

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Ciutat de la Justícia de Barcelona i de l'Hospitalet de Llobregat

Municipis de Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat

Comarca del Barcelonès

Promotor: Departament de Justícia de la Generalitat de Catalunya

Redactor de l'EAMG: Intra

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Ciutat de la Justícia de Barcelona i de L'Hospitalet de Llobregat*.

1. Antecedents

En data de 19 de maig de 2009, el Departament de Justícia de la Generalitat de Catalunya ha enviat a l'ATM l'EAMG de la nova Ciutat de la Justícia per tal que emeti l'informe corresponent, segons els requeriments del Decret 344/2006.

L'àmbit d'actuació comprèn un total de 50.000 m² i s'ubica en la parcel·la delimitada per la Gran Via de les Corts Catalanes, el carrer General Almirante, l'Av. del Carrilet i el carrer Aprestadora, en el límit dels termes municipals de Barcelona i L'Hospitalet de Llobregat, a uns 200m de la Plaça Cerdà.

Cal destacar que l'elaboració de l'estudi de mobilitat ha comptat amb la participació d'una Mesa de Mobilitat constituïda específicament per a planificar la mobilitat de la Ciutat de la Justícia.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Ciutat de la Justícia de Barcelona i l'Hospitalet*, als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 124.000 m² de sostre destinat a usos judicials
- Nou sostre comercial de 5.000 m²
- Es destinen 21.500 m² de sostre a oficines

- Les zones verdes ocupen 8.000 m² de sòl

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou sector

L'estudi de mobilitat estima que el sector generarà un total de **31.000 desplaçaments/dia feiner, 15.600 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial		5.000,00	2.500	2.500
oficines		21.500,00	3.225	3.225
equipaments		124.000,00	24.800	25.000
zona verda	8.000,00		400	400
TOTAL	50.000,00	150.500,00	30.925,00	31.125

L'estudi de mobilitat analitza quina és la mobilitat generada pels usos judicials en base a la mobilitat estimada pels 2.500 treballadors/es i 10.000 visitants/dia. Des de la redacció del present informe s'ha assimilat el sostre destinat a usos judicials al sostre destinat a equipaments, i cal dir que el resultat és molt semblant a les xifres que estima l'estudi.

Quant a la resta d'usos (oficines, comerços i zones verdes), l'estudi ha aplicat les ràtios que proposa el Decret.

Pel que fa al repartiment modal, per als usos judicials l'estudi aporta les dades resultants d'una enquesta elaborada per l'equip consultor als treballadors/es i visitants dels jutjats; per a la resta d'usos l'estudi estima el repartiment modal en base a un estudi previ de l'any 2001 on ja es dimensionava l'aparcament necessari per al nou equipament. En conjunt, el repartiment modal proposat és el següent:

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	20,8%		51,1%	28,2%
Viatges / dia feiner	6.418		15.768	8.694

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària principal (Gran Via i Ronda del Mig / Rambla de Badal) i la secundària (Av. Carrilet, carrer Aprestadora i carrer Joan Gris, a l'estudi General Almirante).

Quant a la demanda de trànsit, en el moment de l'estudi la zona estava afectada per diverses obres i desviaments, per tant s'aporten dades d'anàlisi anteriors, de l'any 2004. Es

mostra l'aranya de trànsit dels vials propers a la Ciutat de Justícia, que determina que la mobilitat de la zona està fortament condicionada per dos eixos bàsics: la Gran Via (50.000 veh/dia) i el Pg. de la Zona Franca (20.000 veh/dia).

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic en un radi de 500m de l'àmbit d'estudi:

- Autobús:
 - Línies urbanes: 9, 37, 46, 65, 72, 79, 91, 109, 115 (bus de barri), 165
 - Línies nocturnes: N1, N13, N15, N16, N17
 - Línies interurbanes: L70, L72, L80, L81, L86, L87, L94, L95, L16
- Metro: L1, Santa Eulàlia, a una mica més de 500m de l'àmbit
- FGC: dues estacions cobreixen el sector, Ildefons Cerdà i Magòria – La Campana.

L'estudi determina que l'oferta cobreix el 70% dels treballadors/es i el 76% dels visitants, que no necessiten efectuar cap intercanvi modal.

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de les línies d'autobús i les estacions de metro. També es concreten els orígens i destinacions, horaris de feiner i festiu i freqüències de feiner.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi destaca que les transformacions urbanístiques entorn el nou sector estan conferint un major protagonisme als modes no motoritzats, ja que s'estan construint grans voreres i també una xarxa de carrils bicicleta que connecti diferents eixos destacats, seguint la proposta de la Mesa de Mobilitat per a la Ciutat de la Justícia durant l'any 2007.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi aporta dades respecte de la distribució horària i territorial de la mobilitat, i es conclou que l'hora punta d'entrada serà entre les 9 i les 10h i la de sortida entre les 15 i les 16h.

Durant el dia s'espera que hi arribin i marxin 2.305 turismes/dia i 1.408 motos/dia.

Entre les 9 i les 10h es preveu que amb el repartiment modal futur hi entrin i surtin 634+58 turismes i entre les 15 i les 16h 50+409 turismes.

L'estudi comenta que caldrà redefinir els usos de les seccions d'algunes vies (com ara Joan Gris (a l'estudi General Almirante) i intervenir en la Pl. Cerdà per tal de millorar el flux del trànsit i els conflictes entre en transport privat i l'autobús.

Quant al transport públic, l'estudi apunta que la nova línia L9 comptarà amb una parada a la Ciutat de la Justícia l'any 2012, fet que garantirà una cobertura privilegiada. L'estudi se centra en analitzar la situació fins a aquest any, i es proposen actuacions per tal de fer més

eficient la localització de parades, augmentar els itineraris d'algunes línies i millorar les freqüències de pas.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

Utilitzant els valors de l'annex II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim,

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial		5.000,00	50	1.700	274
oficines		21.500,00	215		
equipaments		124.000,00	1.240		
zona verda	8.000,00		80		
TOTAL	50.000,00	150.500,00	1.585	1.700	274

L'estudi de mobilitat no concreta quin nombre de places per a bicicletes es reservarà a la Ciutat de la Justícia, tot i que es fa esment que es disposarà de places a l'interior de l'edifici per a tots els treballadors/es (gratuïtes i vigilades) i a l'exterior, a l'entorn de l'equipament, per a visitants, en llocs segurs i possiblement coberts.

Aplicant les ràtios del Decret, segons els usos planificats, caldria reservar prop de 1.600 places per a bicicletes. Donat que es tracta d'un nombre d'aparcament de bicicletes important, des de la redacció del present informe s'accepta que inicialment es posi a l'abast una oferta de places inferior, però amb el ferm compromís d'ampliar la reserva de places en cas que la demanda així ho requereixi. A més l'estudi preveu la instal·lació del bicicing el que també resoldrà en part la demanda de l'ús de la bicicleta a la ciutat de la Justícia.

Respecte de l'aparcament de turismes, es comptarà amb una dotació inicial de 1.700 places d'aparcament per a turismes i 274 en superfície per a motocicletes. Tanmateix, l'estudi proposa destinar unes 400 places en subterrani a motocicletes, ja que s'espera un nombre superior a les places ofertades en superfície. En tot cas caldrà ajustar el vehicle destinatari de les places en soterrani en funció de la demanda.

Per altra banda, el Departament de Justícia ha informat a ATM que s'estan duent a terme actuacions en benefici dels treballadors/es:

1. Reserva de places d'aparcament públic per als usuaris de cotxe compartit,
2. Aparcament gratuït per als treballadors/es amb necessitats específiques i per als que tenen funcions de guàrdia,

3. Aparcament gratuït i vigilat de bicicletes per a tots els treballadors/es,
4. Aparcament bonificat a Gran Via 2 per a tots els treballadors/es
5. Aparcament bonificat a l'aparcament públic de la Ciutat de la Justícia per als jutges, secretaris, fiscals i forenses.

Des de la redacció del present informe es vol destacar que les actuacions que promocionen l'ús del cotxe compartit i la bicicleta estan a favor de la mobilitat sostenible, i per tant en la línia del que promou la Llei de Mobilitat 9/2003. Tanmateix, les actuacions que contemplen aparcament bonificat per a treballadors/es en general promouen l'ús del vehicle privat. En aquest sentit s'anima a la Ciutat de la Justícia a què ofereixi també d'abonaments de transport públic subvencionats o gratuïts per a aquells treballadors que es trobin en les mateixes circumstàncies que els que en gaudiran de bonificacions per al transport privat.

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi proposa modificar els itineraris de les línies 109 i 72 per tal d'apropar-les a l'accés a la Ciutat de la Justícia, així com millorar les seves freqüències, de 8 a 7 minuts en el cas de la 109 (2 vehicles més) i de 6,5 a 6 minuts en el cas de la 72. També es proposa millorar la freqüència de la línia 65, per passar de 10 minuts a 9 minuts d'interval de pas.

Definitivament el Departament de Justícia conjuntament amb la resta de administracions titulars de transport públic han decidit posar en marxa un autobús llançadora des de l'estació de Sants fins a Ciutat de la Justícia, el CJ, en lloc de remodelar moltes línies d'autobús. Aquesta solució que no es troba al document presentat ja ha estat posada en marxa.

Respecte de les línies de l'Hospitalet (L52, L82 i L85) l'estudi proposa perllongar-les per tal que s'acostin a la Ciutat de la Justícia, mantenint els intervals de pas actuals.

L'estudi analitza la localització de les parades i proposa crear-ne de noves a l'Av. Carrilet i a la Gran Via, costat muntanya (on també hi aniria una parada de taxis) i costat mar. Es mostra l'emplaçament i disseny proposats.

Per a l'encotxament i desencotxament dels taxis l'estudi proposa altres dues parades als carrers Aprestadora i Joan gris.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa intervenir en la PI. Cerdà per tal de conferir prioritat als autobusos. Aquesta intervenció, a més, permetrà que vianants i bicicletes puguin accedir d'una manera molt més confortable a la Ciutat de la Justícia sense haver de passar per la passera elevada de la plaça.

L'estudi, també, proposa redefinir la secció del carrer Joan Gris establint un únic sentit de circulació mar – muntanya per a 2 carrils de circulació.

L'estudi proposa reservar un total de 274 places per a motocicletes en calçada, als carrers propers a l'equipament, i fa una proposta de tarificació d'aquestes places, com a mesura de gestió de la mobilitat.

Quant a les places d'aparcament en soterrani, l'estudi proposa que diverses places es destinin a motocicletes, per tal de subsanar el dèficit de motocicletes mentre es preveu que moltes de les places destinades a turismes no s'ocupin.

Per últim, l'estudi proposa mesures per tal d'incentivar l'ús del cotxe compartit.

Xarxa de vianants

L'estudi proposa millorar l'itinerari entre la Ciutat de la Justícia i l'estació de metro Santa Eulàlia (apropant passos a l'itinerari natural, reduint un cycle semafòric, fent un refugi físic, etc.).

L'estudi també es creu convenient potenciar els nous eixos de vianants des de les parades de bus, així com millorar l'accessibilitat a l'estació de FGC d'Ildefons Cerdà, mitjançant escales mecàniques i ascensors (actuacions ja contemplades en el projecte de millora de l'accessibilitat de l'estació i actualment ja executades).

Xarxa ciclable

L'estudi proposa implantar una xarxa de carrils bici a l'entorn immediat del nou equipament, per establir una connexió amb la xarxa de Barcelona i la xarxa futura de L'Hospitalet. Aquesta xarxa té una gran possibilitat de millora d'acord amb el projecte redactat per l'ajuntament de Barcelona de cara a la remodelació de la plaça Cerdà.

Quant als aparcaments, l'estudi proposa que els destinats a treballadors/es es localitzin a l'interior, i els destinats a visitants a l'exterior però dins l'àmbit de vigilància de la Ciutat de la Justícia i amb marquesines especialment dissenyades per a aquesta finalitat.

Per últim, l'estudi proposa que el concepte de xarxa *bicing* arribi a l'Hospitalet.

10. Mobilitat i gènere

L'estudi no fa cap aportació quant a indicadors de gènere.

11. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

La disposició addicional quarta del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (com el cas de l'Hospitalet de Llobregat i de Barcelona) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Segons els càlculs presentats el consum energètic de la nova mobilitat serà de 7.547 tep/any, considerant només turismes i motocicletes.

Quant als contaminants, s'estima que els turismes i les motocicletes emetran anualment 20,8 milions de kg de monòxid de carboni i 12.000 kg de partícules en suspensió.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

Les propostes que fa l'estudi impliquen uns costos d'inversió i manteniment, que l'estudi concreta en l'annex d'estimació econòmica. Quant a costos d'explotació, l'estudi calcula que serà necessari disposar de **1,6 milions €/any**, i per altra banda seran necessaris **1,08 milions €** inicials per afrontar els costos d'inversió.

Tot i aquesta concreció del cost de les actuacions, l'estudi no especifica qui es farà càrrec de les despeses afegides per la nova mobilitat. De tota manera s'ha signat, entre totes les administracions participants en la redacció de l'EAMG, un acord marc per al desenvolupament del pla de mobilitat que recull la majoria de propostes de l'EAMG i en garanteix la seva execució.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Ciutat de la Justícia de Barcelona i de l'Hospitalet de Llobregat*, conté bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable**.

D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la Llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

Barcelona, a 22 de juny de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic