



**federación de servicios y  
administraciones públicas  
secretaría medio ambiente**



# **Propuesta de Movilidad para los trabajadores de la futura Ciudad de la Justicia en Madrid**

**Julio 2007**

## Índice

1. Introducción
2. Principales aspectos urbanísticos de partida
  - 2.1. Antecedentes
  - 2.2. Previsión de usos del Plan Parcial UNS 04.01 "Ciudad Aeroportuaria – Parque de Valdebebas"
  - 2.3. Desarrollo del Campus de la Justicia de la Comunidad de Madrid
    - 2.3.1. Fases y condicionantes de desarrollo del Campus de la Justicia
    - 2.3.2. Características de funcionamiento del Campus de la Justicia
3. Aspectos relacionados con la accesibilidad y la movilidad del Plan Parcial del Parque de Valdebebas
4. Aspectos laborales relacionados con los trabajadores del futuro Campus de la Justicia
  - 4.1. Número de empleos actuales y a trasladar
  - 4.2. Origen de los lugares de trabajo actuales
  - 4.3. Ayudas actuales al transporte de los trabajadores
  - 4.4. Jornada laboral de los trabajadores
  - 4.5. Condiciones de estacionamiento
5. Un Plan de Movilidad para los trabajadores de la Ciudad de la Justicia
  - 5.1. Como disminuir el impacto del vehículo privado
  - 5.2. Las posibilidades de acceder en modos de transporte no motorizado
  - 5.3. La propuesta en transporte público
  - 5.4. Las propuestas de carácter laboral

## **1. Introducción**

Este documento recopila la información necesaria para analizar la situación en la que se encuentra el traslado de los trabajadores de la Consejería de Justicia e Interior de la Comunidad de Madrid al "Campus de la Justicia".

Este proceso de reubicación de instalaciones se ha extendido a todo el territorio español y son muchos los trabajadores de otras Comunidades Autónomas que se encuentran en situaciones similares como es el caso de Cataluña, amparados por un nuevo modelo de Oficina Judicial. Este modelo realmente lo que promueve es la revalorización y generación de plusvalías en los espacios centrales de la ciudad y la puesta en valor de nuevos terrenos en la periferia.

Este tipo de operaciones tiene consecuencias gravísimas, tanto para la sostenibilidad de las ciudades que las impulsan como para los trabajadores y visitantes que diariamente deberán trasladarse a distancias más prolongadas, empleando no solo más tiempo de viaje sino también asumiendo un mayor coste económico.

Igualmente, este pequeño informe pretende señalar las directrices principales para poder mejorar las condiciones de accesibilidad a un espacio al que irremediablemente deberán acudir de forma cotidiana los trabajadores de la Administración de Justicia de la Comunidad de Madrid. Para ello, y con la información disponible, se diseña un Plan de Movilidad Sostenible para los trabajadores de la futura Ciudad de la Justicia que permita contar con una base de negociación para el traslado.

## **2. Principales aspectos urbanísticos de partida**

### **2.1. Antecedentes**

El Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Madrid, revisado en 1997 estableció el ámbito urbanístico UNP 4.01 "Ciudad Aeroportuaria- Parque de Valdebebas". En 2001, se constituye la Comisión Gestora, y un año después se desarrolla el Convenio Urbanístico de gestión para la ejecución del planeamiento correspondiente. Estos convenios fueron objeto de una Modificación Puntual del PGOU y de un Plan de Sectorialización aprobado en el 2003. El Plan Parcial fue definitivamente aprobado en el 2004, y el Proyecto de Urbanización fue aprobado por la Junta de Gobierno en el 2005, año en el que fue otorgada escritura de constitución de la Junta de Compensación "Parque de Valdebebas".

Este desarrollo urbanístico se encuentra ubicado al noreste de Madrid, cuyos límites se encuentran al norte entre el Encinar de los Reyes, La Moraleja y la nueva autopista de peaje R2; al sur limita con el IFEMA y la autovía M11 (antigua A-10), al este la nueva terminal de Barajas (T4) y la autopista de peaje denominada Eje Norte-Sur (que en realidad es la M12), y al Oeste con el PAU de Sanchinarro y la M40.

El Parque de Valdebebas es uno de los mayores proyectos urbanísticos de la Comunidad de Madrid que surge según el Ayuntamiento para la reordenación del noreste de la capital; el ámbito abarca unas 1.067 hectáreas. El proyecto está contemplado en el PGOU de 1997 y su contenido queda definido en los Convenios de Gestión y Planeamiento suscritos en julio de 2004 entre la Comunidad, el Ayuntamiento de Madrid, la Comisión Gestora del Parque de Valdebebas y el Real Madrid Club de Fútbol.

### **2.2. Previsión de usos del Plan Parcial UNS 04.01 "Ciudad Aeroportuaria- Parque de Valdebebas".**

El Plan Parcial UNS 04.01 "Ciudad Aeroportuaria-Parque de Valdebebas" prevé que se desarrollen los siguientes usos:

- 12.500 viviendas,
- la nueva Ciudad Deportiva del Real Madrid,
- el futuro Campus de la Justicia de la Comunidad de Madrid
- Más de un millón de metros cuadrados de hoteles, oficinas y centros comerciales
- la ampliación de los recintos fériales del IFEMA
- y un gran Parque Forestal que ocupara la mitad del suelo (500 hectáreas).

Este Plan Parcial de Valdebebas incluye los siguientes grandes proyectos:

- El Campus de la Justicia; la Comunidad de Madrid ha decidido agrupar a sedes judiciales madrileñas en un complejo que será el mas grande de Europa; estará inspirado en los insostenibles campus universitarios con amplias zonas verdes y concentrará el 20% de los casos judiciales en España.



*Fuente: Consorcio Urbanístico Valdebebas*

- La ampliación de los recintos ferials de IFEMA; contará con un espacio de 50 hectáreas; este gran centro de negocios ha duplicado su actividad en los últimos cinco años, alcanzando más de 1,1 millones de m<sup>2</sup> netos de exposición, la participación de 37.000 empresas y casi 4 millones de visitantes anuales.
- la Nueva Ciudad Deportiva del Real Madrid; diseñada para hacer las delicias de los socios del Club, aficionados y visitantes, contará con una extensión de 120 hectáreas, dedicadas al deporte, el ocio y el entretenimiento.
- Otro 1.250.000 m<sup>2</sup> dedicados a uso terciario en donde se alojaran tiendas de todo tipo, hoteles, restaurantes y cafés además de oficinas. El gran centro comercial, de ocio y empresarial de más de 182.000 m<sup>2</sup> llamado Atlantys se compone de un eje central donde el agua y todo tipo de actividades acuáticas será el tema de ordenación; estructurado en dos edificios con mas de 200 tiendas repartidas en cuatro grandes áreas: un Hipermercado, tiendas medianas de Casa y Hogar, un edificio dedicado a la Moda y operadores singulares de ocio interior (cines, bolera, minigolf, restauración, Diving Resort, tanque de submarinismo, balneario urbano y pista de karts).

Además esta superficie comercial va a contar con una gran área de ocio exterior en una zona verde local, vinculado a actividades acuáticas con mas de 15 modalidades diferentes entre las que destaca una ola gigante para la practica del surf. Atlantys se completa con un aparcamiento bajo rasante de más de 6.200 plazas y 4 edificios de oficinas

- Parque Forestal; tendrá una superficie de 450 hectáreas y se convertirá en el nuevo pulmón verde de Madrid; su diseño está basado en la silueta de un árbol, reproduciendo 10 tipos de bosque representativos de la vegetación de la capital. Un carril bici de 5 km de longitud y una red de caminos peatonales que conectarán el ámbito con los barrios colindantes. En definitiva se prevén unos 5 millones de m<sup>2</sup> de zonas verdes, con un lago de 34.000 m<sup>2</sup>. un extenso dominio publico de paseos y senderos para peatones y ciclistas.

- En vivienda, está previstos unos 1.250.000 m<sup>2</sup> dedicados a uso residencial en los que se construirán 12.000 viviendas; el 45% contará con algún tipo de protección pública; estarán directamente relacionadas con el gran pulmón verde a través de franjas ajardinadas que se introducen en la trama urbana y conducen hasta el parque.

A continuación se resumen los futuros usos del Plan Parcial en la siguiente ficha técnica:

Ficha Técnica		parque de VALDEBEBAS
<b>Cuadro de Superficie Suelo Bruto</b>		
Zonas Verdes		5.316.424 m <sup>2</sup>
Superficie de Suelo Lucrativo		985.592 m <sup>2</sup>
Infraestructuras		1.557.365 m <sup>2</sup>
Ciudad de la Justicia		202.386 m <sup>2</sup>
Recintos Feriales		500.352 m <sup>2</sup>
Ciudad del Real Madrid		1.200.187 m <sup>2</sup>
Equipamiento y Dotaciones		886.870 m <sup>2</sup>
		<b>Total: 10.649.176 m<sup>2</sup></b>
<b>Cuadro de Superficie Construable</b>		
Uso Residencial		1.244.139 m <sup>2</sup>
Uso Terciario (Centros comerciales, Oficinas, etc.)		1.244.139 m <sup>2</sup>
Dot. Deportivo Privado		360.000 m <sup>2</sup>
		<b>Total: 2.848.278 m<sup>2</sup></b>
<b>Viviendas</b>		
Vivienda Libre		55%
Vivienda de Protección		45%
		<b>Número de Viviendas aproximado: 12.500</b>

## **2.2. Desarrollo del Campus de la Justicia de la Comunidad de Madrid**

La Comunidad de Madrid ha decidido agrupar a sedes judiciales madrileñas en un complejo que será el mas grande de Europa; como ya se ha señalado la Ciudad de la Justicia estará inspirada en los campus universitarios con amplias zonas verdes y concentrará el 20% de los casos judiciales en España. Las características de desarrollo urbanístico se fundamenta en los siguientes aspectos:

### **Aparcamientos**

El campus cuenta con un total de 5.400 plazas de estacionamiento (en la primera fase 1.520), asignadas al 50% a visitantes y 50% a funcionarios. Es un aparcamiento diseñado de forma lineal al norte, y a lo largo de todo el complejo, permitiendo que los recorridos entre las edificaciones y el estacionamiento se acorten utilizando sus usuarios los tres accesos existentes en el lindero norte. El aparcamiento es subterráneo y exterior al Campus, se ha descartado su localización bajo los edificios por motivos de seguridad. No se especifica en el documento de la Dirección General la forma de gestión del mismo y si será o no de pago.

### **Infraestructura de transporte público**

Se construirá un Intercambiador de Transportes situado al Oeste del Complejo; este nodo de transporte contará con la llegada del Metro, diversas líneas de autobuses y el tren de Cercanías.

### **Recorrido peatonal interno**

El recorrido peatonal interno en el recinto del campus estará asistido mediante tapices rodantes, y protegido por la lluvia y soleamiento mediante una pérgola acristalada; se prevén medios especiales para trasladara en el interior del campus a las personas con discapacidad.

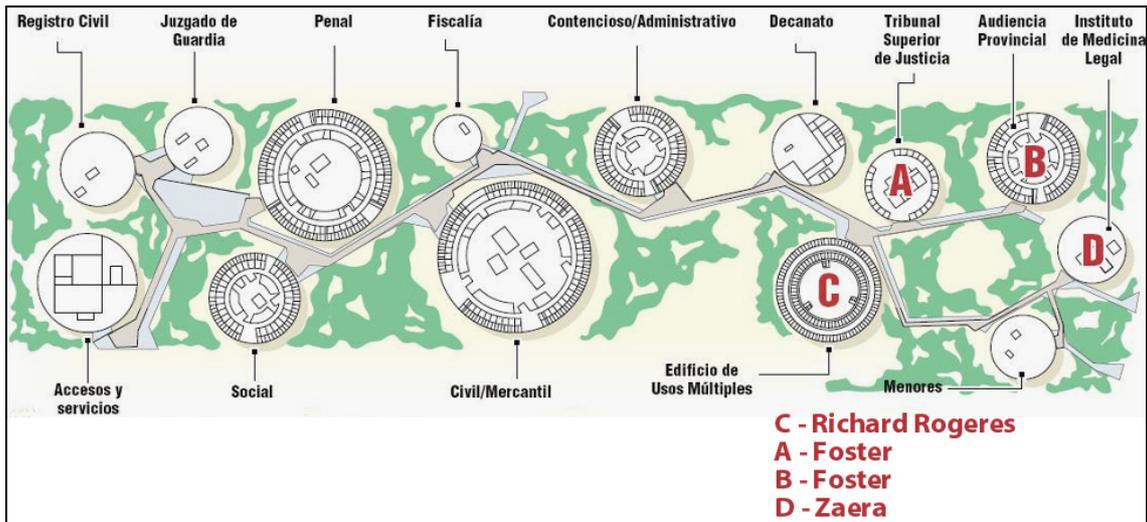
### **Ajardinamiento y espacios libres**

Se plantean conexiones entre los edificios y los espacios libres a través de un campo ondulado con zonas de arbustos y plantas de pequeño porte, asi como fuentes; en la plaza existente frente al edificio del Tribunal Superior de Justicia y la Audiencia Provincial se ubicará un espacio abierto de césped para el descanso.

### 2.3.1. Fases y condiciones de desarrollo del Campus de la Justicia

<b>Condiciones de desarrollo de las futuras instalaciones del Campus de la Justicia</b>				
<b>Organismo que se traslada</b>	<b>Superficie total (m2)</b>	<b>Superficie neta (m2)</b>	<b>Sala de vistas</b>	<b>Plazas Aparcamiento</b>
<b>FASE 1. Previsión de finalización de estas construcciones a finales del 2010</b>				
<b>Tribunal Superior de Justicia</b>	2.698 m2	17.096 m2	7	90
<b>Audiencia Provincial</b>	45.000	32.000	33	150
<b>Instituto de Medicina Legal</b>	13.937,72	9.356,72	4.533,64	35
<b>Usos Múltiples</b>	45.000		1.500 m2 comercial 500 m2 restauración	1.175
<b>Juzgado de Menores</b>	27.053,60	119.692	12	30
<b>Decanato</b>	19.923,85	13.053,18 + 6.870,66 (bajo rasante)		40
<b>Central de Producción Térmica</b>				
<b>Total Fase1</b>	153.612,17	197.068,56		1.520
<b>FASE 2. Previsión de finalización 2011</b>				
Fiscalía				
Juzgado de Guardia				
Registro Civil				
Juzgado de lo Civil-Mercantil				
Juzgado de lo Penal				
Aplicación Juzgado de lo Penal				
Juzgado de lo Contencioso Administrativo				
Juzgado de lo Social				
Edificio de Accesos y Servicios	Previsión de finalización finales del 2012.			
Edificio Otros Usos Oeste.				

*Fuente: Folleto distribuido en la exposición sobre la "Ciudad de la Justicia" en los Juzgados de Plaza Castilla de Madrid. 2006*



Fte. [www.campusticiamadrid.com](http://www.campusticiamadrid.com)

En un documento interno de la Dirección General de Relaciones con la Administración de Justicia y Política Interior de la Vicepresidencia Segunda y Consejería de Justicia e Interior <sup>1</sup> de mayo de 2007, se incluye una previsión de los plazos de obra. Se explica que el programa de construcción se realiza de forma interdependiente entre los diferentes edificios, los aparcamientos y la implantación del transporte público.

Actualmente se encuentra en construcción la red de túneles y galerías de la Manzana Este. Las obras de construcción de los primeros edificios comenzarán próximamente en la Manzana Este donde se ubicará la Segunda Instancia Judicial (Audiencia Provincial y Tribunal Superior de Justicia) así como el Juzgado de Menores, el Instituto de Medicina Legal, el Edificio de Instalaciones Común y el Edificio de Multiusos. Está prevista la finalización de estos edificios a finales del año 2010.

Simultáneamente, a finales de este año 2007, se comenzarán a trabajar en la infraestructura de la Manzana Oeste lo que compaginará su construcción con la fase que constituye el grueso de los edificios judiciales y auxiliares (Juzgado de lo Civil-Mercantil, Juzgado de lo Penal, Juzgado de lo Contencioso Administrativo, Juzgado de lo Social, Juzgado de Guardia, Fiscalía, y Decanato) incluyendo aquí el edificio del

<sup>1</sup> La Dirección General de Relaciones con la Administración de Justicia y Política Interior de la Vicepresidencia Segunda y Consejería de Justicia e Interior (mayo 2007) elabora un documento interno con motivo de la reunión que mantuvieron con los representantes de los trabajadores pertenecientes a FSAP-CCOO de la Administración de Justicia

Registro Civil de Madrid. Se prevé la finalización de la construcción de esta fase en el año 2011.

Por último, se prevé la finalización del edificio Institucional de Accesos y Servicios a finales del 2012.

### 2.3.3. Características de funcionamiento del Campus de la Justicia

El nuevo modelo de Oficina judicial se plantea como un esquema multiuso de manera que permite una utilización con secretarías independientes por cada juzgado pero que pueden utilizarse para otras funciones.



Fte. [www.campusticiamadrid.com](http://www.campusticiamadrid.com)

### Funcionamiento de los edificios

Se establecen tres tipos de circulaciones, pública, restringida y para detenidos.

- circulación de público

destinada a visitantes externos del edificio: abogados, procuradores, testigos, visitantes, etc. El acceso se hará desde el paseo peatonal del Campus (en planta baja-control de seguridad con escáner y arcos detectores)

- circulación restringida, destinada a los usuarios de los edificios: jueces, secretarios judiciales, administrativos, seguridad y policía, mantenimiento, limpieza, paquetería, suministros, etc.

Todos los accesos cuentan con un control de seguridad formado por un detector de metales y escáner de objetos de mano. Los funcionarios disponen de un control automático con un sistema de identificación.

Los edificios deberán facilitar con comodidad el traslado y recogida de objetos mediante sistemas mecánicos de todo tipo de suministros.

### **Funcionamiento de la seguridad y logística del campus**

El complejo estará cerrado en todo su perímetro mediante una valla sinuosa que se confunda con el arbolado dotada de cámaras y detectores antiintrusión.

El perímetro del recinto tendrá ocho puntos de acceso peatonal dotados de seguridad y control 24 horas con arcos y escáneres, con un punto de entrada en cada acceso para vehículos de emergencia.

Todos los itinerarios peatonales para el público interiores al Campus estarán vigilados mediante cámaras (caminos rodantes, pérgolas, jardines, etc).

En cada edificio se dispondrá de un segundo control mediante arcos detectores y escáneres.

Igualmente cada edificio estará dotado de cámaras para vigilancia exterior del perímetro y zonas interiores de estancia y recorrido del público.

El acceso desde el aparcamiento restringido se produce desde la entrada general del túnel donde irán situadas las barreras de control, posteriormente el vehículo privado autorizado accede al aparcamiento del edificio mediante un medio electrónico de apertura de puertas.

### **3. Aspectos relacionados con la accesibilidad y la movilidad al Plan Parcial de Valdebebas**

El desarrollo urbanístico del Plan Parcial "Ciudad Aeroportuaria-Parque de Valdebebas" va a atraer hacia la zona numerosos viajes diarios que serán canalizados a través de la propuesta de transporte de las diferentes administraciones implicadas en su desarrollo y que a continuación se exponen.

#### **3.1. Nuevas infraestructuras de transporte para la zona**

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: Cercanías, diversas líneas de autobuses de la EMT y Metro.

##### **Nueva Línea de Cercanías**

Está aprobado el proyecto de una nueva línea de Cercanías que enlazaría la estación de Chamartín con la T4 de Barajas, con paradas en Hortaleza y Valdebebas (Ciudad de la Justicia) en el 2010.

A mediados del mes de febrero de 2007 se publicó la resolución de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento 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. Esta nueva infraestructura atraviesa el ámbito US 4.01 "Ciudad Aeroportuaria-Parque de Valdebebas" y unirá la estación de Chamartín con la nueva terminal del Aeropuerto de Barajas.

Esta nueva línea, de cuatro vías, tendrá una longitud de 8,8 kilómetros y dos estaciones intermedias (Manoteras y Valdebebas). En la parada de Manoteras, en el distrito de Hortaleza, su trazado confluirá con el del Metro Ligero de la línea Chamartin- Sanchinarro-Las Tablas. La futura línea de cercanías que comienza en Chamartin deberá cruzar la M40 en túnel; posteriormente las cuatro vías se bifurcan, dos hacia el Corredor del Henares y otras dos hacia el Aeropuerto.

El sábado 17 de febrero de 2007 en el ABC, y el lunes 19 de Febrero en El País, apareció publicada la resolución de la Dirección General de Ferrocarriles por la que comienza el periodo de información pública del expediente para obtener la ocupación temporal de los terrenos en los que va a construirse 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.

La estación de ferrocarril de la Ciudad de la Justicia será subterránea y se localizará en el extremo suroeste del campus; los tiempos previstos de viaje desde Chamartín serán de 5 minutos hasta Valdebebas y de 7 minutos hasta la T4. El resto de las infraestructuras de transporte (metro, metro ligero, y autobuses de la EMT) se diseñarán en función del intercambiador ferroviario.

Esta nueva línea de contorno, forma parte de las actuales conexiones con el gran sur (C3, C4 y C5) a través del túnel de la risa. Además, la línea permite conectar directamente con los intercambiadores de Atocha y Chamartin, de esta forma se abre la posibilidad de conectar con el corredor del Henares, y con las líneas C7 y C10.

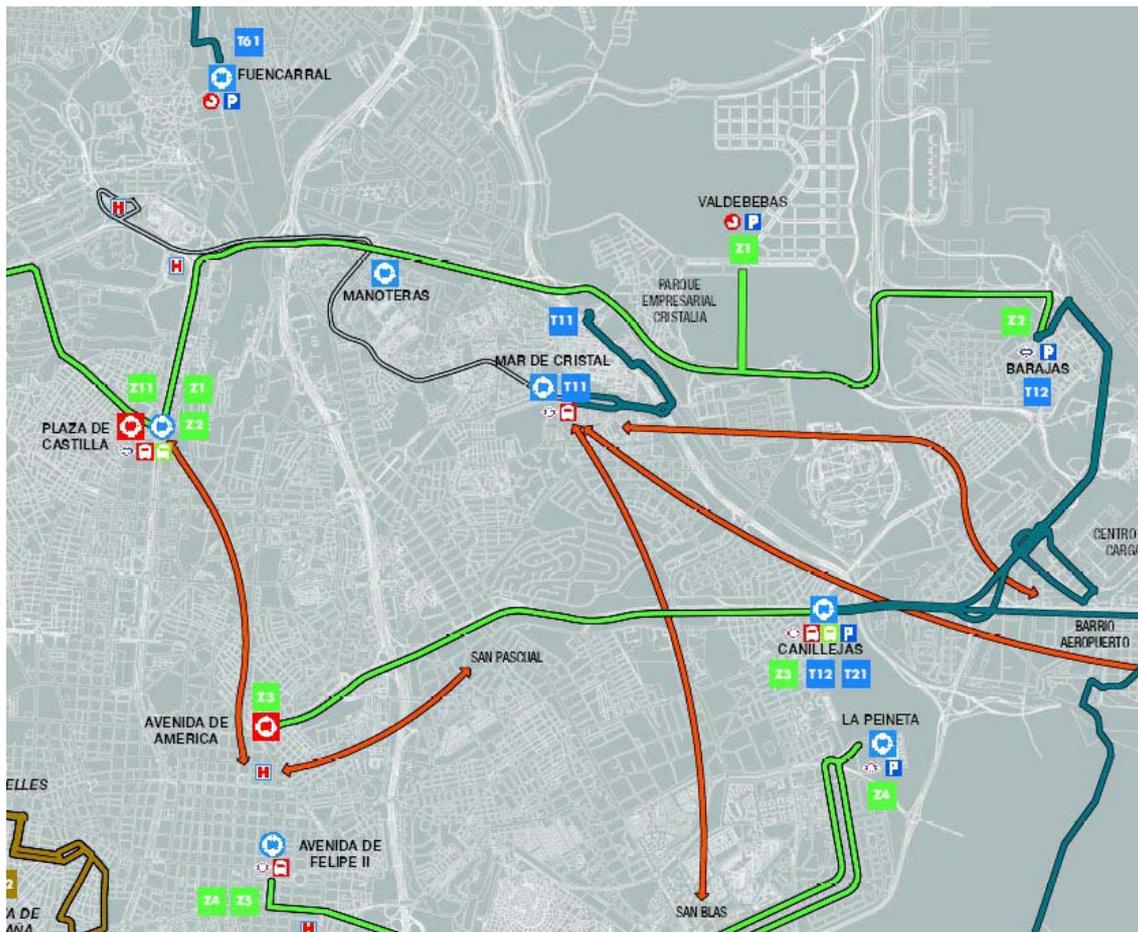
### **Metro Ligero**

La Junta de Compensación de Valdebebas ha propuesto implementar una línea de Metro Ligero que discurriría por el oeste de la Ciudad de la Justicia 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 Real Madrid, Ciudad de la Justicia, Ciudad Aeroportuaria y Ciudad Valdebebas (ver mapa adjunto).

### **Autobuses de la EMT**

El lunes 23 de abril de 2007 se puso en funcionamiento un autobús lanzadera de la EMT con salida en Mar de Cristal que da servicio al área de actividad económica de la C/ Ribera del Loira y alrededores a la M-40, zona conocida como Cristalia.

El programa electoral del Partido Popular proponía Propuestas de Actuación en la Red de la EMT de Madrid para el periodo 2007 a 2011; se trataba de incorporar nuevas líneas lanzadera y transporte a los centros de trabajo (TCT); en el caso del Parque de Valdebebas se contempla una línea lanzadera en el intercambiador de transporte de Valdebebas tal y como aparece en el mapa adjunto.



### Ampliación de la red viaria

Tanto los promotores como la Administración han procurado dotar el nuevo desarrollo urbanístico de un nuevo trazado viario que permita acceder en vehículo privado hasta la zona, más bien pensada para las grandes conexiones regionales o con el Aeropuerto que para los futuros habitantes, trabajadores y visitantes que generará la zona.

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, T2 y T3 de Barajas,
- M -12 (Eje Norte – Sur) que enlaza la M-40 bajo el Parque Juan Carlos I con la T 4 del Aeropuerto 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 (Eje Norte-Sur) y R-2 son de peaje.



Fte. [www.campusticiamadrid.com](http://www.campusticiamadrid.com)

### Plazas de aparcamiento

A falta de conocer el Estudio de Trafico asociado al Plan Parcial "Ciudad Aeroportuaria – Parque de Valdebebas", es de suponer que al menos existirán 12.000 plazas asociadas a las promociones residenciales y las 5.400 del Campus de la Justicia, habría que añadir las correspondientes a la ampliación de los Recintos Feriales, la Ciudad Deportiva del Real Madrid y el gran centro de comercial y de ocio Atlantis. Se pueden estimar alrededor de unas 30.000 plazas de aparcamiento en el conjunto del Plan Parcial.

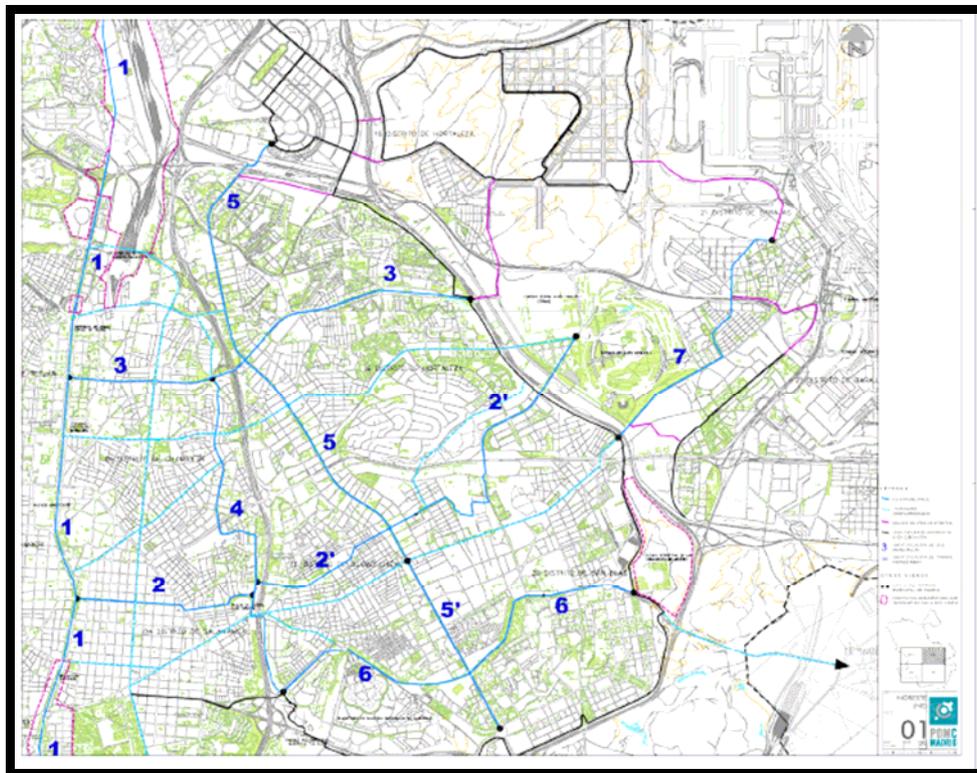
Esta dotación de estacionamiento puede parecer lógica en una primera lectura, sin embargo nos vaticina un futuro en la accesibilidad de la zona especialmente complicado. La sobredimensión del estacionamiento serán el mejor atractivo para que los usuarios opten por utilizar el vehículo privado, será un imán que diariamente

atraiga hasta la zona a miles de automóviles que sumarán mayores problemas a los actualmente ya existentes en las carreteras de la zona.

Por su parte la previsión realizada para el Campus de la Justicia cuenta con un total de 5.400 plazas de estacionamiento (en la primera fase 1.520), asignadas al 50% a visitantes y 50% a funcionarios. Es un aparcamiento diseñado de forma lineal al norte, y a lo largo de todo el complejo, permitiendo que los recorridos entre las edificaciones y el estacionamiento se acorten utilizando sus usuarios los tres accesos existentes en el lindero norte. El aparcamiento es subterráneo y exterior al Campus, se ha descartado su localización bajo los edificios por motivos de seguridad. No se especifica en el documento de la Dirección General la forma de gestión del mismo y si serán o no de pago.

### **Infraestructuras ciclistas**

La Red Básica del Plan de Vías Ciclistas del Ayuntamiento de Madrid prevé trazar por el ámbito de actuación parte de la red ciclista bordeandola. Hasta la zona llegan el Eje Principal 3 que enlaza directamente con el distrito Chamartin.



*Fte. Plan de Vías Ciclistas del Ayuntamiento de Madrid, 2007*

#### 4. Aspectos laborales

##### 4.1. Numero de empleos actuales y a trasladar

El total de trabajadores que serán trasladados desde sus actuales lugares de trabajo hasta la Ciudad de la Justicia son 4.906, todos ellos funcionarios de la Consejería de Justicia e Interior; durante la primera fase se trasladará el 26,6% y el 73,3% en la segunda fase.

<b>Fases del traslado de los funcionarios a la Ciudad de la Justicia</b>			
<b>1ª FASE</b>		<b>2ª FASE</b>	
<b>Órganos</b>	<b>Nº trabajadores</b>	<b>Órganos</b>	<b>Nº trabajadores</b>
Tribunal Superior de Justicia	307	Juzgado Civil	1.030
Audiencia Provincial	547	Juzgado Penal	800
Juzgado de Menores	202	Contencioso – Administrativo	240
Instituto de Medicina Legal	250	Juzgado Social	373
		Fiscalía	182
		Decanato	765
		Registro Civil	210
<b>Total 1ª Fase</b>	<b>1.306</b>	<b>Total 2ª Fase</b>	<b>3.600</b>

Si además añadimos los Magistrados, Fiscales, personal laboral de Instituciones Penitenciarias, Guardia Civil, trabajadores responsables de seguridad, mantenimiento y limpieza la cifra alcanza los **7.555 empleados**.

<b>Fases de traslado del conjunto de profesionales</b>		
<b>Categoría profesional</b>	<b>1ª Fase</b>	<b>2ª Fase</b>
Funcionarios	1.306	3.600
Magistrados	425	250
Fiscales	19	165
Personal Laboral	180	240
Instituciones Penitenciarias, Guardia Civil, etc	70	150
Seguridad	200	200
Mantenimiento, Limpieza, etc	300	300
Personal de la Administración Autónoma	75	75
<b>TOTAL</b>	<b>2.575</b>	<b>4.980</b>

No hay que olvidar que hasta los diferentes órganos judiciales deberán acudir otros profesionales y ciudadanos como los abogados, procuradores y los ciudadanos, lo que suma otras **15.575 personas**. Se calcula que tengan que acceder hasta el campus 2.875 personas en la primera fase y 15.700 en la segunda, tal y como señala el siguiente cuadro:

<b>Fases de traslado de otros profesionales de la abogacía, procuradores y ciudadanos</b>		
	<b>1ª Fase</b>	<b>2ª Fase</b>
Abogados y procuradores	1.300	1.700
Ciudadanos	1.575	14.000
<b>TOTAL</b>	<b>2.875</b>	<b>15.700</b>

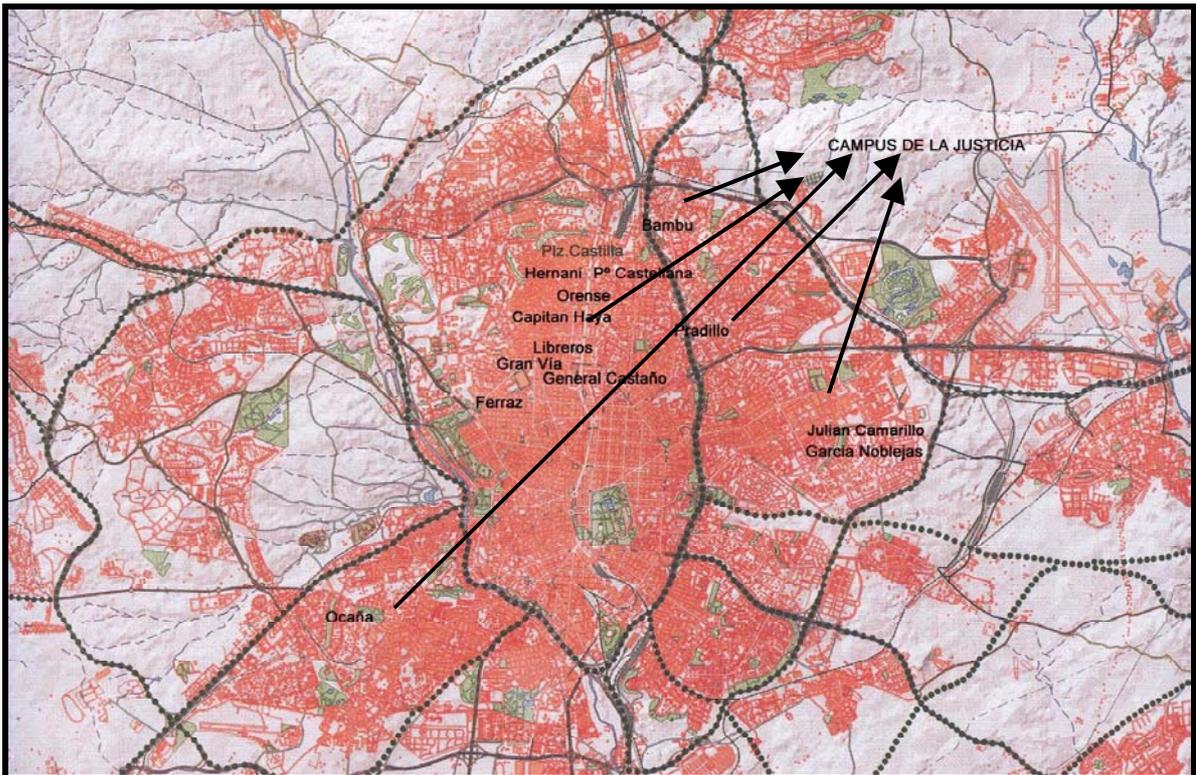
Durante las dos fases se trasladan al recinto del Campus de la Justicia 26.130 personas entre todos los órganos judiciales de Madrid Capital, distribuyéndose el 21% durante la primera fase y el 79% en la segunda fase.

<b>Fases de traslado del conjunto de profesionales y ciudadanos</b>		
	<b>1ª Fase</b>	<b>2ª Fase</b>
Funcionarios	1.306	3.600
Magistrados	425	250
Fiscales	19	165
Personal Laboral	180	240
Instituciones Penitenciarias, Guardia Civil, etc	70	150
Seguridad	200	200
Mantenimiento, Limpieza, etc	300	300
Personal de la Administración Autónoma	75	75
Abogados y procuradores	1.300	1.700
Ciudadanos	1.575	14.000
<b>TOTAL</b>	<b>5.450</b>	<b>20.680</b>

#### **4.2. Origen de los lugares de trabajo actual**

Actualmente las dependencias se ubican en una veintena de calles de Madrid-capital, por lo general situadas dentro del ámbito de la almendra central como las situadas en el entorno al distrito de Tetuán como las dependencias de Capitán Haya, Plaza Castilla, Francisco Gervas, Hernani, Orense, etc, así como en el distrito Centro, la Gran Vía, Libreros, General Castaño, Ferraz, o las de Chamartin, en la calle Bambu y en Paseo de la Castellana.

Entre la M-30 y la M-40 también existen algunas dependencias como las ubicadas en San Blas-Simancas (calles de García Noblejas y Julián Camarillo) o la sede de la calle Ocaña en la zona de Aluche-Latina.



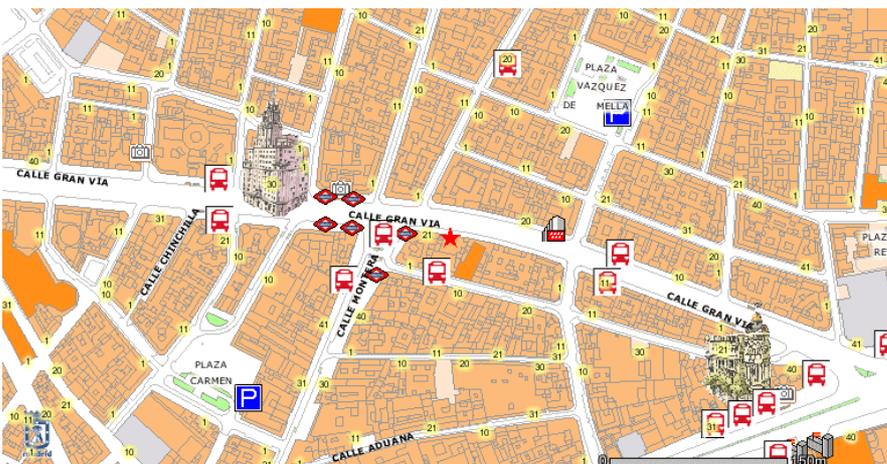
*Fte. Elaboración propia.*

Se trata por lo general de ubicaciones bien localizadas, con buena accesibilidad en transporte público. En algunos casos, los trabajadores con puesto de trabajo fijo, como los funcionarios, y por lo tanto con un destino prácticamente para al resto de la actividad laboral han buscado vivienda en el entorno cercano al puesto de trabajo o en barrios bien comunicados en transporte público.

El nuevo traslado supondrá un incremento sustancial del tiempo diario de viaje al trabajo al encontrarse el Campus de la Justicia en un lugar periférico, más allá del límite de la M-40. Es de esperar que una buena parte de la plantilla trasladada vea incrementado el tiempo empleado al desplazamiento al trabajo, ese tiempo habrá de añadirse al actual y se estima que se encontrará en torno a los 30 minutos.

<b>Sede actual del órgano que se traslada</b>	
Órgano que se traslada	Dirección actual (2007)
Juzgado de lo Civil (Primera Instancia): distintas sedes	- Capitán Haya - Maria Molina - Francisco Gervas - Paseo Castellana,257 - Orense
Juzgados de Instrucción y Juzgados de Violencia sobre la Mujer	Plaza Castilla
Juzgado de lo Penal (2 sedes)	-Plaza Castilla -Julián Camarillo,11
Juzgados de Menores y Fiscalía de Menores	García Noblejas, 35-37
Juzgados de lo Contencioso - Administrativo	Gran Vía 19
Juzgados de lo Mercantil	Gran Vía, 52
Juzgados de Vigilancia Penitenciaria	Bambu
Juzgados de lo Social (dos sedes)	-Hernani -Orense
Decanato (Varias sedes)	-Plaza Castilla,1 -Capitán Haya -Ocaña -Gran Vía, 18 -Libreros -García Noblejas
Registro Civil	Pradillo
Fiscalía (distintas sedes)	-General Castaños -Plaza Castilla -Capitán Haya -Bambu (Santiago Compostela) -Julián Camarillo -Francisco Gervas
Audiencia Provincial (dos sedes)	-Civil (Feraz) -Penal (Santiago de Compostela)
Tribunal Superior de Justicia	General Castaños

## Accesibilidad en transporte público a las actuales sedes:





### **4.3. Ayudas actuales al transporte de los trabajadores**

Con cargo a un fondo de 1. 137.935 euros anuales que permanece invariable desde el año 2003 y que se dedica para Acción Social de los funcionarios al servicio de la Administración de Justicia de la Comunidad de Madrid (Cuerpos de Médicos Forenses, Gestión Procesal, Tramitación Procesal y Administrativa, Auxilio Judicial, Facultativos, Técnicos Especialistas y Ayudantes de Laboratorio), la Consejería de Justicia dedica 325. 121 euros para el programa de Ayuda de Transporte.

Este programa se reparte entre todos los que lo soliciten con el único requisito de que se encuentren en situación de servicio activo en el ámbito de la Comunidad de Madrid en la fecha de finalización del plazo de presentación de solicitudes. Como, prácticamente se solicita por todo el personal que se encuentra en esa situación, la cantidad anual que recibe cada trabajador por ayuda para transporte oscila entre 45 y 60 euros( en la actualidad hay 6.386 funcionarios al servicio de la Administración de Justicia que fueron transferidos a la Comunidad de Madrid).

El fondo de Acción Social se aprobó con los Sindicatos para el año 2003 en un Acuerdo firmando en julio de ese mismo año y se está prorrogando desde entonces.

Los funcionarios de la Administración de Justicia también deben realizar diligencias fuera de la sede de los órganos judiciales (notificaciones, embargos, lanzamientos, citaciones, etc.). Es el caso de los destinados en el Servicio Común de Notificaciones y Embargos a los que sí se le paga el abono transporte mensual o, un servicio de taxi concertado con la Consejería de Justicia.

No hay establecidas rutas para trasladar a los trabajadores a los centros de trabajo.

### **4.4. Jornada laboral de los trabajadores**

La jornada laboral es de 37,30 horas semanales. De ella, 27,30 horas son de obligada presencia, a razón de 5,30 horas, de lunes a viernes a realizar entre las 9:00 y las 14:00 horas. Las 10 horas restantes, o parte variable del horario, se podrán cumplir entre las 7:30 horas y las 18:00 horas, de lunes a viernes.

Además, en los Juzgados de Instrucción, en la Fiscalía y en los Juzgados de Menores se realizan guardias de 24 horas. Su horario, en función del tipo de guardia, va desde las 9:00 horas del día en que se comienza hasta las 9:00 del día siguiente o, de 9:00 a 21:00 horas del mismo día. Cada día de la semana (de lunes a domingo) entran seis Juzgados de Guardia. De lunes a viernes hay otro Juzgado más con un horario más reducido, de 9:00 a 18:00 horas.

#### **4.5. Condiciones del estacionamiento de vehículos**

En la actualidad en los Juzgados de Plaza de Castilla (Juzgados de Instrucción) y Capitán Haya (parte de los Juzgados de Primera Instancia ) existen aparcamientos gratuitos para los funcionarios. También en la sede de los Juzgados de Menores y Fiscalía de Menores. En el Registro Civil hay una parte muy insignificante de plazas para los funcionarios.

En el resto de las sedes judiciales: Tribunal Superior de Justicia, Audiencia Provincial (edificio de la calle Ferraz y de la Avenida de la Ilustración), Juzgados de lo Social, de lo Contencioso Administrativo, de lo Mercantil, de Primera Instancia de las sedes del Paseo de la Castellana 257, María de Molina y Francisco Gervás, Juzgados de lo Penal de Julián Camarillo) no existe parking para los trabajadores.

## **5. Plan de Movilidad para los trabajadores de la Ciudad de la Justicia en Madrid**

Un espacio al que diariamente van a acudir entre 25.000 y 30.000 usuarios debe ser gestionado de forma integral, contemplando las necesidades de los trabajadores y visitantes y reduciendo el impacto ambiental de la movilidad. De esta forma se deberán potenciar los medios de transporte de menor consumo energético (transporte público y modos no motorizados) y penalizar aquellos que sean más dañinos y generen más problemas para la accesibilidad.

### **5.1. Como disminuir el impacto del vehículo privado**

Tal y como ya se ha señalado el futuro Campus de la Justicia se encuentra en una zona donde se favorece el acceso en vehículo privado; pensemos que el Parque de Valdebebas está rodeada de grandes vías de comunicación como la M40 y la M11, así como las autopistas de peaje M12 y la Radial 2. A pesar de ser estas infraestructuras de peaje, el uso de las mismas será importante una vez estén funcionando todos los edificios.

Además el desarrollo urbanístico interno del Plan Parcial contempla un viario de grandes dimensiones (Eje Norte – Sur o M12) tanto para la circulación como para el aparcamiento, que fomentara el uso del vehículo privado.

Ante esta situación es necesario reconducir la movilidad hacia pautas de una mayor sostenibilidad ambiental, una reducción en la carga de tráfico de la zona y una mejora de las condiciones de desplazamiento de los trabajadores. Para ello se proponen las siguientes actuaciones:

- que el ente gestor del Campus de la Justicia nombre un “gestor de la movilidad” del recinto; este deberá ser consensuado con los sindicatos y deberá dedicarse a planificar y realizar las labores de seguimiento de la movilidad

- Gestionar las plazas de estacionamiento; se tratara de pensar en formulas que permitan un uso racional del aparcamiento; en el caso de los trabajadores (50% de las plazas) se deberán asignar plazas con prioridad para personas con discapacidad, embarazadas, usuarios de coche compartido, y aquellos trabajadores que justifiquen que no tienen transporte público en su lugar de residencia. En el resto de las plazas de visitantes y trabajadores se podría pensar en una formula de pago simbólica que sirviera para sufragar el transporte público de los trabajadores.

- Ruta para los trabajadores. Se trataría de servicios de transporte discrecional pagado por la Administración para sus trabajadores que debería adaptarse a los lugares de residencia. Igualmente también podría pensarse en rutas lanzadera que conectarán con el intercambiador de Pinar de Chamartín (L1 y L4 de Metro) o desde Mar de Cristal, que sin paradas intermedias acortara los tiempos de viaje de los trabajadores, hasta que entren en funcionamiento las anunciadas líneas de Cercanías y de la EMT, pudiéndose mantener si tienen un alto grado de ocupación.

- Promover el coche compartido. Se trataría de que se ideara por parte del gestor de movilidad un programa de coche compartido que permitiera emparejar a aquellos trabajadores que viven cerca; para cerrar el compromiso se deberá firmar un contrato de acuerdo entre los que compartan coche. La Administración deberá garantizar la plaza de estacionamiento gratuita a aquellos que se incluyan en este programa. Además podrán negociarse compensaciones económicas similares a las de otros trabajadores.

- Acercamiento de la vivienda; Es de entender que la realización de desarrollos urbanísticos como el Parque de Valdebebas en los que se ubican usos residenciales abre la posibilidad de promover la proximidad entre trabajo y lugar de residencia. Por esta razón, se propone el negociar con la Administración responsable (IVIMA o EMVS), la firma de un convenio que permita a los trabajadores que lo deseen del Campus de la Justicia el poder acceder a

viviendas en régimen de alquiler o compra de promoción pública incluidas en el Plan Parcial.

Igualmente, la Administración empleadora (Conserjería de Justicia e Interior) debería ofrecer a los trabajadores trasladados apoyo económico en el caso de que acerquen su lugar de residencia a la zona de trabajo bien a través de pequeñas ayudas en las mudanzas o de aportes económicos para la adquisición o alquiler de una nueva vivienda. Estudiando la línea de créditos que existe en MUFACE para los trabajadores de la Administración de Justicia.

## **5.2. Las posibilidades de acceder en modos no motorizados**

En la ciudad de Madrid la bicicleta aún no ha ocupado un lugar importante en el contexto global de la movilidad como lo ha hecho en otras ciudades de Europa, donde los trabajadores utilizan este medio de forma cotidiana.

Sin embargo, la redacción del Plan de Vías Ciclistas de Madrid, y la promoción de las organizaciones defensoras de la bicicleta ha hecho que en los últimos tiempos pedalear sea algo más que un acto simbólico en las calles de la capital. De hecho, varios trabajadores del sindicato están impulsando la creación de aparcabicis en sus centros de trabajo (Ej. Ciudad de las Telecomunicaciones).

En el caso de la Ciudad de la Justicia, tal y como se ha señalado anteriormente el Plan Ciclista de Madrid acerca el eje principal 3 de la red básica y prevé un itinerario que acerca y bordea el Parque de Valdebebas. Esta actuación debe ser tomada como una oportunidad para aquellos trabajadores que deseen utilizar este medio de transporte en un radio de cobertura entre los 7 y los 10 kilómetros.

Además no hay que olvidar que la bicicleta es un medio ideal para potenciar la intermodalidad con la estación de cercanías de RENFE; las distancias son grandes, y la bicicleta acortaría los tiempos de desplazamiento. En este sentido en el recinto del "Campus de la Justicia" se debería permitir el acceso a las bicicletas y prever en cada uno de los edificios aparcabicis y espacios de duchas y taquillas para cambiarse.

Igualmente, se podrían implantar sistemas de préstamo de bicicletas, a ensayados en muchas ciudades españolas.

### **5.3. La propuesta de transporte público**

El transporte público de la zona deberá cumplir dos funciones, por un lado satisfacer las relaciones externas con la ciudad de Madrid, y en especial con los intercambiadores de transporte, Chamartin, Nuevos Ministerios, Pinar de Chamartin, Mar de Cristal y Canillejas en el momento que estén finalizadas las obras del "túnel de la risa". Por otro, permitir la accesibilidad interna, dotando de la suficiente permeabilidad interna al Parque de Valdebebas, y que conecte con el intercambiador de transporte de Valdebebas.

La accesibilidad externa podrá realizarse a través de la línea de Cercanías, y de las líneas de autobuses de la EMT que entren en funcionamiento. Estas mismas podrán barrer el nuevo desarrollo urbano y permitir una accesibilidad próxima tanto a los que allí residan como a los trabajadores y visitantes de la Ciudad de la Justicia.

#### **Líneas de autobuses de la EMT**

El transporte público de superficie es un modo flexible, que permite adaptarse a las necesidades de la demanda de nuevas áreas urbanas en crecimiento, por esta razón se propone que la zona debería dotarse de al menos tres líneas que accedieran al Parque de Valdebebas y que tuvieran varias paradas a lo largo de los 8 accesos del Campus de la Justicia, con conexión desde el futuro Intercambiador de Pinar de Chamartín (L1 y L4 de Metro y Metro Ligero), Mar de Cristal (L4 y L8 de Metro) y Canillejas (L5 de Metro y red de autobuses interurbanos del Corredor Henares).

La propuesta se definiría de la siguiente forma:

- **Pinar de Chamartín** (L1 y L4 de Metro), en la cabecera actual de la línea L29 existe espacio suficiente en el lateral de la salida de Metro, para ampliar situar también la cabecera de esta nueva línea. Su recorrido discurriría por la calle Arturo Soria, la avenida Manuel Azaña (M-40) y la calle Ariadna (M-11) para acceder por el oeste de la Ciudad Deportiva del Real Madrid a la Ciudad de la Justicia. Tendría que

discurrir por un eje oeste-este por su borde norte, con al menos tres paradas (intercambiador con Cercanías, zona central de la Ciudad de la Justicia y zona este de la misma).

- **Canillejas** (L5 de Metro e Interurbanos del Corredor del Henares). Un posible recorrido sería Avenida de Logroño, Avenida de Manuel Azaña (M-40), Glorieta Juan de Borbón, calle Ribera del Sena, calle Ariadna (lateral de servicio de la M-11) y el futuro viario del espacio urbano de Valdebebas. Tendría que discurrir por un eje oeste-este por su borde norte, con al menos tres paradas (intercambiador con Cercanías, zona central de la Ciudad de la Justicia y zona este de la misma).
- **Mar de Cristal** (L4 y L8 de Metro), con un itinerario a través de la calle Aconcagua, Glorieta del Río Urubamba, calle Ribera del Sena, calle Ariadna (lateral de servicio de la carretera M-11) y el futuro viario del espacio urbano de Valdebebas. Tendría un recorrido que podría dar servicio también a los accesos norte del actual recinto del Parque Ferial IFEMA y a los accesos sur de la ampliación del recinto, a la Ciudad Deportiva del Real Madrid y a la Ciudad de la Justicia. Tendría que discurrir por un eje oeste-este por su borde norte, con al menos tres paradas (intercambiador con Cercanías, zona central de la Ciudad de la Justicia y zona este de la misma).

## **Cercanías**

La nueva línea de Cercanías que enlazará el intercambiador de Chamartín con la terminal T4 del Aeropuerto de Barajas figura como una de las nuevas infraestructuras pendiente de ejecución durante el próximo cuatrienio.

Con una frecuencia adecuada y suficiente dotación de trenes podría ser la mejor opción para acceder en transporte público para los trabajadores que procedan de los distritos del norte de la ciudad o desde el Noroeste, Sur y Sureste de la Comunidad.

Para los usuarios que proceda del Este de la Comunidad de Madrid, también sería una excelente opción, una vez puesta en funcionamiento la línea de contorno desde el Corredor del Henares, también prevista para la próxima legislatura, con conexión en Manoteras y/o Chamartín.

## **Metro Ligero**

No está contemplado introducir ninguna nueva línea de Metro convencional o Metro Ligero para la próxima legislatura en los planes del Consorcio Regional de Transporte de Madrid (CRTM), sólo aparece así formulado tal y como ya se ha señalado en la pagina web del Consorcio Urbanístico Parque de Valdebebas, a propuesta de la Junta de Compensación.

La ejecución de esta infraestructura va a estar determinada por la proyección y costes de explotación de la línea de Metro Ligero Pinar de Chamartín- Las Tablas, ya en servicio. Si los nuevos desarrollos urbanísticos previstos en el área de Valdebebas siguen las pautas de tipología y niveles de ocupación de vivienda de los desarrollos de Sanchinarro y Las Tablas, es previsible que prevalezcan las cautelas a la hora de decidir introducir una nueva línea de Metro Ligero.

En cualquier caso, la propuesta de Metro Ligero debería tener como origen el intercambiador de Mar de Cristal (L4 y L8 de Metro), para continuar por calle Aconcagua, Glorieta, Río Urubamba, calle Ribera del Sena, calle Ariadna (lateral de servicio de la M-10) y el futuro viario del espacio urbano de Valdebebas. Tendría un recorrido que debería dar servicio a los accesos norte del actual recinto del Parque Ferial IFEMA y a los accesos sur de la ampliación del recinto, a la Ciudad Deportiva del R. Madrid, a la Ciudad de la Justicia, a la zona de servicios y terciaria del área aeroportuaria y a las areas residenciales de Valdebebas.

En el caso de la Ciudad de la Justicia, tendría que discurrir por un eje oeste-este por su borde norte, con al menos dos paradas una en el intercambiador con la red de Cercanías y zona central de la Ciudad de la Justicia.

Como nota aclaratoria únicamente señalar que cualquier actuación de este tipo deberá tener un estudio de viabilidad que demuestre que el balance ambiental de la actuación no genera un mayor consumo energético; se debe procurar que no existan solapamientos con otras líneas de transporte público tanto de autobuses de la EMT como de la línea de cercanías de RENFE.



*Fte. Elaboración propia a partir de la información del Consorcio Urbanístico Valdebebas*

#### **5.4. Las propuestas de carácter laboral**

Administración y trabajadores deberán comenzar un periodo de negociación para determinar las condiciones laborales del traslado en relación con los aspectos anteriormente expuestas de accesibilidad en transporte, así como los siguientes aspectos económicos y de jornada de trabajo:

- Apoyos de carácter económico. Lograr el pago del 100% del coste del abono anual de transporte. Este título de transporte no podrá sobrepasar en ningún caso el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid. En el caso de los modos de transporte no motorizados, como los trabajadores que deseen acceder a pie o en bicicleta también deberían preverse algún tipo de compensación monetaria en relación a los costes de calzado o de la bicicleta. Finalmente los trabajadores que decidan compartir coche, además de la garantía en el estacionamiento se deberá asignar un fondo económico para el programa de "vuelta a casa garantizada" en el caso de que existan imprevistos entre los compañeros de viaje.

- en el caso de los trabajadores trasladados deberá negociarse una compensación horaria por tiempo de desplazamiento adicional respecto a la sede anterior, el tiempo podría fijarse en unos 30 minutos.

- Flexibilidad horaria; partiendo de los condicionantes ya existentes; Los trabajadores de la Consejería de Justicia e Interior tienen en su horario laboral la posibilidad de entrar y salir en una horquilla que comprende desde las 7:30 a 9:00 horas, y desde las 14:30 a 18 horas, siempre que se cumpla con una jornada semanal de 37 horas y media. El funcionamiento de gran número de empleos no permite que se produzcan entradas a media mañana, sin embargo conviene estudiar si existe la posibilidad de tareas que puedan ser realizadas a cualquier hora pudiendo evitar los periodos de mayor congestión circulatoria y mayor ocupación del transporte público.

- Estudiar la posibilidad de acceder al teletrabajo, al menos con carácter parcial para el desarrollo de algún tipo de tareas y departamentos. Esta opción bien planificada podría lograr la reducción de los desplazamientos.