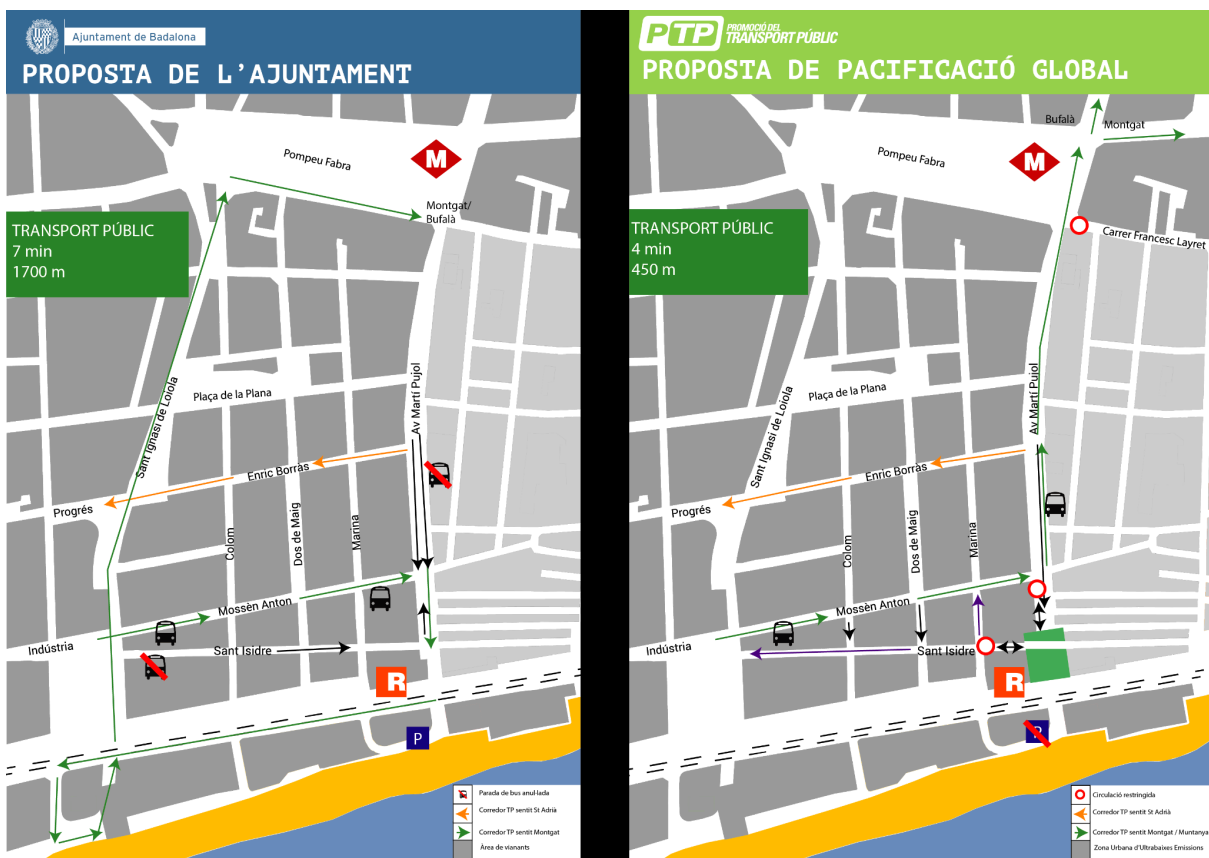


La PTP lamenta el projecte de canvis en la mobilitat a l'entorn de l'Avinguda Martí Pujol de Badalona i demana que se'n modifiqui la proposta

Badalona, 28 de juliol de 2022



Revertir els canvis de mobilitat a l'entorn de l'avinguda Martí Pujol no és una mesura transformadora de la mobilitat amb la quals sol·licitar fons NextGenerationEU

El canvi de mobilitat està pensat per apaivagar els efectes de l'alta densitat vehicular al carrer Enric Borràs però, una vegada més, no ofereix una solució a la globalitat de l'entorn, sinó que l'empitjora

Si les mesures son irreversibles, es demana al Govern una prioritziació del transport públic a Eduard Maristany entre Martí Pujol i Ignasi Loyola

L'Associació per la Promoció del Transport Públic (PTP) del Barcelonès Nord valora molt negativament que es reverteixi la solució de mobilitat ([enllaç projecte](#)) que hi havia fins ara al tram final de l'avinguda Martí Pujol de Badalona. Si bé s'entén que el doble sentit de circulació que hi ha actualment a aquesta via, entre els carrers Enric Borràs i Mossèn Anton Romeu, és únicament una solució a curt termini, que es va realitzar l'any 2017, per poder pacificar l'entorn més immediat de l'estació de Rodalies, **cal tenir present que la solució definitiva passa per un carril bus a la via complet en sentit muntanya.**

A finals de 2017, amb el canvi de sentit que es realitzat al carrer Mossèn Anton Romeu, es va aconseguir crear un eix rectilini per a l'autobús des del carrer Indústria en sentit Montgat, i per Enric Borràs i Progrés en sentit Sant Adrià. El fet d'eliminar els girs per entrar al carrer Sant Isidre va contribuir a un augment de la velocitat comercial del servei en aquest punt, a més de donar més coherència a la xarxa. A més, el canvi de sentit va permetre absorbir bona part del trànsit rodat que hi havia al carrer de Sant Isidre, fent que aquest fos un carrer d'accés més segur a l'estació de Rodalies.

En el aquell moment, doncs, des de l'associació vam valorar molt positivament el canvi i vam emplaçar al govern municipal a culminar el canvi de model de mobilitat a l'entorn de l'estació a través del carril bus en sentit contrari a l'avinguda Martí Pujol. La solució parcial va comportar en aquell moment un augment molt important del trànsit, tant de vehicle privat com de transport públic, al carrer Enric Borràs, fet que va suposar importants afectacions als veïns quant a vibracions, fum, soroll i congestió. Tota aquesta problemàtica va suposar que, uns mesos més tard, es formés la plataforma Pacifiquem Enric Borràs.

Cinc anys després d'aquell canvi de mobilitat, contemplem amb estupefacció que no només no s'ha realitzat el carril-bus en sentit muntanya a Martí Pujol sinó que es reverteix el model actual, tornant a l'anterior. Amb el canvi proposat, s'entén que l'Ajuntament de Badalona aposta clarament pel vehicle privat a l'hora de servir els voltants de l'estació de Rodalies, expulsant de l'entorn qualsevol altre mode de transport sostenible. Recordem que aquesta "millora de la mobilitat" es realitzarà amb fons Next Generation, que serveixen, entre d'altres, per fer una mobilitat més justa i sostenible.

Les ciutats actual adapten la seva xarxa de carrers a les necessitats del servei d'autobús mentre que a Badalona es fa adaptar l'autobus a la morfologia de la ciutat.

Cinc anys més tard: mesura implementada a mitges

De fet, des de la PTP no comprenem com és que, després de cinc anys, no s'hagi fet cap mesura efectiva per pacificar el voltant més immediat de l'estació, ni tant sols mitjançant l'urbanisme tàctic i encara avui segueixen instal·lacions semaforiques provisionals. Actualment, es pot arribar en vehicle privat fins a la mateixa porta de l'estació, mentre que s'ha de caminar més de 50 metres per accedir a la parada d'autobús més propera, afavorint la intermodalitat amb el vehicle privat però penalitzant l'intercanvi amb l'autobús. A més, el carrer Sant Isidre segueix tenint unes voreres indignes per al principal carrer que uneix el barri del Progrés amb l'estació de tren i La Rambla, fent que moltes vegades els vianants hagin d'anar per calçada, amb la inseguretat que això significa, ja que els guals per a vianants no es troben adaptats per a persones amb problemes d'accessibilitat.

La manca d'un itinerari segur per a les bicicletes en aquest entorn resulta absolutament incomprensible, tenint en compte que fa mig any es va inaugurar un aparcament segur per a més de 100 bicicletes. Per tant, sembla que aquest aparcament està pensat per aquelles persones que arriben a l'estació des de La Rambla i des del barri del Progrés però no per a les persones que hi volen arribar des dels barris més allunyats.

Mesura perjudicial pel servei de bus

Amb aquesta solució es perjudica enormement el transport públic, ja que d'aquesta manera els autobusos que serveixen l'estació han de fer la volta pel Passeig Marítim, carregant encara més un tram que hauria d'estar obert únicament als vehicles de serveis i emergències, dedicant tot l'espai a l'esbarjo i a la mobilitat activa. El fet que hi hagi més circulacions al Passeig Marítim disminuirà la velocitat comercial de les línies, tensionarà dues parades simples no preparades per una alta circulació de busos i dificultarà la coherència i llegibilitat de la xarxa, ja que les mateixes línies passaran per les mateixes parades en els dos sentits de la circulació.

Mesures per revertir els efectes colaterals del Pla de Millora de la Mobilitat

Si arriba a tirar endavant la proposta que va aprovar el Ple municipal de juliol, demanem a l'Ajuntament restringir tota la circulació en el tram marítim d'Eduard Maristany entre l'avinguda Martí Pujol i l'avinguda de Sant Ignasi de Loiola, fent que sigui només accessible al transport públic i serveis, deshabilitant l'aparcament en zona blava que hi ha davant de l'Estació de Rodalies. Creiem que descongestionar el trànsit privat passant (d'agitació) és la única solució per a poder mantenir en condicions de seguretat l'entorn del passeig Marítim que veurà duplicat el pas d'autobusos.

Just la zona de bossa d'aparcament de l'estació es pot convertir en un punt de regulació dels autobusos que tenen origen final a l'estació de Rodalies i en una zona verda (que és la qualificació urbanística de què disposa l'espai actualment). En aquest sentit, per optimitzar aquest espai demanem al Govern de Badalona que demani formalment a ADIF l'execució de l'accés pel costat Mar en les múltiples reunions que té amb ADIF per executar el projecte del viaducte vinculat al canal. En aquest sentit, volem posar de manifest que RENFE està executant accessos secundaris en altres estacions com [Llinars del Vallès](#) en el marc del Pla Transformem Rodalies i que no tenen cap petició en aquest sentit per part de l'Ajuntament, tot que el punt de gravetat de la ciutat s'ha mogut cap al mar els darrers 10 anys.

Abordar el problema amb una visió global i amb l'esperit de la Zona Urbana d'Ultrabaixes emissions del Centre

Per tal de millorar la mobilitat a l'entorn de l'estació, des de la PTP també demanem a l'Ajuntament de la ciutat que abordi el problema de mobilitat en transport públic en el seu conjunt, posant la mobilitat activa i en transport públic al centre d'atenció. Així doncs, des de la PTP proposem la creació d'un carril bus en sentit muntanya per l'avinguda Martí Pujol entre els carrers Mossèn Anton i la Creu. Aquesta actuació ha d'anar lligada a la pacificació definitiva del carrer Francesc Layret, amb el desviament de les línies d'autobús en sentit Montgat/Pomar per la Via Augusta, per tal de donar coherència a tota la xarxa, i que les

rutes utilitzin els mateixos carrers en tots els punts on sigui possible. D'aquesta manera, es dona coherència a la xarxa de bus i s'augmenta la velocitat comercial, eliminant els girs necessaris i s'aconsegueix que l'autobús sigui un mode més atractiu per a la ciutadania. A banda, es dota d'un eix vertical de qualitat en ambdós sentits que uneixi l'estació de Rodalies i els barris de Bufalà, Montigalà Oriental, Canyet i el Campus Can Ruti.

La mesura, que hauria de comportar canvis en la secció d'un tram de Martí Pujol i la supressió de places d'aparcament aniria totalment en la línia de la implantació d'una Zona Urbana d'Ultra baixes Emissions al barri del Centre ([link projecte](#)). Només donant prioritat a la mobilitat col·lectiva i activa aconseguirem reduir l'ús del vehicle privat.