

La PTP mostra la seva disconformitat amb el pacte entre Badacentre i l'Ajuntament, però emplaça a arribar a acords de ciutat per pacificar el Centre de Badalona



L'associació mostra perplexitat pel canvi de criteri del govern local respecte un compromís electoral

“La pacificació s'ha revertit de forma inexplicable, sense diàleg i amb una extrema urgència injustificable”, denuncia

La PTP està treballant amb entitats i col·lectius per impulsar una campanya ciutadana per aconseguir la pacificació definitiva i el compliment dels acords del Ple Municipal

Badalona, 5 d'octubre de 2020 - Promoció del Transport Públic Barcelonès Nord veu totalment perjudicial el pacte anunciat entre Badacentre i l'Ajuntament per tal d'abordar el futur de Francesc Layret. L'entitat recorda que el Pla de Mobilitat vigent contempla la pacificació del carrer i que aquest és el full de ruta a seguir, donat que va ser aprovat per unanimitat pel Ple Municipal.

A més, Promoció del Transport Públic vol recordar que l'espai per a poder debatre aquest tipus de qüestions és el Consell de la Mobilitat Sostenible i el Transport Públic, d'acord

amb el propi reglament “òrgan consultiu i de participació de caràcter sectorial [en matèria de mobilitat]” on a més hi són representats Badacentre i la Federació de Comerciants, tot i no participar-hi de manera activa.

D'altra banda, la plataforma es mostra perplexa amb el canvi de rumb respecte l'anunci per part del govern del passat 16 de setembre que afirmava que havien “pacificat el carrer Francesc Layret de forma permanent els caps de setmana i festius”, en el marc de la Setmana de la Mobilitat.

L'entitat també lamenta les formes en les que s'ha produït aquest anunci. Durant la fase de desescalada, PTP va presentar una sèrie de propostes que comportaven ampliació d'espais per vianants i els modes sostenibles. L'única mesura que es va implementar va ser la de Francesc Layret, i **s'ha retirat de forma inexplicable, sense diàleg i amb extrema urgència**. L'acord es va publicar el passat divendres al migdia per entrar en vigor el dia següent, obviant les campanyes que s'havien fet relatives als canvis de la xarxa de transport públic i, fins i tot, les llicències per a la col·locació de terrasses que la pròpia Àrea de Via Pública de l'Ajuntament havia atorgat.

Mesures a prendre

PTP entén que des d'ara fins el desembre, es tracta d'un període de transició, i per això demana a l'Ajuntament que tiri endavant les mesures tècniques per l'aprofitament dels sobreamples del carrer pels vianants i per la Distribució Urbana de Mercaderies. D'altra banda, es demana al Govern que extremi, a través de la Guàrdia Urbana, el control de la disciplina viària i la doble filera a la xarxa principal. La conveniència d'anar a comprar en cotxe no pot venir suportada per la tolerància en invasió d'espais per a vianants o l'estacionament a llocs on no està permès.

L'associació també **demana al govern municipal que presenti abans de desembre un pla concret pel dispositiu de talls de carrer** que contempli, com a mínim:

- Sistema ERM (reconeixement de matrícula) per a gestionar el trànsit veïnal i la distribució urbana de mercaderies en franges horàries concretes.
- Definició de quines són les vies d'entrada i sortida de l'illa de vianants pel trànsit veïnal i DUM.
- Plantejament de sistemes d'expulsió del trànsit pels recorreguts més curts i menys transitats.
- Definició de la tipologia de seccions i determinació dels usos (terrasses, espais d'estada).
- Pla de senyalització orientativa i senyalització dels aparcaments i zones d'estacionament regulat per àmbits des dels accessos a Badalona.
- Implementació de carril en sentit contrari a Via Augusta pel transport públic.
- Campanya informativa i de conscienciació ciutadana sobre l'ús de les zones per a vianants, els desviaments de transport públic i les alternatives de mobilitat sostenible.

Impuls d'una campanya ciutadana

Promoció del Transport Públic està impulsant, juntament amb altres entitats, una campanya per sensibilitzar a la ciutadania en relació a la necessitat de consolidar la pacificació del centre. En aquest sentit, **properament estrenarà una web per recollir adhesions i es**

presentaran una proposta de model urbanístic i de secció treballat de manera conjunta amb les entitats.

S'espera que la campanya sigui participativa i serà oberta a tothom. Un projecte d'aquestes característiques és complex i cada col·lectiu (veïnat, comerços, industrials etc) té les seves necessitats concretes i cal tenir-les en compte.

Valoració de les peticions de Badacentre

En relació a les exigències de l'associació de comerciants Badacentre, PTP recorda que **els estudis mostren que les zones per a vianants aporten flux al comerç de proximitat**, no el contrari. Per això, Badalona és un cas únic al nostre entorn que ha optat per treure espai als vianants amb l'excusa "d'impulsar el comerç". Més enllà d'això, des de la PTP es vol remarcar que **el compromís signat entre l'alcalde i Badacentre, que condiona la reurbanització de Francesc Layret a les millores urbanes als carrers de Mar, Maignon i Canonge Baranera, està totalment fora de lloc** i és inviable. No pot condicionar-se un projecte de ciutat com la reurbanització i pacificació de Francesc Layret a la millora urbanística d'uns carrers que no ho requereixen amb urgència.

PTP comparteix que en aquestes vies hi falta manteniment, que alguns panots no estan ben col·locats, que els vehicles de distribució de mercaderies malmeten peces ceràmiques, mobiliari, etc. Però, evidentment, en una ciutat on el 15% de les voreres encara no són accessibles a persones amb mobilitat reduïda, no es pot plantejar reurbanitzar carrers que ja van tenir actuacions de reurbanització el 2015 per un valor superior a 30.000€. Cal perspectiva de ciutat a l'hora de determinar les necessitats d'inversions i no pressions de cap mena. Per això, **es demana al govern local desvincular la pacificació de Francesc Layret**, necessària per a garantir l'accessibilitat de les persones, **de la resta de projectes de millora urbana**.

Dades sobre intensitats de trànsit

Cal recordar que l'[estudi específic](#) encarregat al 2010 per l'Ajuntament a la Diputació i l'ÀMB va contemplar uns comptatges de vehicles i microsimulacions de trànsit per ordinador. L'estudi conclou que Francesc Layret és una via molt ineficient, que ofereix uns nivells de servei molt baixos donat la configuració de la via, les aturades constants i la gestió de la càrrega i descàrrega. A més, es recorda que dels 500 vehicles hora que hi transiten a les hores punta més d'un 10% són autobusos i només un 10% és trànsit veïnal. Amb els laterals de l'autopista direcció Montgat culminats, el trànsit passant (que no té origen o final a l'àmbit), té un itinerari alternatiu factible de cara a plantejar la pacificació de manera definitiva.

A més, cal tenir present que el flux de vianants actual és molt superior al de vehicles hora i les voreres ara mateix tenen problemes d'accessibilitat amb algun tram amb menys de 0.9 centímetres. En un context en què cal garantir el distanciament físic és imprescindible apostar per la plataforma única i donar espai a l'ús ciutadà. Confinar als vianants en trams de voreres de 0,90 centímetres mentre que els cotxes tenen 5 metres d'espai és irracional.