b>ITR</b>	INTERCAMBIADOR DE TRANSPORTES

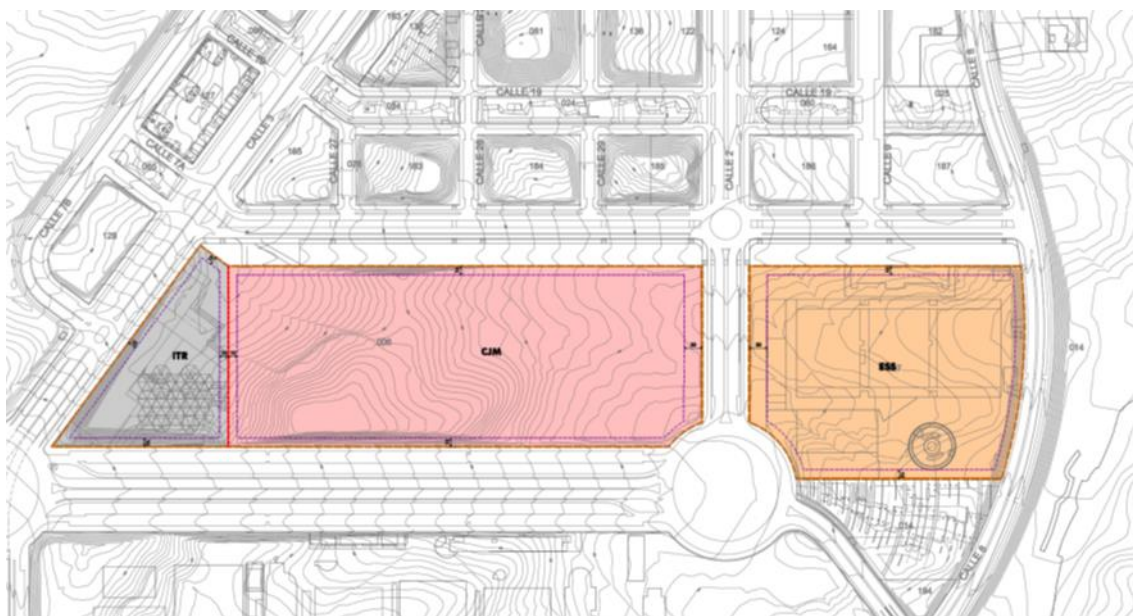
## 7.3 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

### 7.3.1 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.

### 7.3.2 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.



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 <sup>2</sup> s	SUP. EDIFICABLE consumida m <sup>2</sup> c	SUP. EDIFICABLE máxima (no lucrativa) m <sup>2</sup> c	SUP. EDIFICABLE remanente m <sup>2</sup> 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
	<b>TOTAL PARCELA 06</b>	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
	<b>TOTAL PARCELA 07</b>	69.782,00		60.000,00	5.942,25
	<b>TOTALES</b>	202.388,00	60.892,87	375.249,00	314.356,13

### **7.3.3 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.

### **7.3.4 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.
2. La altura máxima de la edificación se establece fijando como altura máxima la alcanzada en este momento por el Instituto de Medicina Legal, reflejada en la ficha correspondiente del Plan especial de 2006 y fijada en 6 plantas y 24,40 m desde la cota de referencia.
3. La asignación de edificabilidades no lucrativas permite cierta holgura al alza, con el fin de permitir posibles ampliaciones futuras.
4. Se mantiene el sistema de túneles ya construidos bajo el Hospital.

### **7.3.5 ITR: INTERCAMBIADOR DE TRANSPORTES**

Este Plan Especial se limita a mantener la delimitación de la parcela asignada a la Consejería de Transportes para la ejecución del Intercambiador de Valdebebas, ya definida en el plan especial de 2006, recogiendo como determinación normativa la remisión efectuada por el vigente PE-2006 a las condiciones para Intercambiadores de Transporte del Capítulo 7.15, Condiciones Particulares del Uso Dotacional para el Transporte, de las NNUU del PGOU-97.

No obstante, dado que la regulación aludida sólo establece el parámetro de edificabilidad máxima no lucrativa ( $1 \text{ m}^2\text{c}/\text{m}^2\text{s}$ ), se ha considerado oportuno establecer los parámetros adicionales que completarían la regulación y que son compatibles con las características del intercambiador previsto en la parcela, conforme al proyecto básico y de ejecución aprobado conforme al artículo 163.5 LSCM el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid el 2 de marzo de 2022 (BOCM nº 66 de 28 de marzo de 2022).

### **7.3.6 ALTURA MÁXIMA DE EDIFICACIÓN**

Para establecer los parámetros de altura máxima de edificación, el presente Plan Especial parte del análisis de 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.

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, del que se adjunta detalle sobre el ámbito de actuación.