



Generalitat de Catalunya

EL RETO DE LA MOVILIDAD EN EL TRASLADO DE LA CIUDAD DE LA JUSTICIA DE BARCELONA Y HOSPITALET

Madrid, 20 de mayo de 2009

Ciutat de la Justícia
de Barcelona i de l'Hospitalet





Algunos parámetros

Datos generales sobre el uso de espacios en la Ciudad de la Justicia	Totales
Trabajadores	2.700
Salas de vista	173
Profesionales	1.772
Visitantes	12.700
Motos / día	776
Vehículos / día	1.313

Tipologia de Servicios	
Juzgados	Área de custodia
Clínica Forense	Oficinas
Fiscalia	Servicios
Auditorio	Registro Civil

Teníamos que afrontar algunos objetivos complejos:

- Resolver de 25.000 a 30.000 desplazamientos al día en un entorno bastante saturado.
- Afrontar la inquietud en los operadores jurídicos.
- Resolver la oposición de los colectivos enfrentados a trasladarse.
- Atacar la crisis coyuntural de confianza en la capacidad de los sistemas públicos para resolver los problemas de movilidad (caso cercanías...)

A pesar de ello, contábamos con:

- *Un marco normativo favorable a un enfoque coordinado*
- *Voluntad política para alcanzar acuerdos*

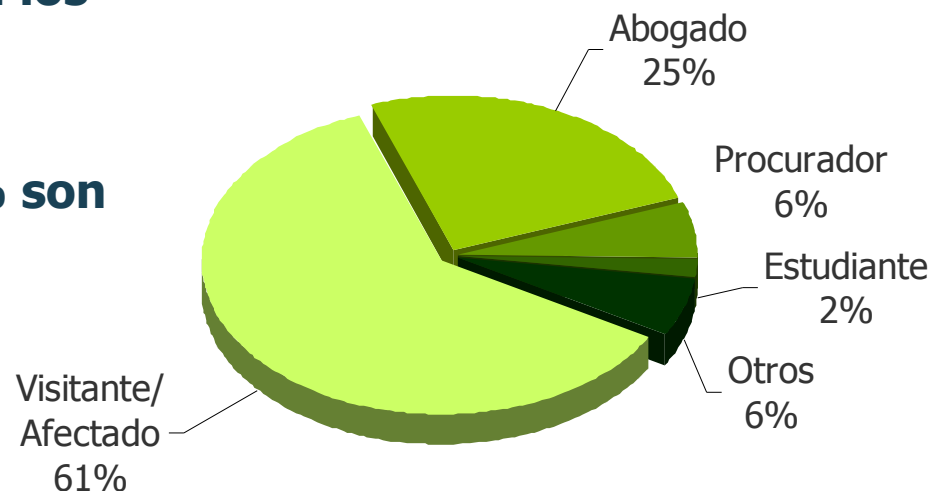
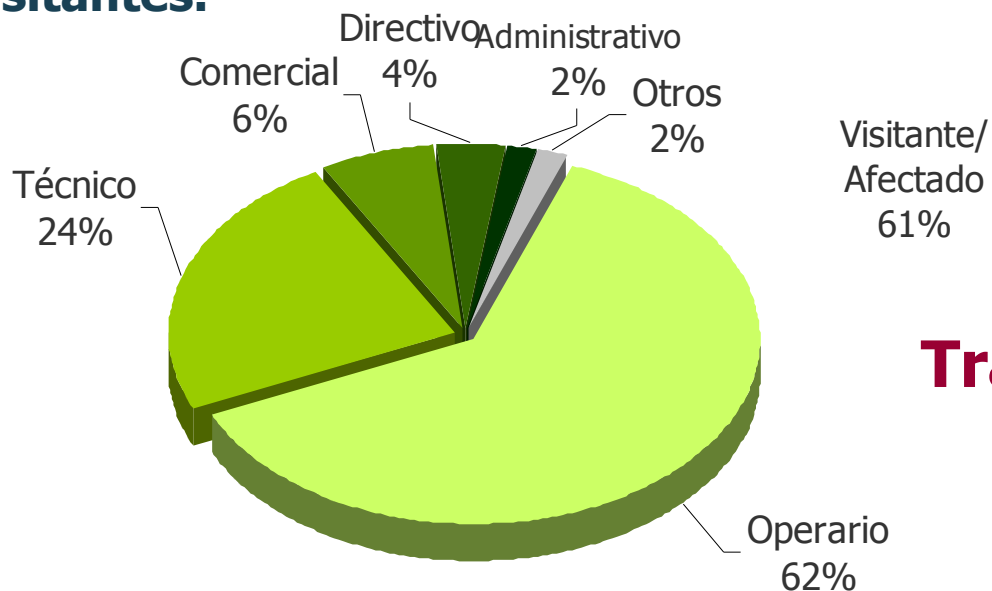
Caracterización de la demanda

Visitantes y trabajadores

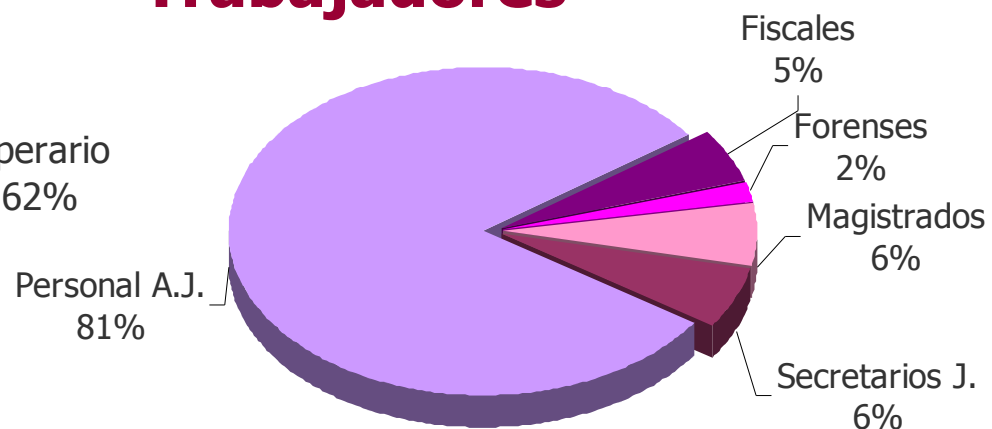
12.500 personas acceden cada día a los juzgados de Barcelona y Hospitalet

El 20% son trabajadores de la Administración de justicia, y el 80% son visitantes.

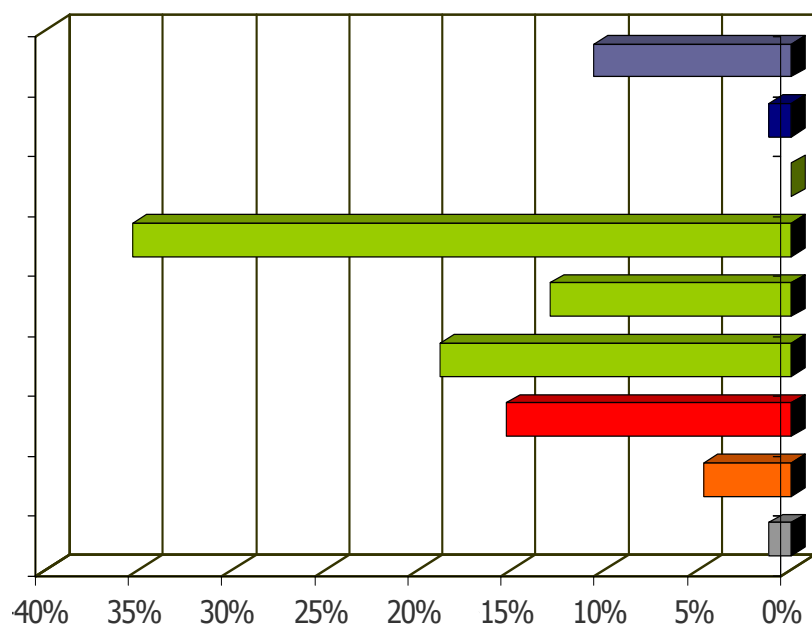
Visitantes



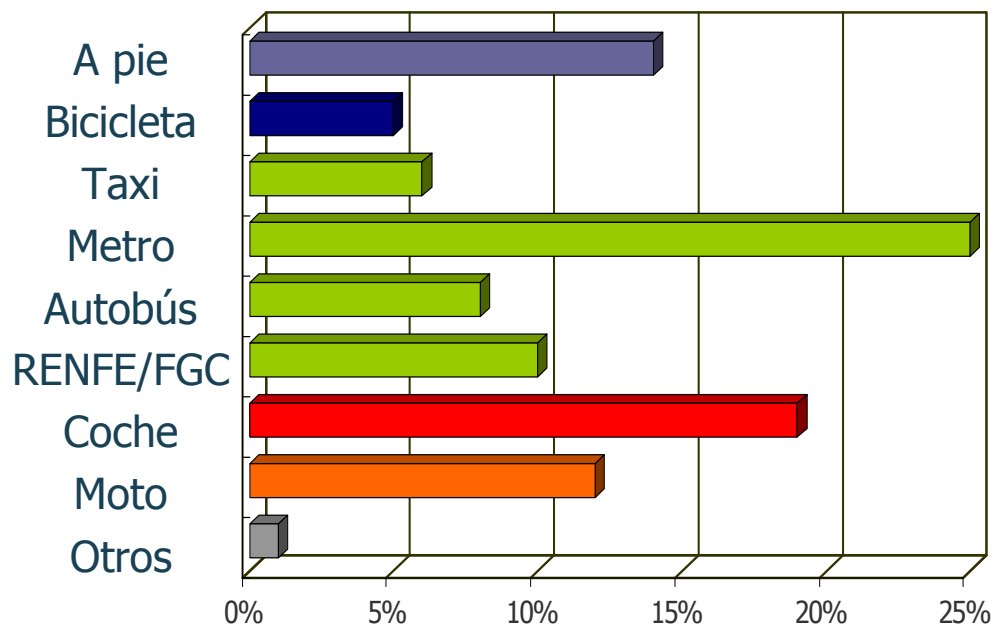
Trabajadores



Distribución modal



Trabajadores



Visitantes

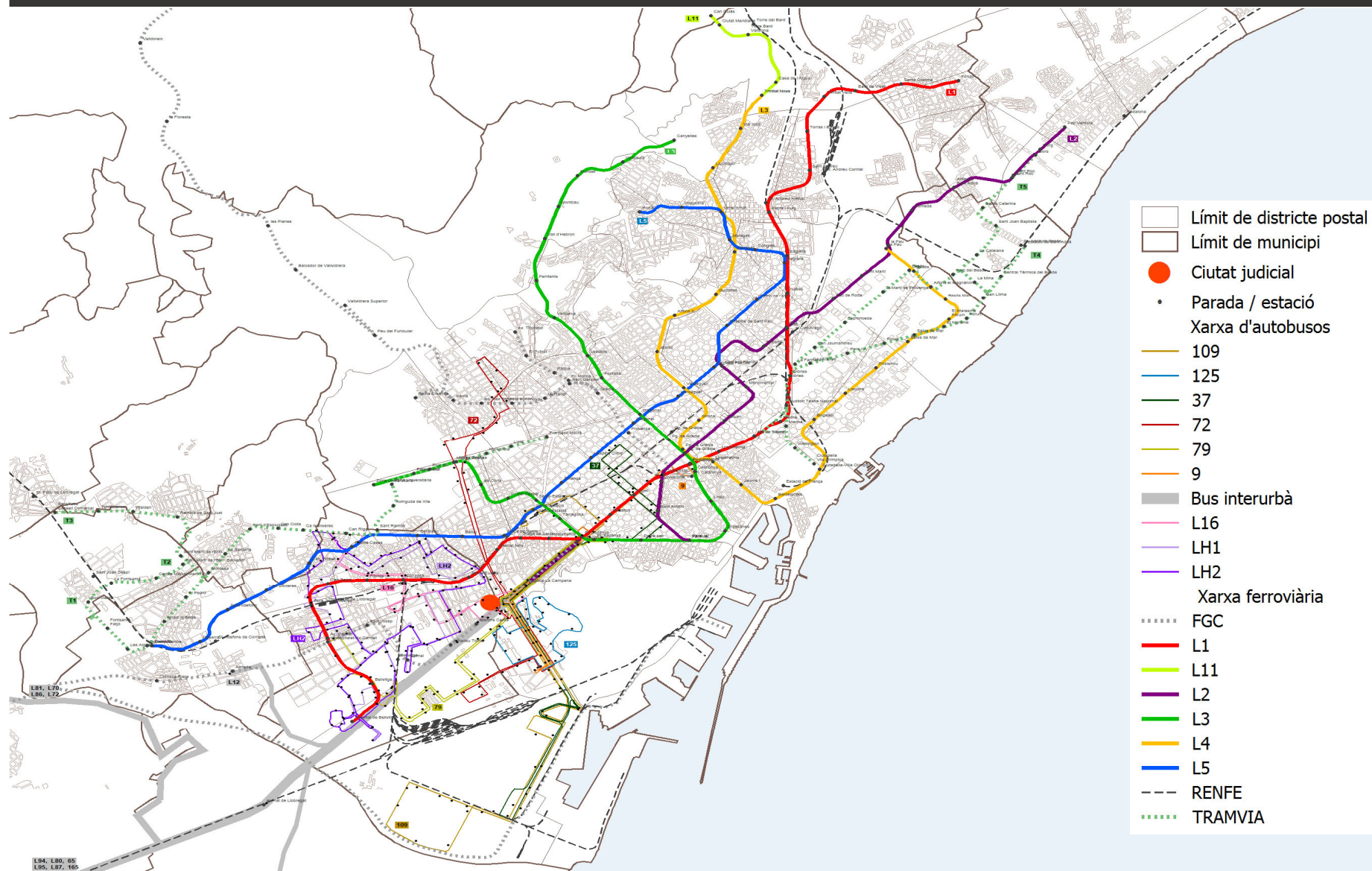
TABLA RESUMEN

12%	A pie / bicicleta	19%
67%	En transporte público	49%
20%	En coche privado	31%
1%	Otros	1%

* Cadenas modales, aprox. 8%

Caracterización de la oferta

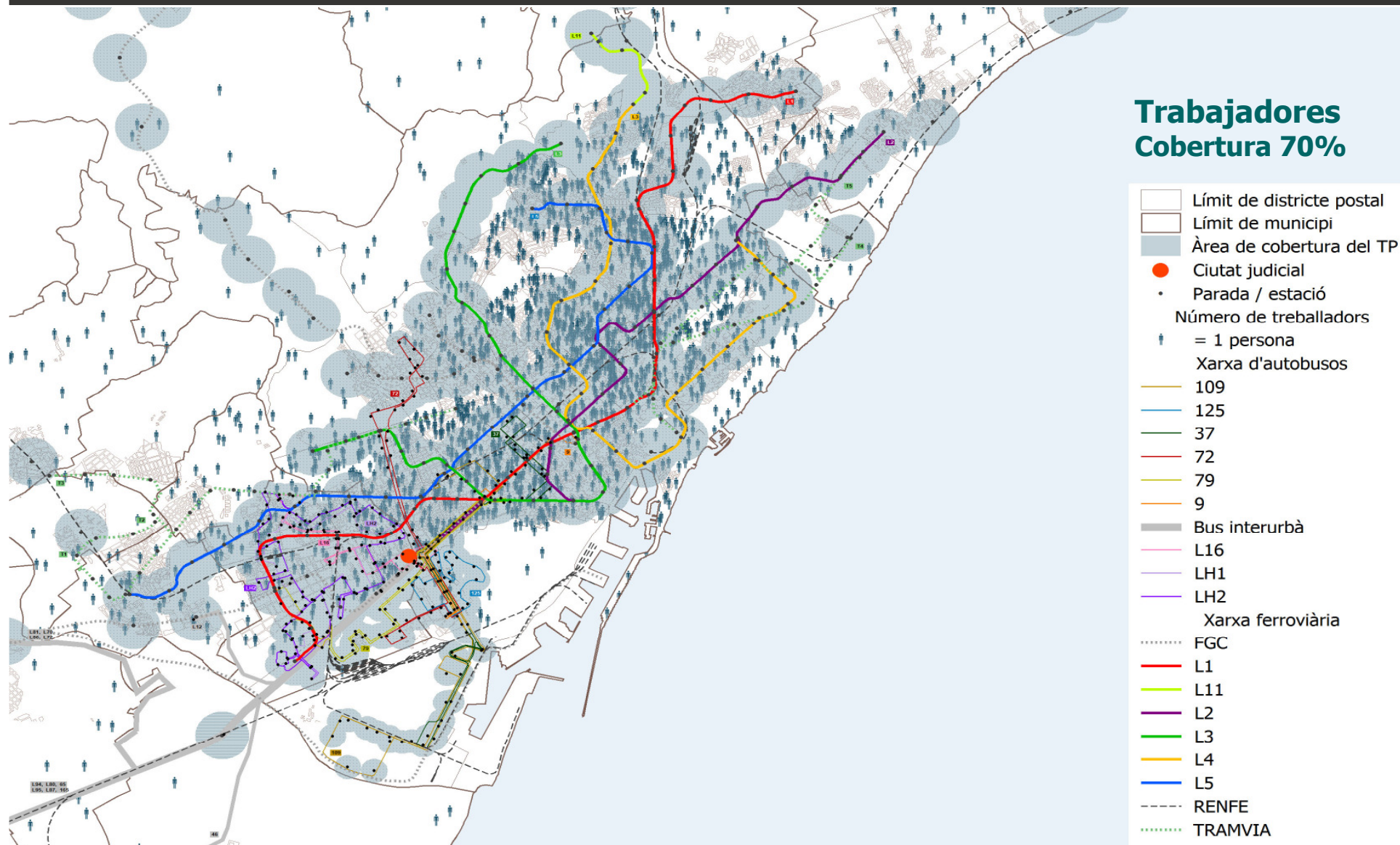
Oferta de transporte público (todos)



Diagnosis

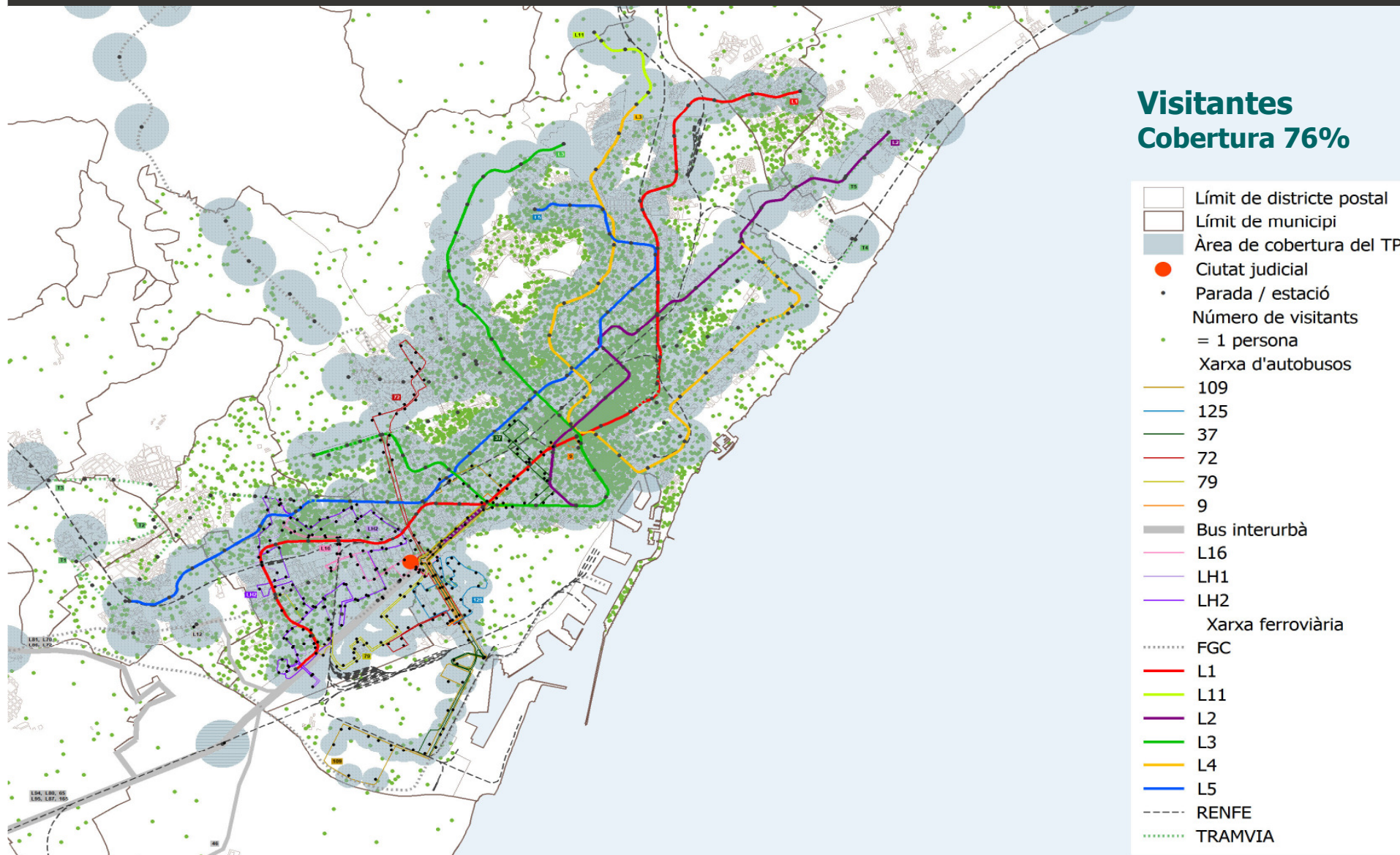
Cobertura de transporte público (I)

Trabajadores Cobertura 70%



Cobertura de transporte público (II)

Visitantes
Cobertura 76%



El punto de partida

La nueva localización del complejo judicial contaba con una buena oferta de transporte público (que debía ser reforzada con actuaciones específicas) y con un sistema vial de escala suficiente para asimilar la nueva demanda de viajes, siempre que ésta fuera gestionada de un modo más eficiente.



El punto de partida

Para hacer frente al problema, el Departamento de Justicia de la Generalidad de Cataluña planteó la necesidad de abordarlo de forma coordinada con la participación de los agentes básicos en la gestión de las alternativas:

1. La Administración responsable de la política de transporte (DPOPT)
2. Los ayuntamientos
3. Los operadores de los transportes (TMB, FGC)
4. Los agentes sociales implicados:
 - a. Los sindicatos de trabajadores de la Administración de justicia.
 - b. Representantes de magistrados, secretarios, fiscales y forenses.
 - c. Representantes de abogados y procuradores.
 - d. Representantes de fuerzas y cuerpos de seguridad.

OFERTA

DEMANDA

Análisis

- Bus urbano
- Metro i FFCC

- Características de la movilidad de trabajadores y visitantes

Recogida información

- Oferta TP
- Vehículo privado

- Inventario juzgados
- Encuestas

ELABORACIÓN
BASE DE
DATOS

Agentes/ Entidades

OPERADORES

VISITANTES

JUZGADOS

TRABAJADORES

AYUNTA-
MIENTOS

Consultor

Delegados
sindicales

Responsables
de movilidad

Representante
Dept. Justicia

MESA DE MOVILIDAD

PROPUESTAS OPERATIVAS
ACTUACIONES A DESARROLLAR

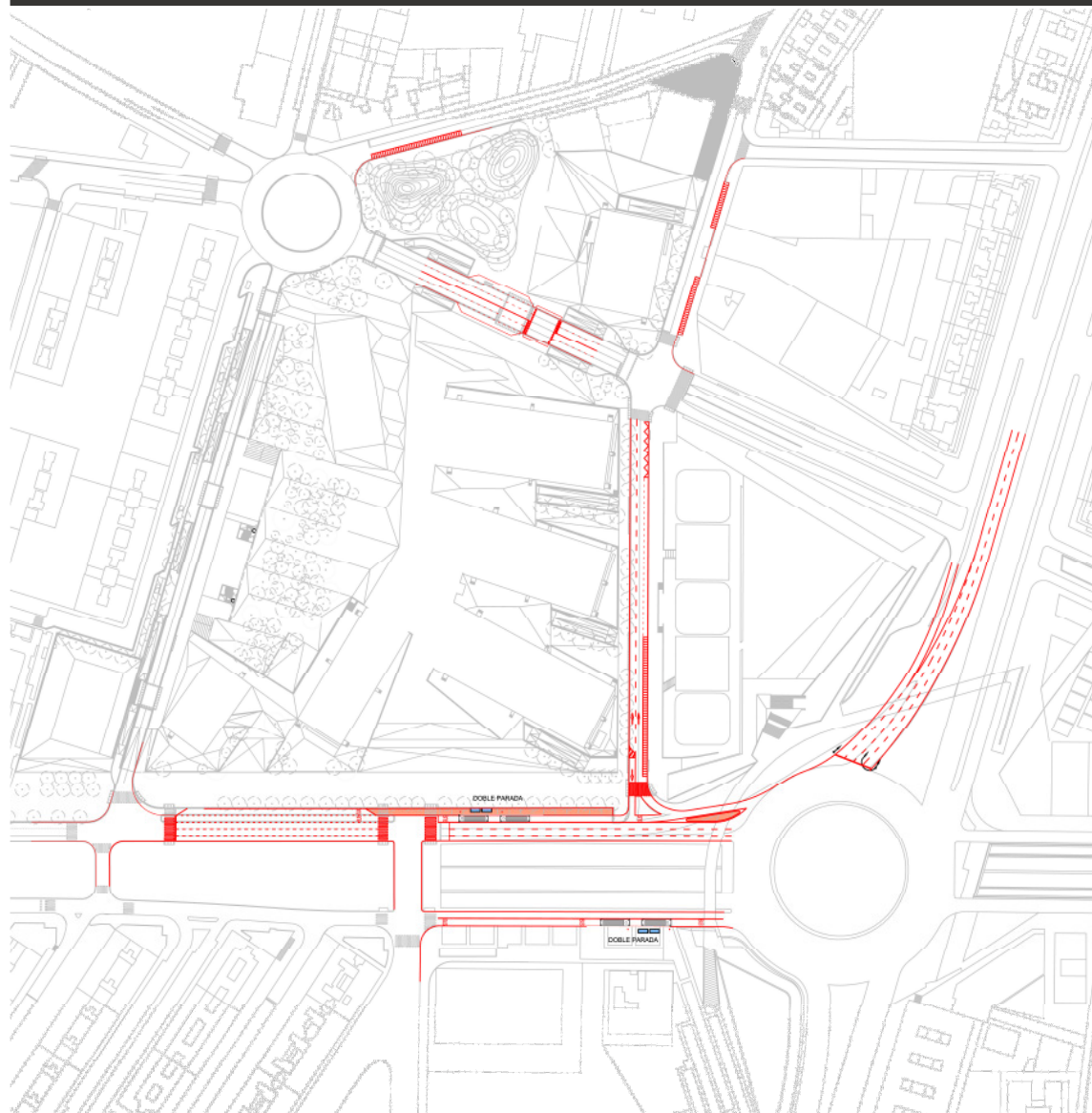
El punto de partida

En el proceso de trabajo se ha contado con la participación activa de:

- La Autoridad del Transporte Metropolitano.
- La colaboración de un grupo experto (INTRA).
- La participación activa de los diferentes operadores y, en particular, la aportación de CCOO, que ha formulado propuestas y centrado la atención de los problemas de movilidad desde el inicio del proyecto del traslado.

Para configurar las diferentes propuestas:

- Se constituyó una Mesa para la evaluación de la movilidad generada.
- Se creó un grupo de trabajo con representantes de los diferentes estamentos.
- Se estableció un mecanismo de incorporación de las propuestas del grupo hacia los barrios a través de las asociaciones de vecinos.



Propuestas

Medidas correctoras (I)

Transporte público

- **Modificación del itinerario de la línea 109**
- **Incremento de frecuencia de la línea 109**
- **Prolongación de algunas líneas desde Hospitalet hasta la Ciudad de la Justicia**
- **Localización de paradas de autobús en la avenida Carrilet**
- **Localización de paradas de autobús y de taxi en la Gran Via**
- **Localización de paradas de autobús en la Gran Via**
- **Localización de zonas reservadas para taxi**

Infraestructura viaria y urbanismo

- **Redefinición de la calle General Almirante**
- **Intervención en la plaza Ildefons Cerdà para priorizar el transporte público**

Medidas correctoras (II)

Transporte a pie y en bicicleta

- Mejora de los itinerarios para los peatones desde la estación de metro L1
- Implantación de una red de carriles bici y localización de aparcamientos
- Potenciación de nuevos ejes para los peatones desde las paradas de autobús

Gestión de la movilidad

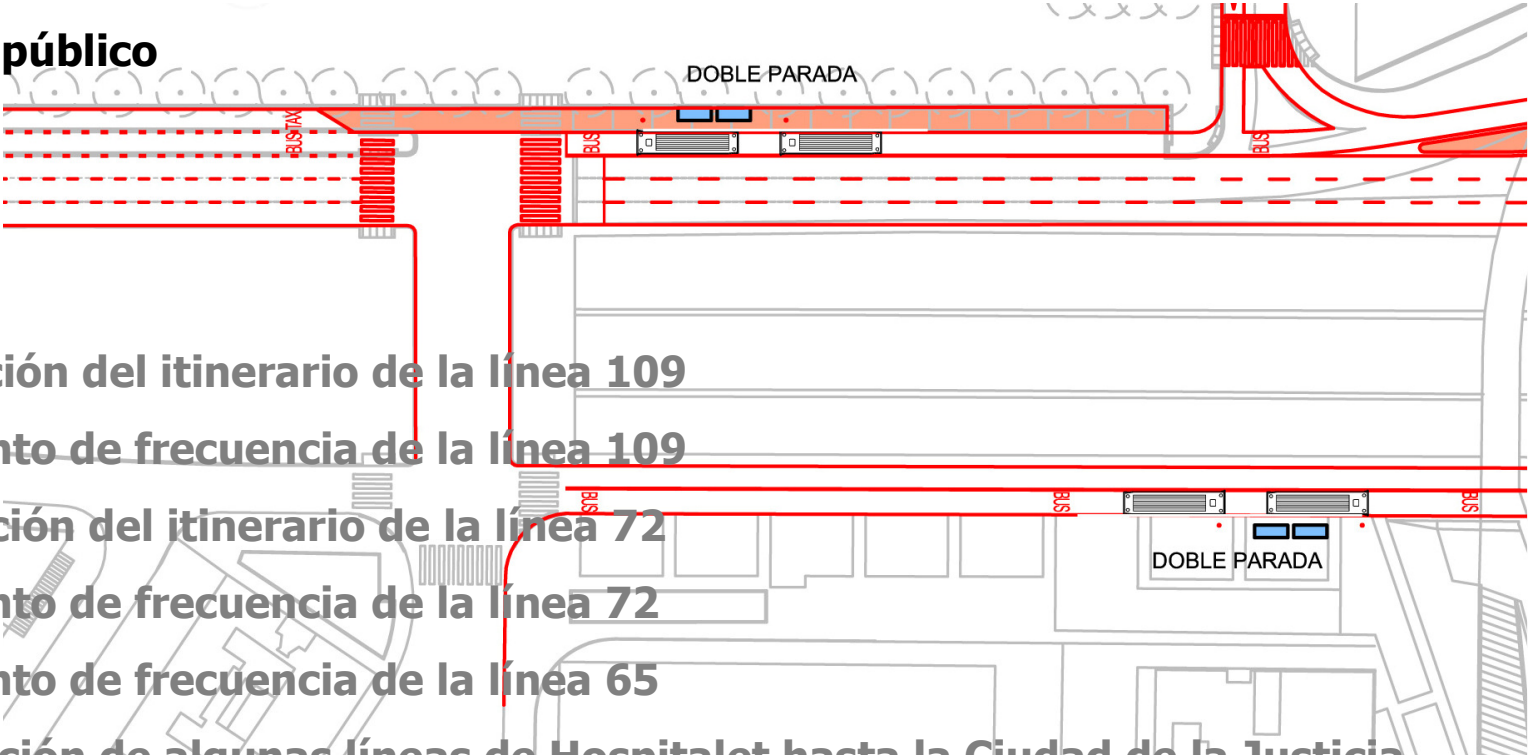
- Implantación del programa de coche compartido
- Mejora de la información sobre itinerarios
- Guía informativa de alternativas de transporte público
- Instrumentos de gestión de la movilidad

Transporte privado

- Localización de aparcamientos para moto en superficie
- Gestión del aparcamiento de motos en superficie y subterráneo
- Distribución eficiente de la oferta global de aparcamientos

Propuestas de mejora: transporte público

Transporte público

- 
- ☐ Modificación del itinerario de la línea 109
 - ☐ Incremento de frecuencia de la línea 109
 - ☐ Modificación del itinerario de la línea 72
 - ☐ Incremento de frecuencia de la línea 72
 - ☐ Incremento de frecuencia de la línea 65
 - ☐ Prolongación de algunas líneas de Hospitalet hasta la Ciudad de la Justicia
 - ☐ Localización de paradas de autobús en avenida de Carrilet
 - ☐ Localización de paradas de autobús y taxi en Gran Via
 - ☐ Localización de paradas de autobús en Gran Via
 - ☐ Localización de zonas reservadas para taxi

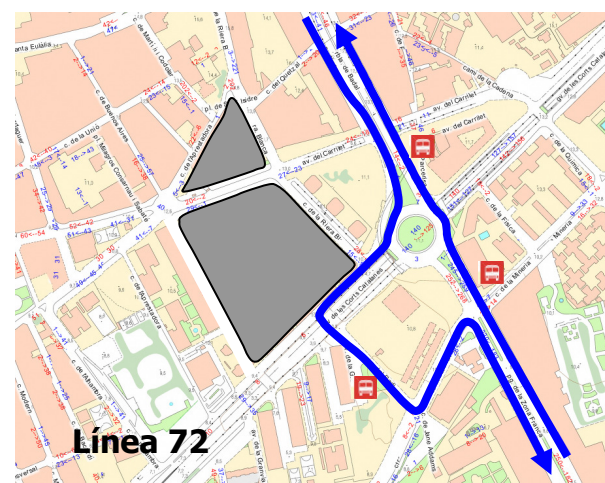
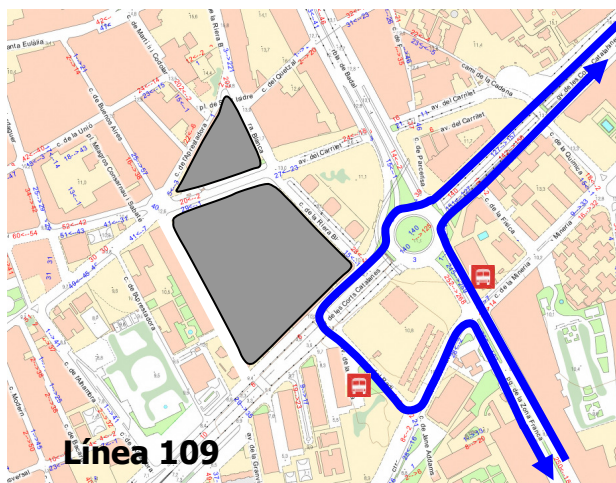
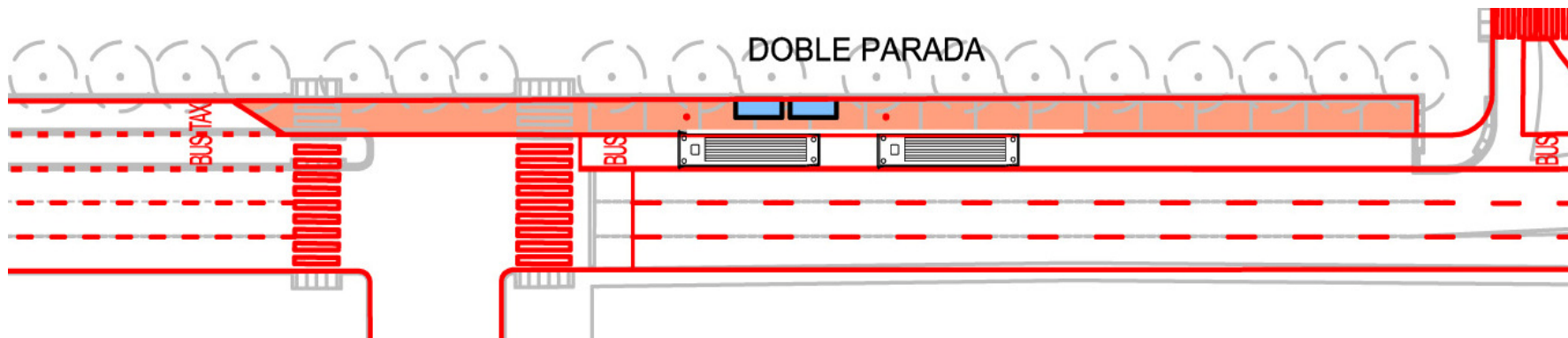


**El trenzado que hay delante
de la Ciudad de la Justicia**



**Ordenación deficiente en la
plaza Ildefons Cerdà**

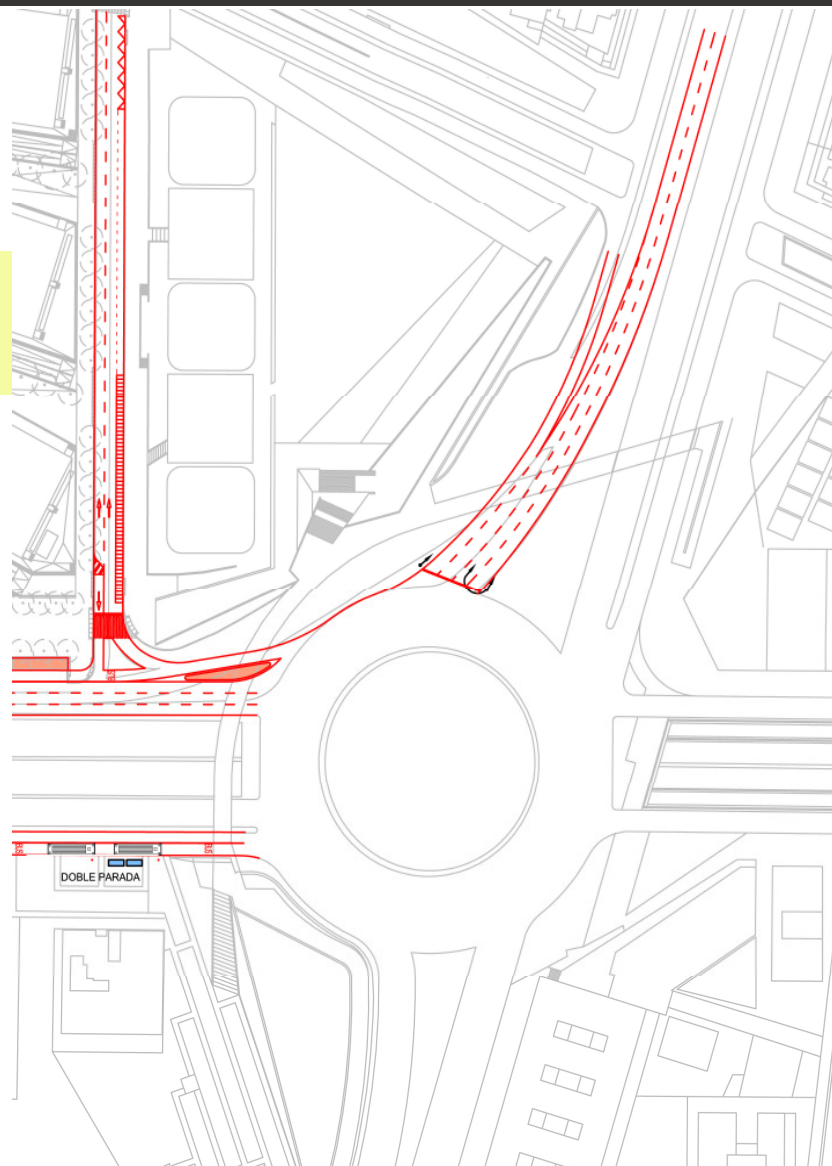
Gran Via



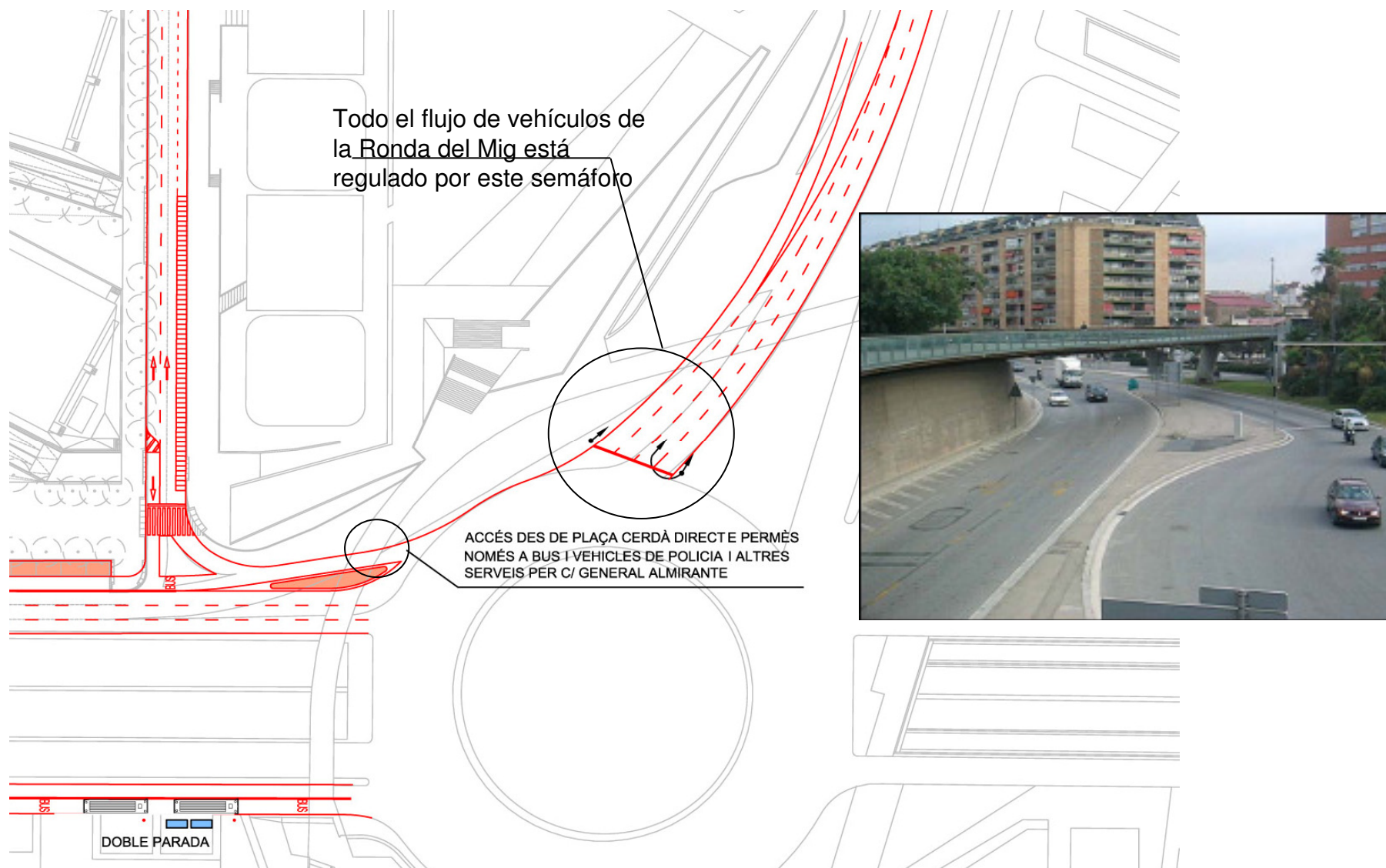
Propuestas de mejora: infraestructura y urbanismo

Infraestructura viaria y urbanismo

- ❑ Redefinición de la calle General Almirante
- ❑ Intervención en la plaza Ildefons Cerdà para establecer prioridad al transporte público



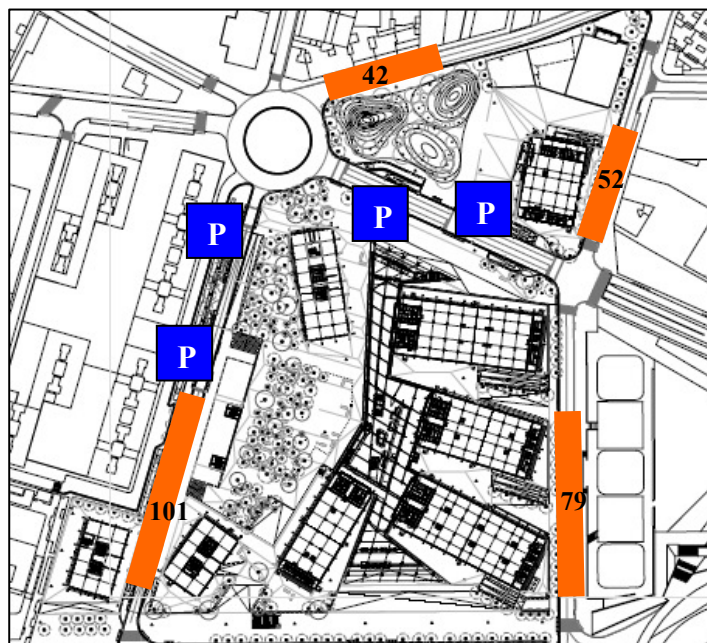
Plaza Ildefons Cerdà



Propuestas de mejora: transporte privado

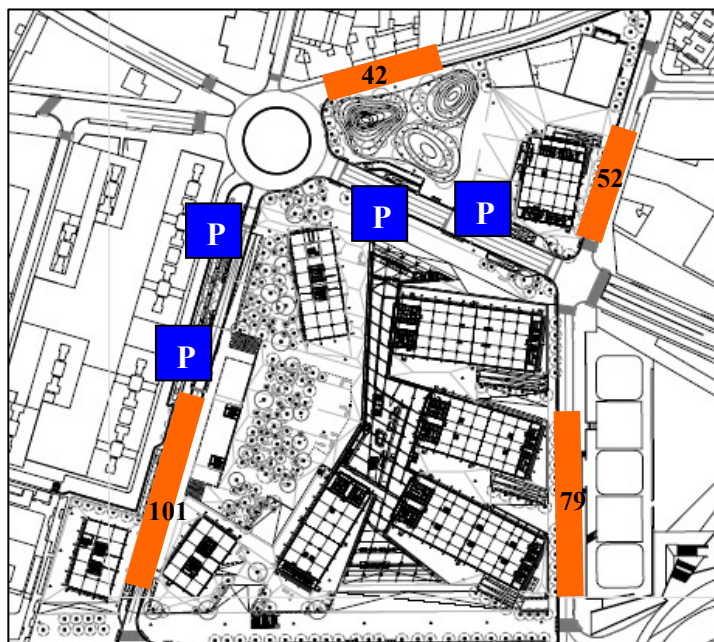
Transporte privado (coche y moto)

- ☐ Localización de aparcamientos para motos en superficie
- ☐ Gestión del aparcamiento de motos en superficie y subterráneo
- ☐ Distribución eficiente de la oferta global de aparcamiento



-  Aparcamiento en superficie para motos (total: 274 plazas)
-  Aparcamiento subterráneo para coches (total: 1.700 plazas)

Aparcamiento para coches y motos



-  Aparcamiento en superficie para motos (total: 274 plazas)
-  Aparcamiento subterráneo para coches (total: 1.700 plazas)

Dotación inicial:

1.700 plazas de aparcamiento subterráneo para coches

274 plazas de aparcamiento en superficie para motos

Dimensión de la oferta a partir de la demanda:

1.313 plazas para coches

776 plazas para motos

Primera relación oferta/demanda:

Excedente de 312 plazas para coche

Déficit de 502 plazas para motos

Conversión de plazas de coches a motos:

75 plazas de aparcamiento subterráneo se convertirán en 200 plazas de aparcamiento de gran rotación para motos (visitantes)

Segunda relación oferta/demanda:

Excedente de 237 plazas para coches

Déficit de 302 plazas para motos

Sería necesaria una segunda reconversión de plazas, de forma progresiva y según la evolución de la demanda

Fórmulas de progreso

Para materializar las medidas planteadas anteriormente se han adoptado las siguientes iniciativas:

1. La preparación, negociación y firma de acuerdos marco interadministrativos y convenios anuales para conectar los compromisos entre los departamentos de Justicia, Política Territorial y Obras Públicas, los ayuntamientos de Barcelona y Hospitalet de Llobregat.
1. Unas propuestas que se han presentado en la mesa de negociación de la Administración de justicia con los sindicatos.
2. Unas propuestas que han sido sometidas a la consideración de la Sala de Gobierno del TSJC.

Finalmente, hay que poner de manifiesto un nuevo obstáculo que han tenido que superar todos los operadores: el cambio de situación económica, que para el conjunto de los autores de los acuerdos han supuesto una dificultad añadida para incorporar las iniciativas previstas en la programación presupuestaria previa.

Conclusiones

Todas las medidas adoptadas en el caso de la Ciudad de la Justicia están – de forma directa o indirecta- orientadas a dos objetivos:

- ☐ **A corto plazo, mantener las altas cuotas de participación que los medios de transporte de mayor eficiencia ambiental (transporte público, movilidad a pie y en bicicleta) tienen en la actualidad en los viajes hacia y desde los juzgados de Barcelona y Hospitalet.**
- ☐ **A medio plazo, obtener un incremento progresivo de estas cuotas, cosa que será reforzada finalmente con la llegada de la línea 9 del metro.**

La afirmación anterior supone, en contrapartida, un mantenimiento de la baja cuota de participación del vehículo privado en la movilidad asociada a la Ciudad de la Justicia y una progresiva reducción del mismo, lo que constituye una importante aportación a la situación ambiental de la ciudad (relacionada con el sector transporte).

GRACIAS POR SU ATENCIÓN



Ciutat de la Justícia
de Barcelona i de l'Hospitalet

