

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla especial urbanístic i de concreció del tipus d'equipament i ordenació volumètrica dels terrenys de l'escola Betània-Patmos, situats a l'avinguda de la mare de Déu de Lorda, núm. 2-16

Municipi de Barcelona

Sol·licitant: Ajuntament de Barcelona

Promotor: Fundació Betània - Patmos

Redactor de l'EAMG: Doymo

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 del Pla especial urbanístic i de concreció del tipus d'equipament i ordenació volumètrica dels terrenys de l'escola Betània-Patmos, situats a l'avinguda de la mare de Déu de Lorda, núm. 2-16 a Barcelona

1. Antecedents

L'estudi de mobilitat s'emmarca dins del Pla especial urbanístic i de concreció del tipus d'equipament i ordenació volumètrica dels terrenys de l'escola Betània-Patmos, situats a l'avinguda de la mare de Déu de Lorda, núm. 2-16, que comporta no un increment del nombre d'alumnes del centre sinó tan sols un trasllat del seu parvulari fins a on es troba l'escola de primària fins al batxillerat. En aquest sector el centre educatiu passarà de 1090 alumnes a 1.510 que al superar els 1.000 alumnes es consideri formalment, quant a la mobilitat, com a **implantació singular**.

En data 9 de setembre de 2009 l'ATM va sol·licitar la compleció de determinats aspectes de l'estudi de mobilitat. En data 2 de desembre s'ha rebut un nou document Annex a l'EAMG: actualització del 2009 que vol donar resposta a la sol·licitud realitzada.

No s'indica quina és la superfície neta del solar ni la superfície construïda actual i total que quedarà amb el trasllat.

La Direcció de Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona ha realitzat un informe que a tots els efectes es considera integrant de l'EAMG.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla especial urbanístic i de concreció del tipus d'equipament i ordenació volumètrica dels terrenys de l'escola Betània-Patmos, situats a l'avinguda de la mare de Déu de Lorda, núm. 2-16 als continguts de la llei de la mobilitat, i s'apliquen com a

critèris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Tot i que l'edifici que es trasllada està molt proper a l'edifici objecte de l'EAMG en aquest punt hi haurà un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- Ampliació del nombre d'alumnes de 1.090 a 1.510.
- 33 nous professors.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada per la implantació singular

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, el present informe no pot estimar la mobilitat del centre educatiu doncs no hi ha les superfícies de l'equipament ni de l'ampliació volumètrica.

Tanmateix l'ampliació del centre per incrementar en 430 alumnes poden realitzar uns 860 viatges al dia als que cal incrementar els viatges del nou professorat i altres serveis.

La mobilitat generada per el centre actual 1.090 alumnes i 130 professors pot estimar-se propera als 2.500 viatges. D'aquests uns 800 seran nous viatges generats per pares de llar d'infants i professorat.

Pel que fa al repartiment modal proposat pera la nova mobilitat resulta:

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	22,0%		6,0%	72,0%
Viatges / dia feiner	177		48	580

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu que la mobilitat d'accés en vehicle privat es realitza sobretot pel carrer Montevideo (de doble sentit de circulació) i el carrer Gaspar Cassadó. De tota manera el carrer que dona a l'accés principal de l'escola és el carrer Mare de Déu de Lorda.

L'estudi descriu les franges horàries més conflictives que coincideixen amb les hores d'accés a l'escola. El problema s'agreuja per la presència de nombrosos vehicles estacionats en doble fila o a sobre de les voreres, que en el cas del carrer Montevideo obliga a circular pel carril contrari si es vol avançar. L'estudi descriu que hi ha un cert risc d'atropellament per als vianants en aquests horaris.

5. Xarxa de transport col·lectiu

L'estudi descriu que hi ha 5 línies de bus urbanes properes a l'escola (línies 22 Esplugues - Plaça Catalunya, 63 Sant Just-Plaça Universitat, 64 Pedralbes - Barceloneta, 75 Av. Tibidabo - Les Corts i 78 Sant Joan Despí-estació de Sants) però les parades estan situades al carrer Bisbe Català una mica allunyades del centre escolar.

No hi ha cap estació de ferrocarril propera a l'escola, tot i que en un futur està prevista una parada al carrer Bisbe Català.

L'escola disposa d'un servei de tres autobusos escolars discrecionals. Aquests tenen dificultat per a circular en les hores punta pels mateixos motius que la resta de vehicles, es a dir la indisciplina en l'aparcament a l'hora d'accés a l'escola.

6. Mobilitat a peu

L'estudi descriu amb detall els vials per on s'arriba a l'escola i en destaca tot una sèrie de problemes per a l'accessibilitat i la seguretat dels vianants que es troben.

7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi indica que l'accés en bicicleta, atesa la topografia de la zona, és força complicat.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi mostra que les hores punta d'entrada i sortida afecten substancialment la capacitat de la via per motius d'indisciplina. Per aquest motiu l'estudi fa una sèrie de recomanacions de modificacions sobre la xarxa viària que l'ajuntament de Barcelona no considera del tot convenientes. Cal, doncs, veure quines són les accions que definitivament es realitzaran sobre el viari per a disminuir la problemàtica que l'estudi detecta.

9. Estimació de la demanda d'aparcament de turismes i motocicletes

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret no obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament de cotxes ni motos.

De tota manera, l'ampliació construeix 90 places d'aparcament per al professorat.

Cal que una part de les places d'aparcament es dediquin a les motos, en funció del nombre d'usuaris actuals, d'altra banda aquests vehicles acabarien aparcant a les voreres o en espais de vianants dels propi recinte.

Es concreta que es faran 60 places d'aparcament per a bicicletes a l'interior del centre, quantitat que es considera adequada.

10. Mesures correctores

Vehicle privat

Es proposa modificar l'accés principal de l'escola al carrer Montevideo i construir un aparcament de 90 places per al professorat al qual també s'accedirà des del carrer Montevideo. També es proposa ordenar l'aparcament exterior i es creen 20 places en semibateria.

L'estudi proposa un canvi d'ordenació de la zona que obliga a canviar el direccionament d'alguns carrers i una possible obertura d'un vial per tal de comunicar les dues parts del carrer Montevideo. L'informe de l'ajuntament està d'acord amb aquesta necessitat però planteja una reordenació alternativa.

Transport públic

Es proposa allargar la línia 64 fins al carrer Montevideo atès que un 35% dels alumnes procedeixen de l'eixample de Barcelona. També es proposa millorar la freqüència de la línia 75.

Totes dues propostes, des del punt de vista de la mobilitat escolar, tenen sentit en les hores punta. Per aquest motiu caldrà l'adequació de les propostes a l'estudi de detall que en faci TMB, tal com proposa l'informe de l'ajuntament de Barcelona.

Es considera adient la millora de l'itinerari de vianants fins al carrer Bisbe Català doncs acostava a la parada actual de totes les línies d'autobús.

També es proposa un espai més adequat per a l'encotxament i desencotxament dels autobusos discrecionals de l'escola.

Vianants

L'estudi proposa una sèrie de millores en els itineraris de vianants que milloren la seva seguretat, tant a la proposta 3, fins a la futura parada d'FGC, i per tant fins al carrer Bisbe Català com a la proposta 3bis del costat Besòs del carrer de Castellet.

També es proposa la protecció de les voreres en alguns trams del carrer Montevideo per a evitar l'aparcament sobre les voreres.

Bicicletes

Tot i la dificultat orogràfica de la zona l'estudi proposa instal·lar 60 places d'aparcaments per a bicicletes i l'ampliació dels carrils bicicleta de la xarxa de Barcelona.

L'informe de l'ajuntament diu que es preveu que tota la zona sigui de velocitat màxima 30 Km/h i que les bicicletes podran circular en coexistència amb el vehicle privat.

De tota manera, es considera que caldrà prendre alguna mesura de protecció per a la bicicleta, dons a les hores punta, amb els actuals comportaments de mobilitat per part del vehicle privat, es farà molt difícil la mobilitat en bicicleta.

Altres consideracions

L'estudi no proposa cap actuació per promoure el canvi modal entre la comunitat educativa, per la qual cosa, atès que es tracta d'un centre educatiu, es recomana a la fundació:

- Incorporar una informació clara de les alternatives en transport públic i bicicleta a la comunitat escolar i a les persones que es matriculin per primera vegada.
- Analitzar la conveniència de participar en actes públics com la setmana de la mobilitat sostenible i segura, esdeveniment que permet reflexionar sobre els avantatges de desplaçar-se en modes alternatius al cotxe per a anar a l'escola Betània-Patmos.
- Estudiar actuacions tipus camins escolar que puguin reduir el nombre de vehicles a la zona de l'accés principal de l'escola i així reduir alguns dels riscos que es detallen a l'EAMG.

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 Sant Cugat del Vallès) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi realitza aquests càlculs a l'annex que s'adjunta a l'estudi i, a més, fa unes consideracions a l'entorn de mesures que podrien reduir aquest impacte.

12. Proposta de finançament

L'estudi calcula el dèficit total que generarà allargar la línia 64 i el valora en 11.619€ /any.

L'estudi proposa que l'escola assumeixi el 20% d'aquest dèficit.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per Pla especial urbanístic i de concreció del tipus d'equipament i ordenació volumètrica dels terrenys de l'escola Betània-Patmos, situats a l'avinguda de la mare de Déu de Lorda, núm. 2-16 a Barcelona conté una bona part dels elements necessaris per a aconseguir una

mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable** pel que fa al document de planejament que es tramita.

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe així com les de l'estudi de mobilitat, en especial pel que fa a la conveniència d'acordar amb TMB la modificació de la línia 64 i fer una reserva per a motocicletes en el nou aparcament,. 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, 24 de desembre de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic