

CAMPUS JUSTICIA C. DE MADRID

La nueva Ciudad de la Justicia proyectada al nordeste de la ciudad de Madrid contribuirá a reafirmar un modelo de urbanismo y movilidad insostenible sobre un espacio de territorio definido por la sobreoferta de infraestructuras viarias de alta capacidad, donde la previsión de actividad de todas las dependencias relacionadas con la Administración de Justicia (Juzgados, Audiencia Provincial, Tribunal Superior de Justicia, Decanato, Instituto de Medicina Legal, etc.) e inducida (edificio de usos múltiples) puede situarse en orden a las 20.000-25.000 personas diarias.

La Ciudad de la Justicia se inscribe en el Consorcio Urbanístico Parque de Valdebebas, que incluye actuaciones diferenciadas como una nueva Ciudad Aeroportuaria, la Ciudad Residencial Valdebebas, la ampliación de El Encinar de los Reyes, la actuación en Las Cárcavas o la Ciudad de la Justicia (www.parquedevaldebebas.com)

En cada una de las actuaciones está previsto dedicar suelo a usos terciario, residencial, dotacional, equipamientos y zonas verdes. Algunos datos sobre estos usos aparecen en el siguiente cuadro:

Distribución de usos en Parque Valdebebas (m²)

actuaciones usos suelo	Cdad Aeroportuaria	Cdad Valdebebas	Las Cárcavas	El Encinar de los R.
terciario	458.919	30.328		
residencial	176.592	38.429	60.518	44.939
dotacional	50.432	156.271	28.142	3.392
equipamientos	124.283	43.217		
reserva VIS*		193.406		
zonas verdes	133.785	102.190	30.470	

* Viviendas Integración Social

Total residencial: 666.277 m²

El monto total de viviendas previsto asciende a 11.435, que según el cálculo de tipos de viviendas por referencias, no vinculante, según parámetros del plan de sectorización apunta a que 6.289 (55%) fueran de Vivienda Libre (VL), 3.859 (34%) de Vivienda de Protección Oficial y sólo 1.287 (11%) de Viviendas de Protección a Precio Tasado (VPT). Las cifras y proporciones se corresponden con las del resto de actuaciones generadas en la última década en la zona norte de Madrid (PAU's de Montecarmelo, Las Tablas y Sanchinarro), con una alta incidencia de tipo VL desocupadas, producto de la especulación y boom inmobiliarios.

La vivienda en alquiler no tiene cabida en las previsiones de desarrollo urbanístico de este área al igual que ha ocurrido en el resto de áreas al norte de Madrid en los últimos años

Movilidad

Está prevista la construcción de un nuevo Intercambiador de transporte, que irá ubicado en el extremo oeste del complejo con conexión a los distintos modos de transporte que operan en Madrid: Cercanías, EMT y Metro.

- **Cercanías:** Está aprobado el proyecto de una nueva línea de Cercanías que enlace Chamartín con la T 4 de Barajas, con paradas en Manoteras y Ciudad de la Justicia. A mediados de febrero se publicó la resolución del Mº de Fomento (Dcción. Gral. de Ferrocarriles) por la que comenzaba el periodo de información pública del expediente para obtener la ocupación temporal de los terrenos en los que se va a construir una línea de ferrocarril que atraviesa el ámbito US 4.01 "Ciudad Aeroportuaria-Parque de Valdebebas" y que unirá la estación de Chamartín con la nueva terminal de Barajas. Es una línea que aparece como prioritaria en el programa electoral del PSM-PSOE
- **EMT:** Al tratarse de un modo mucho más flexible y adaptable, debería dotarse de al menos tres líneas de acceso exclusivo al Campus, con acceso desde el futuro intercambiador de Pinar de Chamartín (L 1 y 4 de Metro + Metro Ligero), Mar de Cristal (L 4 y 8 de Metro) y Canillejas (L 5 de Metro + interurbanos Corredor Henares)
- Pinar de Chamartín – Cdad. Justicia
 - Mar de Cristal – Cdad. Justicia
 - Canillejas – Cdad. Justicia
- **Metro Ligero:** la Junta de Compensación de Valdebebas ha propuesto implementar una línea de ML por el oeste de la C de la J desde Mar de Cristal. El itinerario iría en paralelo a la M-11, al Norte de los recintos actuales de IFEMA, lateral este de la ampliación de IFEMA, Ciudad Deportiva del RM, Ciudad de la Justicia, Ciudad Aeroportuaria y Ciudad Valdebebas (ver mapa adjunto)

Pero en todo caso, la movilidad al Campus de la Justicia vendrá determinada en gran medida por la amplia red viaria de accesos (M-11 que enlaza la M-40 por el norte con la T 1, 2 y 3 de Barajas, M -12 que enlaza la M-40 bajo el Parque Juan Carlos I con la T 4 de barajas y la radial R-2 que enlaza con la M-40 al norte de Sanchinarro); conviene resaltar que estos dos últimos accesos, M-12 y R-2 son de peaje.

Para completar la enorme carga privatizadora diseñada para los usuarios que quieran llegar en vehículo privado, se van a construir más de 5.000 plazas de aparcamiento en el subsuelo. De estas plazas, las destinadas a aparcamiento en los edificios propios destinados a Admón de Justicia suman unas 350 en tanto que el edificio dedicado a usos múltiples (donde van restaurantes, centro comercial y otras actividades) van 1.200 plazas, casi 4 veces más que para el resto del complejo

Accesibilidad

Para completar la accesibilidad a cada una de los edificios y dependencias del recinto, desde el intercambiador situado al oeste debería dotarse de un sistema interior de transporte con medios blandos no motorizados, con un sistema de préstamo de bicicletas y ubicar aparcabicis en cada uno de los edificios.

Tanto las líneas de EMT como de ML tendrían que situar 3 paradas distribuidas en los extremos este y oeste más otra central del eje norte de la C de la J



unión sindical de madrid-región

27 de marzo de 2007

Secretaría de Política Territorial
CC.OO. de Madrid