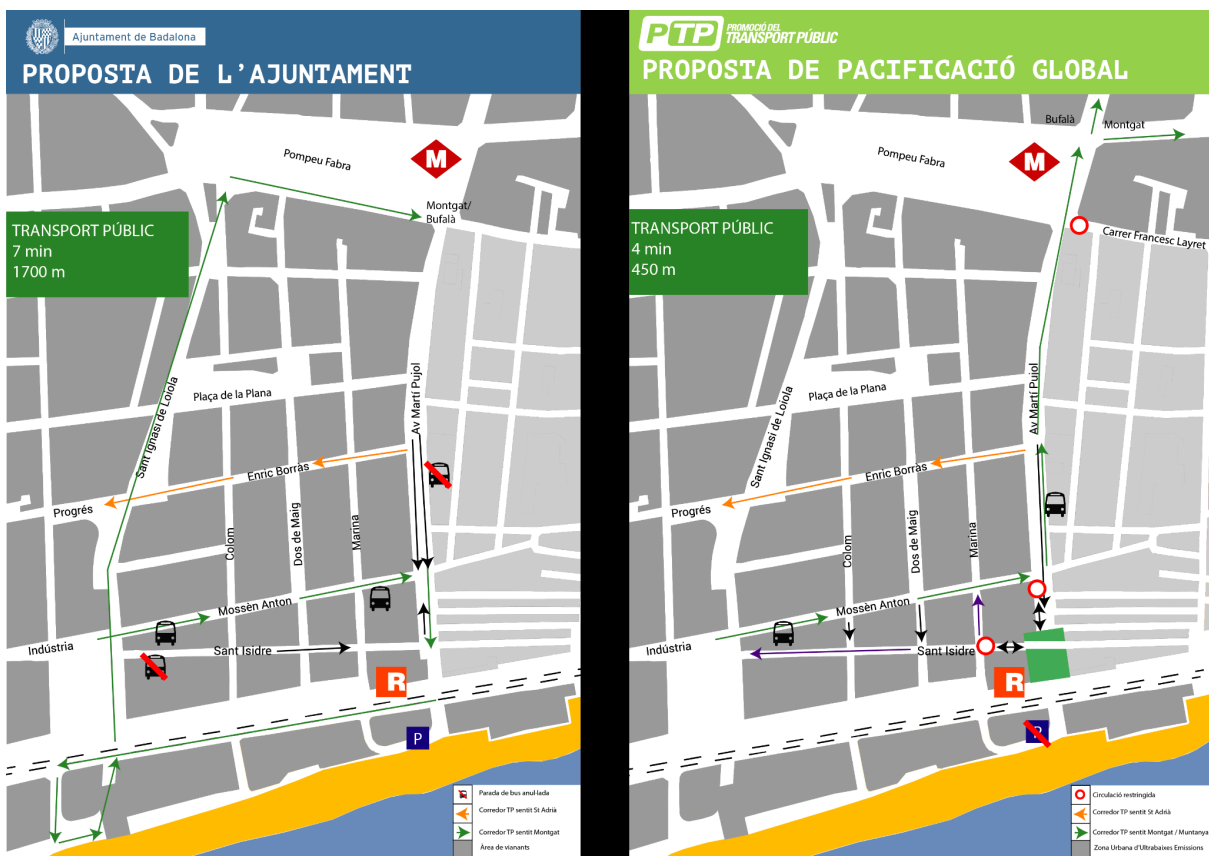


La PTP lamenta el proyecto de cambios en la movilidad en torno a la Avenida Martí Pujol de Badalona y pide que se modifique la propuesta

Badalona, 28 de julio de 2022



Revertir los cambios de movilidad en el entorno de avenida Martí Pujol no es una medida transformadora de la movilidad con la que solicitar fondos NextGenerationEU

El cambio de movilidad está pensado para apaciguar los efectos de la alta densidad vehicular en la calle Enric Borràs pero, una vez más, no ofrece una solución a la globalidad del entorno, sino que la empeora

Si las medidas son irreversibles, se pide al Govern una priorización del transporte público a Eduard Maristany entre Martí Pujol e Ignasi Loyola

La Asociación por la Promoción del Transporte Público (PTP) del Barcelonès Nord valora muy negativamente que se revierta la solución de movilidad ([enlace proyecto](#)) que había hasta ahora en el tramo final de la avenida Martí Pujol de Badalona. Si bien se entiende que el doble sentido de circulación que existe actualmente en esta vía, entre las calles Enric Borràs y Mossèn Anton Romeu, es únicamente una solución a corto plazo, que se realizó en el año 2017, para poder pacificar el entorno más inmediato de la estación de Cercanías, **hay que tener presente que la solución definitiva pasa por un carril bus en la vía completo en sentido montaña.**

A finales de 2017, con el cambio de sentido que se realizó en la calle Mossèn Anton Romeu, se logró crear un eje rectilíneo para el autobús desde la calle Industria en sentido Montgat, y por Enric Borràs i Progrés en sentido Sant Adrià. Eliminar los giros para entrar en la calle Sant Isidre contribuyó a un aumento de la velocidad comercial del servicio en este punto, además de dar mayor coherencia a la red. Además, el cambio de sentido permitió absorber buena parte del tráfico rodado que había en la calle de Sant Isidre, haciendo que ésta fuera una calle de acceso más segura a la estación de Cercanías.

En ese momento, pues, desde la asociación valoramos muy positivamente el cambio y emplazamos al gobierno municipal a culminar el cambio de modelo de movilidad en el entorno de la estación a través del carril bus en sentido contrario al avenida Martí Pujol. La solución parcial comportó en ese momento un aumento muy importante del tráfico, tanto de vehículo privado como de transporte público, en la calle Enric Borràs, lo que supuso importantes afectaciones a los vecinos en cuanto a vibraciones, humo, ruido y congestión. Toda esta problemática supuso que, unos meses más tarde, se formara la plataforma Pacificamos Enric Borràs.

Cinco años después de ese cambio de movilidad, contemplamos con estupefacción que no sólo no se ha realizado el carril-bus en sentido montaña a Martí Pujol sino que se revierte el modelo actual, volviendo al anterior. Con el cambio propuesto, se entiende que el Ayuntamiento de Badalona apuesta claramente por el vehículo privado a la hora de servir a los alrededores de la estación de Cercanías, expulsando del entorno cualquier otro modo de transporte sostenible. Recordemos que esta “mejora de la movilidad” se realizará con fondos Next Generation, que sirven, entre otros, para realizar una movilidad más justa y sostenible.

Las ciudades actuales adaptan su red de calles a las necesidades del servicio de autobús mientras que en Badalona se hace adaptar el autobus a la morfología de la ciudad.

Cinco años más tarde: medida implementada a medias

De hecho, desde la PTP no comprendemos cómo es que, después de cinco años, no se haya hecho ninguna medida efectiva para pacificar el entorno más inmediato de la estación, ni siquiera mediante el urbanismo táctico y todavía hoy siguen instalaciones semaforicas provisionales. Actualmente, se puede llegar en vehículo privado hasta la misma puerta de la estación, mientras que se debe andar más de 50 metros para acceder a la parada de autobús más cercana, favoreciendo la intermodalidad con el vehículo privado pero penalizando intercambio con el autobús. Además, la calle Sant Isidre sigue teniendo unas aceras indignas para la principal calle que une el barrio del Progrés con la estación de tren y La Rambla, haciendo que muchas veces los peatones tengan que ir por calzada, con la

inseguridad de que esto significa, ya que los vados peatonales no se encuentran adaptados para personas con problemas de accesibilidad.

La falta de un itinerario seguro para las bicicletas en este entorno resulta absolutamente incomprensible, dado que hace medio año se inauguró un aparcamiento seguro para más de 100 bicicletas. Por tanto, parece que este aparcamiento está pensado para aquellas personas que llegan a la estación desde La Rambla y desde el barrio del Progrés pero no para las personas que quieren llegar desde los barrios más alejados.

Medida perjudicial por el servicio de bus

Con esta solución se perjudica enormemente el transporte público, ya que de esta manera los autobuses que sirven la estación deben dar la vuelta por el Paseo Marítimo, cargando aún más un tramo que debería estar abierto únicamente a los vehículos de servicios y emergencias, dedicando todo el espacio al esparcimiento ya la movilidad activa. El hecho de que haya más circulaciones en el Paseo Marítimo disminuirá la velocidad comercial de las líneas, tensionará dos paradas simples no preparadas para una alta circulación de buses y dificultará la coherencia y legibilidad de la red, puesto que las mismas líneas pasarán por las mismas paradas en ambos sentidos de la circulación.

Medidas para revertir los efectos colaterales del Plan de Mejora de la Movilidad

Si llega a sacar adelante la propuesta que aprobó el Pleno municipal de julio, pedimos al Ayuntamiento restringir toda la circulación en el tramo marítimo de Eduard Maristany entre la avenida Martí Pujol y la avenida de San Ignacio de Loyola, haciendo que sea sólo accesible al transporte público y servicios, deshabilitando el aparcamiento en zona azul que hay frente a la Estación de Cercanías. Creemos que descongestionar el tráfico privado pasando (de agitación) es la única solución para poder mantener en condiciones de seguridad el entorno del paseo Marítimo que verá duplicado el paso de autobuses.

Justo la zona de bolsa de aparcamiento de la estación puede convertirse en un punto de regulación de los autobuses que tienen origen final en la estación de Cercanías y en una zona verde (que es la calificación urbanística de que dispone el espacio actualmente). En este sentido, para optimizar este espacio pedimos al Gobierno de Badalona que solicite formalmente a ADIF la ejecución del acceso por el lado Mar en sus múltiples reuniones con ADIF para ejecutar el proyecto del viaducto vinculado al canal. En este sentido, queremos poner de manifiesto que RENFE está ejecutando accesos secundarios en otras estaciones como [Llinars del Vallès](#) en el marco del Plan Transformem Rodalies y que no tienen ninguna petición en este sentido por parte del Ayuntamiento, aunque el punto de gravedad de la ciudad se ha movido hacia el mar en los últimos 10 años.

Abordar el problema con una visión global y con el espíritu de la Zona Urbana de Ultrabajas emisiones del Centro

Para mejorar la movilidad en el entorno de la estación, desde la PTP también pedimos al Ayuntamiento de la ciudad que aborde el problema de movilidad en transporte público en su conjunto, poniendo la movilidad activa y en transporte público en el centro de atención.

Así pues, desde la PTP proponemos la creación de un carril bus en sentido montaña por la avenida Martí Pujol entre las calles Mossèn Anton y la Creu. Esta actuación debe ir ligada a la pacificación definitiva de la calle Francesc Layret, con el desvío de las líneas de autobús en sentido Montgat/Pomar por la Via Augusta, para dar coherencia a toda la red, y que las rutas utilicen las mismas calles en todos los puntos donde sea posible. De esta forma, se da coherencia a la red de bus y se aumenta la velocidad comercial, eliminando los giros necesarios y se consigue que el autobús sea un modo más atractivo para la ciudadanía. Aparte, se dota de un eje vertical de calidad en ambos sentidos que una la estación de Cercanías y los barrios de Bufalà, Montigalà Oriental, Canyet y el Campus Can Ruti.

La medida, que debería comportar cambios en la sección de un tramo de Martí Pujol y la supresión de plazas de aparcamiento iría totalmente en la línea de la implantación de una Zona Urbana de Ultrabajas Emisiones en el barrio del Centre ([link projecte](#)). Sólo dando prioridad a la movilidad colectiva y activa conseguiremos reducir el uso del vehículo privado.