



Ajuntament de Badalona



Diputació  
Barcelona



**HORITZÓ 2030**

# **PROCÉS PARTICIPATIU DEL PMUS DE BADALONA**

## **FASE DE PROPOSTES**

### **MEMÒRIA DE PARTICIPACIÓ**

**Febrer 2023**



**Realitzat per:**



Rambla Guipúscoa, 77-79, Bx.1<sup>a</sup> 08020 Barcelona  
Tel: 93 278 19 82 Web: [www.edas.cat](http://www.edas.cat)

***Direcció tècnica del procés i redacció de l'informe:***

Manel Gil

Marc Rojas

***Dinamització dels grups de treball i buidament dels resultats:***

Manel Gil

Xavier Moreno

***Suport tècnic en mobilitat:***



***Direcció facultativa:***



Ajuntament de Badalona

***Amb el suport de:***



Diputació  
Barcelona



# Índex

1. Introducció.....	4
2. Organització del procés.....	6
3. Resultats del procés participatiu.....	16
4. Annexos.....	68



# 1. Introducció

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, és el document bàsic per a la planificació de les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis i com a tal, ha de consensuar i definir les estratègies i accions a desenvolupar en els 6 anys posteriors a la seva aprovació.

Més enllà de les consideracions legals, ha de constituir-se com una eina útil per a la reflexió compartida de l'administració i la ciutadania en el procés de planificació de les accions necessàries per a fer més sostenible, social, ambiental i econòmicament, la mobilitat del municipi. En aquest sentit, la *Guia bàsica per a l'elaboració de plans de mobilitat urbana* elaborada pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, estableix els continguts i els processos bàsics que han de donar forma a aquests elements de planificació.

Entre els mateixos, recull la necessitat d'implicar la ciutadania en la planificació de la mobilitat, a través de fórmules participatives que permetin incorporar els seus punts de vista i implicar-se en la presa de decisions. En aquest sentit, l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Badalona incorpora el disseny i implementació d'un procés de participació ciutadana que es desenvolupa de manera paral·lela als diferents moments de la seva redacció.

Aquest document recull les accions participatives desenvolupades durant tot el procés, així com els principals resultats obtinguts als diferents mecanismes de participació posats a l'abast dels ciutadans i ciutadanes de Badalona en la fase de debat i propostes de mesures a incorporar al futur pla de mobilitat.

El document que teniu a les mans, s'estructura en els següents blocs:

- Introducció
- Organització del procés
- Resultats del procés participatiu
- Annexos



## 2. Organització del procés

El procés de participació ciutadana emmarcat en la redacció del PMUS de Badalona, s'ha desenvolupat en la fase de propostes del pla. Els objectius principals a assolir amb aquest procés han estat els següents:

- Comunicar i difondre el procés participatiu, els seus espais i mecanismes.
- Donar a conèixer els resultats de l'estudi de diagnòstic de la mobilitat al municipi, elaborat per l'equip redactor del PMUS, com a contingut base per al debat ciutadà.
- Recollir a nivell de districte posicionaments i aportacions de la ciutadania respecte quin és el model de mobilitat a prioritzar en cadascun dels modes de mobilitat, com a guia de la posterior definició tècnica de les propostes d'actuació del PMUS,.
- A més d'aquests objectius concrets, darrera del procés existeix l'objectiu de promoure la participació i fomentar la coresponsabilització de la ciutadania en la gestió dels afers públics.

## 2.1. Com s'ha participat? Espais de informació i participació

Els diferents mecanismes de participació posats a l'abast dels ciutadans i ciutadanes de Badalona en la fase de propostes han estat els següents:

1. Espais informatius del procés al [web de l'Ajuntament de Badalona](#), juntament amb [altres canals de comunicació municipals](#).

Procés participatiu per l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Badalona



L'Ajuntament ha programat tallers presencials als sis districtes de la ciutat i una sessió específica amb els grups de treball del Consell de la Mobilitat

L'Àrea de Cultura i Mobilitat de l'Ajuntament de Badalona posa en marxa un procés participatiu amb l'objectiu de rebre propostes ciutadanes per traslladar-les al Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Badalona (PMUS). Aquest Pla es planteja com una eina bàsica i de consens que serveixi per a la planificació de la mobilitat a la ciutat de Badalona en els pròxims anys.

twitter @AjBadalona

Ajuntament de Bada...  
@AjBadalona · 2h

Uns 1.400 nois i noies de cinquè de primària de 35 centres escolars de #Badalona participaran, a partir del dilluns 23 de gener, en una nova edició del Badatletisme, una de les activitats incloses al Badasport.

El temps

Temps a Badalona

☀️  
10  
cel clar

Dijous  
Avui

☁️ 08:13 AM - ☁️ 05:49 PM

Humitat Nívols Precipitació  
54 % 0 % 0 mm

Ara 04 PM

2. Espai web del procés a la plataforma de participació online Participa311\_Badalona Participa, accessible al link <https://participa311-badalona.diba.cat/processes/pmus>

participa 311 | Badalona PARTICIPA

Cercar Q Català Registra't Entra

Inici Processos Òrgans de participació Ajuda

## Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Badalona. Horitzó 2030

#pmubadalona2022 Fase recollida de propostes.

FASE 1 DE 1  
PMUS Badalona 2030  
07-11-2022 - 13-12-2022  
Veure les fases

EL PROCÉS ENQUESTA

Els processos participatius són un seguit de trobades delimitades en un temps concret per promoure el debat i el contrast d'arguments entre la ciutadania, o entre aquesta i les persones responsables municipals.

L'Àrea de Cultura i Mobilitat de l'Ajuntament de Badalona posa en marxa un procés participatiu amb l'objectiu de rebre propostes ciutadanes per traslladar-les al Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Badalona (PMUS). Aquest Pla es planteja com una eina bàsica i de consens que serveixi per a la planificació de la mobilitat a la ciutat de Badalona

9 Seguir

3. Enquesta online accessible a través de l'espai web del procés. L'enquesta ha estat adreçada a recollir valoracions de la ciutadania que permetin prioritzar els principals criteris que s'hauran de tenir en compte per definir tècnicament les actuacions de millora de la mobilitat a la ciutat.
4. El vessant deliberatiu del procés s'ha estructurat en sessions de debat presencials de caràcter territorial, una per a cadascun dels districtes de la ciutat. També s'ha realitzat una darrera sessió de treball amb la Taula de Mobilitat de Badalona, de caràcter deliberatiu i de recollida de propostes.

## 2.2. Metodologia de les sessions de debat als districtes

### Finalitat

S'ha realitzat una sessió informativa i de debat a sis agrupacions dels districtes territorials de la ciutat, en horari de tarda entre les 18:00h i les 20:30h aproximadament.

Les sessions de debat s'han portat a terme amb la finalitat de recollir valoracions a l'estudi de la diagnosi de mobilitat i per copsar l'opinió i propostes sobre alternatives d'actuació, a fi de valorar la seva posterior incorporació al Pla d'Acció del PMUS.

### Agents i convocatòria

La convocatòria ha estat realitzada per l'Ajuntament via correu electrònic i mitjans de comunicació municipals, i s'ha adreçat tant a les entitats i associacions de cada districte,



com a la població en general. Per a participar a les sessions s'ha recomanat inscripció prèvia.

Els agents mobilitzats en cada districte responien als següents perfils:

- Responsables polítics
- Agents socials
  - Representants d'entitats (ciutadania organitzada)
  - Ciutadania no organitzada que viu i/o treballa al municipi
- Agents tècnics:
  - Tècnics dels serveis municipals
  - Tècnics de l'equip redactor
  - Consultors de l'equip tècnic extern

El personal municipal ha assistit a totes les sessions en caràcter d'observadors, sense intervenir en els debats.

### Estructura de les sessions

S'ha previst que cada sessió tingui la següent estructura:

Moment	Temps		Descripció
Benvinguda assistents	17:50h	10'	Recepció assistents. S'ha previst inscripció prèvia
Presentació institucional de la sessió	18:00h	5'	Benvinguda institucional, presentació de la sessió i dels equips tècnics de mobilitat i participació ciutadana
Presentació de l'estructura de la sessió	18:05h	5'	Presentació de l'estructura de la sessió i metodologia de treball deliberatiu: (presentació tècnica de la diagnosi, distribució en grups, debat i conclusions en plenari)
Presentació de l'estudi de diagnosi	18:10h	25'	Presentació de les principals conclusions de l'estudi de diagnosi
Distribució dels grups de treball	18:35h	5'	Distribució de les persones assistents en grups de treball de manera aleatòria
Treball als grups	18:40h	80'	Cada grup ha estat dinamitzat per una persona facilitadora, que ha recollit les aportacions. També es comptava amb el suport de personal tècnic de l'equip redactor i municipal per resoldre qüestions tècniques. <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Roda de presentació (5'): Cada persona es convidada a dir el seu nom i l'entitat a la que pertany. La persona facilitadora recorda l'objectiu del debat i explica les normes del mateix</li> <li>2. Debat segons la dinàmica prevista (75')</li> </ol>
Plenari de posada en comú	20:00h	20'	Presentació de les principals conclusions dels grups en plenari, per part de les persones facilitadores
Tancament de la sessió	20:20 h	5'	Tancament de la sessió

### Dinàmica de treball deliberatiu i continguts a treballar

Posteriorment a l'exposició tècnica de les principals conclusions de la diagnosi, s'ha dut a terme una dinàmica deliberativa de treball en grups. En funció de l'assistència s'ha distribuït a les persones participants en un màxim de dos grups de treball, cada un d'ells conduïts per una persona facilitadora de l'equip de participació.

A cada grup s'ha estructurat el debat a partir de les línies estratègiques del PMUS en relació a cada mode de mobilitat:

<b>Àmbit de mobilitat</b>	<b>Línia estratègica</b>
Vianants	1. AFAVORIR LES CONDICIONS PER A LA MOBILITAT DELS MÉS VULNERABLES A TRAVÉS DE LA PACIFICACIÓ I LA CREACIÓ D' ÀREES DE CENTRALITAT DE VIANANTS I DE L'ACCESSIBILITAT ENTRE BARRIS. LA CIUTAT DELS 15 MINUTS.
Bicicleta i VMP	2. AUGMENTAR L'ÚS DE LA BICICLETA/VMP DESENVOLUPANT UNA XARXA DE CARRILS BICI I ITINERARIS PEDALABLES ORDENADA I CONNECTADA.
Transport públic	3. PROMOURE UN TRANSPORT PÚBLIC DE QUALITAT I COMPETITIU ACONSEGUINT LA MÀXIMA COBERTURA I INTERMODALITAT
Vehicle privat a motor	4. FOMENTAR L'ÚS RACIONAL DEL VEHICLE PRIVAT, OPTIMITZANT LA XARXA, FOMENTANT EL VEHICLE COMPARTIT I APLICANT MESURES QUE FACILITIN EL CANVI A MODES TOUS.  6. IMPLEMENTAR LA Z.B.E. POTENCIAR LA FLOTA DE VEHICLES PÚBLICS ELÈCTRICS I LA CREACIÓ DE PUNTS DE RÈCARREGA.
Aparcament	5. EQUILIBRAR L'OFERTA I LA DEMANDA D'APARCAMENTS TENINT EN COMPTE ELS RESIDENTS.
Altres	7. REDUIR L'ACCIDENTALITAT DE LA CIUTAT AMB L'OBJECTIU D'ARRIBAR A LES 0 VÍCTIMS MORTALS.  8. GARANTIR UNA D.U.M. ÀGIL I ORDENADA, OPTIMITZANT L'OFERTA DE PLACES DE C/D I CREANT MICROPLATAFORMES I UNA XARXA DE CONSIGNES.  9. SENSIBILITZACIÓ I CONSCIENCIACIÓ CIUTADANA SOBRE ELS VALORS DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE.

Per a organitzar el debat s'ha seguit la següent seqüència:

- 1) Per a cada àmbit de debat, es disposava de documentació i imatges que il·lustren de quina manera es podria desenvolupar de manera concreta la línia estratègica. S'han explicat aquestes possibilitats per iniciar el debat al voltant de cada mode de mobilitat.
- 2) S'ha recollit el parer de la ciutadania respecte allò explicat i les aportacions que permeten concretar la plasmació de la línia estratègica en el Districte (Què cal fer /On cal fer-ho/ Com cal fer-ho). Es disposava de plànols de la ciutat i del districte per ajudar a ubicar les diferents propostes.
- 3) En darrer terme es fomentava la generació d'altres possibles propostes relacionades amb el mode de mobilitat en debat. En aquest punt s'ha tingut en compte incorporar al debat aspectes relacionats amb la seguretat i sostenibilitat.
- 4) Seguidament es passava a treballar el següent àmbit de debat.
- 5) En finalitzar el debat, en els casos en què s'ha treballat en més d'un grup, s'ha fet una posada en comú amb totes les persones participants, durant la qual les persones facilitadores han exposat les principals propostes realitzades al seu grup de treball.

#### Calendari de les sessions de participació

<b>Data</b>	<b>Districte</b>	<b>Adreça</b>
26/10/22	Dte. 5	Moll Nord, Port BDN (Sala activitats nàutiques)
02/11/22	Dte. 6	Casal Cívic St. Roc Av. del Maresme, 182,
08/11/22	Dte. 4	Centre Cívic La Salut Avinguda del Marquès de Sant Mori, 180,
15/11/22	Dte. 3	Pomar (Casal cívic, Avinguda de Sabadell, s/n)
22/11/22	Dte. 2	Centre Cívic Can Cabanyes Rambla de Sant Joan, 59,
29/11/22	Dte. 1	Oficines Ajuntament Badalona El Viver Plaça de l'Assemblea de Catalunya, 9,

A continuació es detalla més extensament com s'han abordat cadascun dels àmbits de mobilitat en els tallers presencials.

## **1. Mobilitat a peu, accessibilitat i itineraris escolars**

**LÍNEA ESTRATÈGICA: AFAVORIR LES CONDICIONS PER A LA MOBILITAT DELS MÉS VULNERABLES A TRAVÈS DE LA PACIFICACIÓ I LA CREACIÓ D' ÀREES DE CENTRALITAT DE VIANANTS I DE L'ACCESSIBILITAT ENTRE BARRIS. LA CIUTAT DELS 15 MINUTS.**

L'objectiu principal és: Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat amb temes d'accessibilitat i seguretat.

- Mesures per millorar l'accessibilitat:
  - Voreres més amples que afavoreixen el pas de tots els col·lectius.
  - Plataforma única.
- Mesures per incrementar la seguretat / accessibilitat:
  - Més semàfors i passos de vianants rebaixats.
  - Zones 30/20 que impliquen menys trànsit
- Millores a l'espai públic:
  - Carrers amb restricció al trànsit
  - Fomentar itineraris agradables al pas
  - Itineraris clars i segurs
  - Permeabilitat dels barris: via del tren, C-31, B-20
  - Millora de salut als entorns escolars
  - Pacificació F. Layret

### **Preguntes addicionals:**

- Cal fer un esforç als entorns escolars i altres equipaments urbans com els hospitals, CAPs, etc. per millorar seguretat i accessibilitat?
- Els entorns escolars són segurs perquè els infants vagin sols a l'escola? Quines millores aportaria?

## **2. Bicicleta i VMP**

**LÍNEA ESTRATÈGICA: AUGMENTAR L'ÚS DE LA BICICLETA/VMP DESENVOLUPANT UNA XARXA DE CARRILS BICI I ITINERARIS CICLABES ORDENADA I CONNECTADA.**

L'objectiu principal és: Incrementar la xarxa de carrils, zones ciclables i augmentar les infraestructures (més aparcaments per bicicletes)

- Carrils bicicleta:
  - Carril bici a la calçada, separat del vehicle privat (unidireccional o bidireccional)
  - Carril bici a la vorera (unidireccional o bidireccional)

- Zones 30: Carrers on es prioritza la circulació de ciclistes ja que la velocitat màxima és de 30 km/h. Les bicicletes han de circular en el sentit de la via i tenen prioritat sobre els vehicles, però no sobre els vianants.
- Modificació del Reglament General de Circulació 2021: reducció del límit de velocitat permès a les vies d'un sol carril per sentit de circulació, passant de 50 km/h a 30 km/h.
- Plataforma única- Prioritat invertida: La circulació de vehicles esta restringida. Poden circular bicicletes, VMP, patinet i vianants. Els vianants tenen prioritat sobre la resta.
- Aparcaments per a bicicletes.

#### **Preguntes addicionals:**

- Per quines vies es suggereix unir la xarxa actual de bicicletes per tenir continuïtat amb els municipis adjacents i dins de la ciutat?
- Com podem senyalitzar de forma adient el carril bici?
- Si es millora la xarxa canviaria la seva elecció modal?
- Estaria disposat a utilitzar el sistema públic de bicicletes?
- On caldria posar els aparcaments per bicicletes? N'hi ha prou?

### **3. Mobilitat en transport públic**

#### **LÍNEA ESTRATÈGICA: PROMOURE UN TRANSPORT PÚBLIC DE QUALITAT I COMPETITIU ACONSEGUINT LA MÀXIMA COBERTURA I INTERMODALITAT**

L'objectiu principal és: Tenir un transport públic eficient que pugui competir amb el vehicle privat.

- Més freqüència: A quines línies?
- Més cobertura per arribar a punts on ara no és possible: A on?
- Ampliació d'informació a les parades.
- Menys contaminació atmosfèrica: autobusos nets ( híbrids)
- Extensió de les línies de transport públic ( L1)
- Trasllat de la línia de la Renfe
- Carril bus
- Accessibilitat al bus

#### **Preguntes addicionals:**

- Millora de la infraestructura de les parades?
- Millores en la intermodalitat i/o en la connectivitat amb altres municipis?
- Millora en la permeabilitat entre barris.

#### **4. Mobilitat en vehicle privat**

**LÍNEA ESTRATÈGICA: FOMENTAR L'ÚS RACIONAL DEL VEHICLE PRIVAT, OPTIMITZANT LA XARXA, FOMENTANT EL VEHICLE COMPARTIT I APLICANT MESURES QUE FACILITIN EL CANVI A MODES TOUS.**

L'objectiu principal és: Aplicació de mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles.

- Ordenar la circulació en vehicle privat al municipi:
- Canviar sentits de circulació
- Eliminació de carrils
- Incorporació de semàfors
- Millorar la senyalització vertical i horitzontal.
- Detectar i buscar solucions per punts que es produeix congestió i accidents.
- Promoció Vehicle elèctric.
- Vies d'alta ocupació B-20, C-31
- ZBE
- Última milla de CD amb modes sostenibles
- Regulació d'horaris de CD.

#### **Preguntes addicionals:**

- Creu necessària la transformació de la C-31?
- Què opina de la ZBE?
- Està d'acord en realitzar la recollida de paquets en punts de lockers o que s'estableixi la última milla amb modes sostenibles?

#### **5. Aparcament**

**LÍNEA ESTRATÈGICA: EQUILIBRAR LA OFERTA I LA DEMANDA D'APARCAMENTS TENINT EN COMPTE ELS RESIDENTS: CALÇADA PEL RESIDENT I FORA DE CALÇADA PEL VISITANT (ROTACIÓ).**

L'objectiu principal és: Definir les zones d'aparcament donant prioritat al resident i regulant al visitant amb la zona blava.

- Zona verda i resident.
- Solars
- Zona blava
- Aparcaments soterranis
- Pagament o regulació de l'aparcament de Can Ruti
- Indisciplines / sancions
- PMR
- Càrrega elèctrica.

#### **Preguntes addicionals:**



- Per regular l'aparcament de Can Ruti estaria disposat a que fos de pagament?
- On pensa que s'haurien de situar els aparcaments?
- Creu que manquen aparcaments al seu districte?
- Està d'acord en situar aparcaments dissuasius per accedir a la ciutat?

# 3. Resultats del procés participatiu



## 3.1. Dades de participació

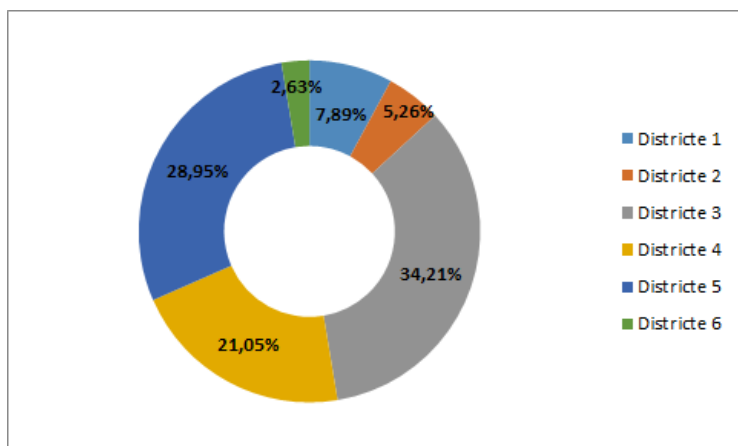
### DADES GLOBALS DE PARTICIPACIÓ

El nombre total de persones participant en els diferents espais i mecanismes de participació posats a l'abast de la ciutadania ha estat de 115 persones, de les quals 62 ha donat resposta a l'enquesta ciutadana de percepció de la mobilitat, i 53 persones han estat assistents als diferents tallers de debat.

### PARTICIPANTS ALS TALLERS DE DEBAT

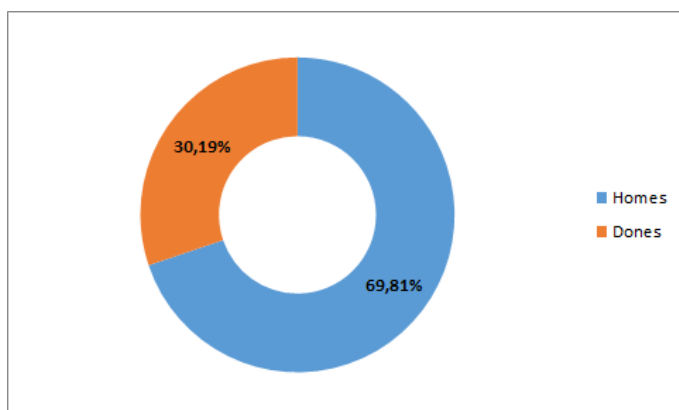
Un total de 55 persones van assistir als tallers presencials de debat, 15 de les quals van fer-ho a través de la sessió de treball amb la Taula de Mobilitat. Per tant, van ser 40 les persones que van assistir als tallers de debat territorials, amb la següent distribució.

**Gràfic 1. Distribució territorial de les participants als tallers de Districte.**



La distribució segons sexe és la següent: Els homes representen el 69,81% de les persones enquestades, mentre que les dones són el 30,19%.

**Gràfic 2. Sexe de les persones participants als tallers de debat.**

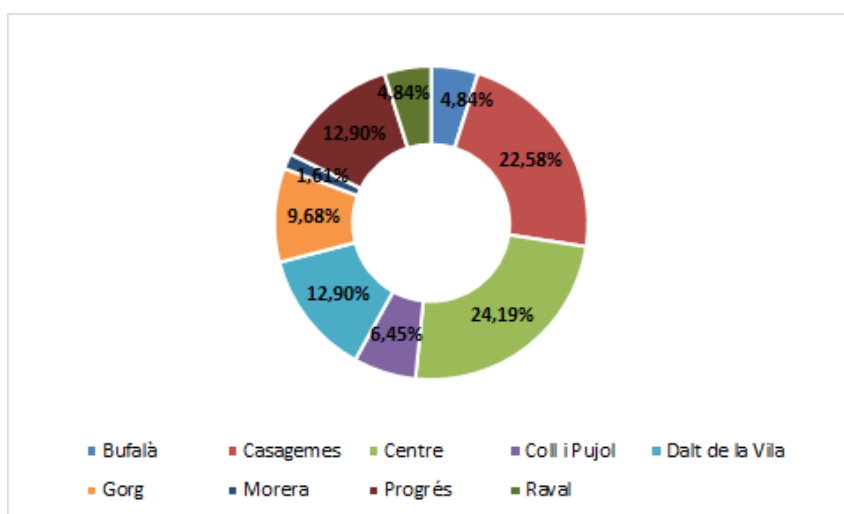


## PARTICIPANTS A L'ENQUESTA DE PERCEPCIÓ

Un cop finalitzat el període establert per donar resposta a l'enquesta en línia, s'han comptabilitzat un total de 62 qüestionaris, amb la següent distribució territorial.

Els barris amb més representació de respostes a l'enquesta són Centre (24,19%), Casagemes (22,58%), Progrés (12,90%) i Dalt de la Vila (12,90%). Per contra, Els barris amb menys representació han estat Morera (1,61%), Raval (4,84%) i Bufalà (4,84%).

**Gràfic 3. Barri de residència de les persones participants a l'enquesta.**



Base: 62 respostes

No es disposen de dades de gènere i edat de les persones participants a l'enquesta.

## 3.2. Resultats dels tallers de debat

### INFORME DE RESULTATS DELS TALLERS DE DEBAT. DISTRICTE 1

Nombre de participants: 11

Homes: 8

Dones: 3



#### **Al voltant de la gestió del procés participatiu es demana:**

- Recollir un instrument que permeti fer un seguiment participat del desenvolupament i desplegament del futur PMUS. Això hauria de permetre també la implicació del veïnat en l'èxit d'aquestes mesures.
- Cal dotar al departament de mobilitat de l'Ajuntament de Badalona de recursos i d'equip tècnic qualificat per enfortir-lo davant dels reptes que suposarà la implementació d'aquest PMUS.
- Cal identificar accions al PMUS que amb la mínima inversió tinguin la màxima efectivitat.

#### **Eix 1: Vianants. Afavorir les condicions per a la mobilitat dels més vulnerables a través de la pacificació i la creació d' àrees de centralitat de vianants i de l'accessibilitat entre barris. la ciutat dels 15 minuts.**

- La mobilitat a peu és un tema cabdal i prioritari a abordar a les polítiques de mobilitat de l'Ajuntament de Badalona. Algunes de problemàtiques més rellevants són la manca de permeabilitat de les autopistes, la connexió a peu amb les platges, l'accessibilitat i manca manteniment en l'espai públic, o la il·luminació i la neteja, entre d'altres.
- Cal millorar l'accessibilitat de les voreres, especialment, pel que fa a les persones amb mobilitat reduïda. S'exposa que les terrasses de bar suposen també un problema en l'accessibilitat. En aquest sentit, es proposa canviar la normativa i fer que les cadires s'hagin de situar sempre de manera perpendicular a la vorera. Un altre element que

dificulta la mobilitat són les motos aparcades a la vorera. Al respecte, es proposa baixar l'aparcament de les motos a la calçada amb reserva pròpia de places. Es posa, com a exemple de mala convivència entre motos i vianants, el carrer del Temple.

- El barri de Coll i Pujol té molts problemes d'accessibilitat. Hi ha moltes barreres arquitectòniques, com pals de llum. Cal tenir en compte que hi ha molta població envellida que especialment vulnerable. Hi ha fins i tot espais on no es compleix la normativa d'accessibilitat i els vianants amb cotxets o en VMP han de baixar a la calçada per transitar.

- Al carrer Conquesta les voreres són molt estretes i està ple de pilones per tal que els vehicles no aparquin. Es proposa eliminar les pilones del carrer estrets i plantejar la seva transformació en plataformes úniques.

- Les voreres del districte 1 estan plenes d'elements i artefactes que s'han quedat allà tot i estar en desús. Es demana un anàlisi exhaustiu d'aquest elements i un pla per a la retirada de les barreres arquitectòniques a les voreres.

- Es denuncia que algunes voreres del barris del centre fan pendent cap a la calçada, el que comporta un altre problema més d'accessibilitat per als vianants. També hi ha carrers on el panot s'aixeca o balla al trepitjar-lo. En general es denuncia una manca de manteniment a l'espai públic de Badalona.

- Cal dignificar l'espai públic de Badalona, amb projectes que incorporin bona il·luminació, bon paviment, bons materials, bon mobiliari, etc.

- El pas soterrat del carrer Martí i Pujol cap a la platja està en molt males condicions (brut, perillós i mal il·luminat). La resta de passos soterrats encara estan en pitjors condicions o no preveuen el seu ús per vianants o bicicletes. En aquest sentit, es proposa lligar, en clau de vianants i bici, el centre de Badalona i la platja. Cal adequar i dignificar els passos existents, fer-los plans, sense barreres, segurs, amables, etc.

- Cal incidir en el programa del camí amic i de la protecció dels entorns escolars. Es proposa millorar la seva senyalització i orientar-la cap a la mobilitat rodada, no cap als vianants (per exemple, senyalització a terra i vertical, pintar voreres, introduir coixins berlinesos o esquenes d'ase, etc.). També es proposa millorar el manteniment dels camins ja existents. Es valora com un bon exemple les intervencions que s'estan realitzant a la ciutat de Barcelona amb el programa de "Protegim les Escoles".

- Es proposa crear espais o illes de vianants. Una estratègia per fer-ho es fer voreres passants al llarg d'una quadrícula de carrers per indicar al conductor que està entrant a un espai d'especial protecció cap al vianant.

- Cal fer difusió de la norma dels 30km/h en vies urbanes. S'han de posar indicacions, senyalística, radars dissuasius i panells d'avís de velocitat.

- Es demana fer més amable l'urbanisme de Badalona per als vianants introduint més verd als carrers.

- Es denuncia que molts carrers tenen una elevada contaminació de l'aire i acústica.

## **Eix 2: Bicicleta i VMP 2. Augmentar l'ús de la bicicleta/vmp desenvolupant una xarxa de carrils bici i itineraris pedalables ordenada i connectada.**

- Cal millorar la connectivitat de la xarxa de carrils bici, perquè actui com una vertadera infraestructura ciclista.
- Els eixos bàsics de bicicleta cal dotar-los de carrils bici prou amples per a circular de manera còmode amb la família, generant una infraestructura segura també per a nens.
- Es denuncia que el carril bici que recorre el passeig Marítim no és segur, està mal dissenyat i compta amb nombrosos obstacles al llarg del seu recorregut.

## **Eix 3: Transport públic. Promoure un transport públic de qualitat i competitiu aconseguint la màxima cobertura i intermodalitat**

- Badalona té un dèficit de carril bus a nivell comparat, respecte a ciutat del seu entorn i similars. Sense carril bus segregat, la xarxa de bus no té sentit perquè no es competitiva respecte a la resta de mitjans de transport.
- El sistema de concessió del servei d'autobús que té l'Ajuntament de Badalona no afavoreix a la racionalització de la xarxa, atès que es cobra per quilòmetre recorregut.
- Es comparteix la percepció que molts dels autobusos circulen bastant buits, que tots passen pels mateixos carrers, que sovint circulen en forma de cordó, enganxats uns als altres, i que donen molta volta, amb unes rutes poc intel·ligibles. Al respecte, es proposa dotar a la xarxa d'autobusos més petits (bus de barri), que passin amb més freqüència, tot tendint cap a un disseny més ortogonal de la xarxa.
- Es demana millorar la connexió de transport públic amb l'àmbit de Can Ruti.

## **Eix 4: Vehicle privat a motor. Fomentar l'ús racional del vehicle privat, optimitzant la xarxa, fomentant el vehicle compartit i aplicant mesures que facilitin el canvi a modes tous. Implementar la ZBE, potenciar la flota de vehicles públics elèctrics i la creació de punts de recàrrega.**

- Al voltant de la pacificació de Francesc Layret, es considera una bona proposta. Tanmateix, s'indica que altres carrers també podrien acollir aquestes pacificacions, com carrer de la Creu, carrer Alfons XIII o carrer Francesc Macià, etc. En aquest sentit, s'afegeix que es pot intervenir en clau de pacificació sense fer grans obres, tan sols modificant el repartiment d'espai a la calçada i promovent la mobilitat en transport públic i la sostenible.
- Al carrer Coll i Pujol té massa mobilitat rodada, és perillós i els vehicles van massa ràpid. S'hauria de generar alternatives de mobilitat rodada que permetessin descongestionar aquest eix i fer-lo evolucionar cap a un espai pacificat i segur per als vianants. Ara mateix molta de la circulació mar – muntanya passa per allà i si es pacifica sense trobar alternatives es generarà un important coll d'ampolla.
- Es proposa restringir la circulació en alguns entorns de la ciutat només al veïnat, videocontrolant o limitant l'accés amb pilones. Es posa com a exemple l'àmbit de la Vila de Badalona.

## **Eix 5: Aparcament. Equilibrar l'oferta i la demanda d'aparcaments tenint en compte els residents.**

- En relació a la millora de la càrrega i descàrrega i de la distribució de mercaderies al centre de Badalona es fa la següent proposta: construir un hub logístic de distribució de mercaderies soterrat al solar de Can Llanés (solar del Corte Inglés). Els vehicles grans descarregarien en aquest equipament que després distribuïria vehicles amb mitjans més àgils i sostenibles.
- Es proposa crear un gran aparcament dissuasiu a l'àmbit de Pomar, que permeti connectar-se amb mitjans sostenibles i transport públic amb el centre de Badalona, amb la ciutat de Barcelona i amb l'àmbit de Can Ruti. Un bon espai seria al voltant del Centre de Convencions i Negocis de Badalona.

## INFORME DE RESULTATS DELS TALLERS DE DEBAT. DISTRICTE 2

Nombre de participants: 2

Homes: 2

Dones: 0

### **Al voltant de la gestió del procés participatiu es demana:**

- Que s'introdueixi a la presentació informació sobre el compliment de l'anterior PMU per part de l'Ajuntament de Badalona.
- Definir un espai de seguiment per part de les entitats del desplegament del futur PMU.

### **Eix 1: Vianants. Afavorir les condicions per a la mobilitat dels més vulnerables a través de la pacificació i la creació d' àrees de centralitat de vianants i de l'accessibilitat entre barris. la ciutat dels 15 minuts.**

- Cal considerar la perspectiva de gènere alhora de tractar els desplaçaments a peu a la ciutat. La majoria d'ells es realitzen per part de dones i molts d'ells vinculats a les tasques de cura.

- El barri de Sant Crist té moltes barreres arquitectòniques. En aquest sentit cal plantejar un pla integral de millora i arranament de les voreres. S'indiquen alguns carrer amb problemes d'accessibilitat:

- Passatge Milà i Fontanals
- Carrer d'Àngel Guimerà
- Carrer Pallaresa
- Passatge Rodó
- Carrer de Chopin

- Es demanen millores d'accessibilitat al barri de Sistrells (ex: carrer Cid Campeador). També al bari de Puig – Fred (ex: carrer Milà, entre Gènova i carrer dels Alps. I també al barri de la Salut (ex: carrer Miquel del Prat entre Ricard Strauss i Orió.

- L'Ajuntament de Badalona no té un pla de mobilitat d'empresa, per als seus treballadors. És imprescindible fer-lo per ordenar la seva mobilitat interna.

- Cal un pla específic d'accessibilitat per al sector nord del barri de la Lloreda. S'apunten, en aquest sentit, algunes dades que permeten copsar la problemàtica d'aquest entorn:

- De les 53 porteries del l'àmbit, 29 no tenen accés directe al carrer (a peu pla) i per tant, no tenen garantida l'accessibilitat.
- No hi ha vies de circulació rodada entre els diversos carrers que conformen aquest àmbit, són tot vies cíviques poc accessibles (amb 106 trams d'escales i un total de 1028 esglaons).
- Només s'han construït 16 trams de rampes, superant 105 esglaons.
- 11 dels trams de rampa tenen projecte sense executar, el que permetria superar 65 esglaons més.
- Manquen els projectes de 13 trams d'escales a superar amb rampes i de 7 trams a superar amb escales mecàniques.

- L'objectiu que ha de perseguir aquest pla és garantir l'accessibilitat de tots els habitatges i també entre els diversos carrers que conformen el sector.
- S'ha de promoure una mobilitat segura i sostenible i pacificada al voltant dels centres escolars.
- Es denuncia que les rampes mecàniques del barri de Sant Crist sovint no funcionen.
- Cal un pla específic de supressió de barreres arquitectòniques i d'accessibilitat al barri de Montigalà. És un barri que es va fer pensant exclusivament en la mobilitat rodada privada. No hi ha guals, ni continuïtat de les voreres ni un bon tractament de la mobilitat a peu o en bicicleta.

## **Eix 2: Bicicleta i VMP 2. Augmentar l'ús de la bicicleta/vmp desenvolupant una xarxa de carrils bici i itineraris pedalables ordenada i connectada.**

- A Badalona no es pot parlar de xarxa de bicicleta. No existeix atès que els trams de carril bicicleta no estan connectats entre ells.
- L'edifici del Viver compta amb aparcament per a bicicletes, però no és de rotació sinó places reservades per a usuaris concrets. Cal afegir també places per usuaris esporàdics.
- Al carrer Sant Bruc les bicicletes pasen per la calçada, però entre la vorera i el carril bus, el que genera un conflicte a les parades d'autobús. Cal millorar aquests encaixos per donar més seguretat a vianants i usuaris del transport públic.
- La xarxa de carrils bici ha de ser segregada i en calçada, per millorar la seguretat dels seus usuaris i la convivència amb els altres modes de transport.
- Cal actualitzar la normativa municipal per evitar que els vehicles de mobilitat personal (i concretament, els patinets) facin servir les voreres en els seus desplaçament. En aquest sentit, es posa com a exemple la regulació de la que s'ha dotat la ciutat de Santa Coloma.
- Cal dotar al districte 2 d'un carril bicicleta mar – muntanya que connecti el centre amb la zona nord i fins al carrer Mozart, enllaçant amb la infraestructura ciclista del municipi de Santa Coloma. L'itinerari seria des de la plaça Pompeu Fabra – carrer Sant Bru – Rambla Sant Joan – carrer d'Olof Palme – carrer d'Apenins – carrer Rossini – carrer Mònaco – carrer d'Itàlia – carrer Mozart (Santa Coloma de Gramenet).
- Vinculat a la proposta anterior, cal resoldre la connexió amb bicicleta entre la zona de la plaça Pompeu Fabra i el carrer de Sant Bru.

## **Eix 3: Transport públic. Promoure un transport públic de qualitat i competitiu aconseguint la màxima cobertura i intermodalitat**

- Es proposen diversos canvis en la xarxa d'autobusos de Badalona:
  - La línia B-15 hauria d'allargar la seva ruta per arribar fins al CAP d'Apenins-Montigalà i a la zona del carrer Milà, una àmbit amb moltes pendents i on resideix molta gent gran.
  - La línia N-2 hauria d'acabar el seu trajecte al Campus de Can Ruti.



- La línia N-11 hauria de tenir el mateix recorregut d'anada i de tornada. Es proposa, en aquest sentit, que ho faci per l'interior del barri de Pomar.
- La línia N-9 hauria de modificar el seu recorregut per donar servei a la zona de Martí Pujols, atès que amb els seus canvis de recorregut l'N-11 deixarà de fer-ho.
- Es proposa que la B-80, que actualment acaba a Montigalà, allargui la seva ruta i esdevingui una llançadora per arribar a Can Ruti, a través del lateral de l'autopista. Caldria posar alguna parada intermitja en un intercanviador vehicle privat / autobús vinculada a un aparcament dissuasiu.

- En relació al projecte d'implantació d'un carril bus a la Rambla Sant Joan, es planteja la necessitat de crear una reserva d'aparcament de càrrega i descàrrega entre el carril bici i la vorera, al tram entre el parc i el carrer Salvador Espriu (números 87 a 91). Per encabir aquesta reserva caldrà retrocedir la vorera uns metres, fet que no es considera problemàtic perquè es tracta d'una vorera molt àmplia. En cas de que no es faci aquesta reserva el carril bus patirà molta indisciplina (la gent no el respectarà), deixant sense efecte aquesta millora en la infraestructura del transport públic.

**Eix 4: Vehicle privat a motor. Fomentar l'ús racional del vehicle privat, optimitzant la xarxa, fomentant el vehicle compartit i aplicant mesures que facilitin el canvi a modes tous. Implementar la ZBE, potenciar la flota de vehicles públics elèctrics i la creació de punts de recàrrega.**

- Cal considerar que alguns trams dels laterals de l'autopista reben molt trànsit, especialment allà on coincideixen les entrades i les sortides d'aquesta.

**Eix 5: Aparcament. Equilibrar l'oferta i la demanda d'aparcaments tenint en compte els residents.**

- S'ha de modificar el sistema de càrrega i descàrrega del municipi, que ara funciona amb moltes places reservades per vehicles concrets. A més, moltes de les reserves pateixen indisciplina dels conductors, per exemple, aquelles que hi ha al voltant dels centres educatius.

- S'ha de traslladar l'aparcament de les motos a la calçada amb un doble objectiu. El primer, alliberar les voreres de l'ocupació que fan aquests vehicles. El segon, millorar la visibilitat als passos de vianant substituint places de cotxes per places de motos. Es demana també, en aquest sentit, modificar la normativa per tal que les motos no puguin aparcar a les voreres, encara que facin més de tres metres.

## INFORME DE RESULTATS DELS TALLERS DE DEBAT. DISTRICTE 3

Nombre de participants: 13

Homes: 10

Dones: 3



La part deliberativa s'ha organitzat en dos grups de treball.

### **GRUP 1**

**Al voltant de la gestió del procés participatiu es demana:**

- Es planteja que, més enllà de la planificació i disseny de nous projectes i iniciatives a la ciutat de Badalona, és imprescindible que es faci complir les normatives existents. En aquest sentit s'indica que no es compleixen moltes de les regulacions que s'impulsen.

**Eix 1: Vianants. Afavorir les condicions per a la mobilitat dels més vulnerables a través de la pacificació i la creació d' àrees de centralitat de vianants i de l'accessibilitat entre barris. la ciutat dels 15 minuts.**

- Cal considerar l'element de l'orografia a l'hora de planificar les polítiques de mobilitat. Aquesta té unes implicacions molt rellevant sobre la mobilitat dels barris de muntanya de Badalona, com els del districte 3.

- S'exposa que no hi ha una alternativa per accedir de manera segura a peu fis a l'hospital de Can Ruti. S'exposa que fins i tot s'ha de fer algun tram pel mig de la carretera. Es proposa, per abordar-ho, recuperar l'antic camí de Can Ruti com una via pacificada i accessible per accedir a l'hospital.

- Cal actualitzar i completar el projecte de camins amics al districte 3 de Badalona i al conjunt de la ciutat. En aquest sentit, s'exposa que molts equipaments educatius no tenen el seu entorn pacificat ni tampoc un projecte de camí amic vinculat al centre. I els que el tenen, està en males condicions i molt deteriorat. Es planteja com una acció prioritària si realment es vol prioritzar la mobilitat a peu.
- Vinculat a aquesta darrera idea s'exposa que el districte 3 és un territori amb molta circulació de serveis d'emergència, però també amb molts centres educatius. Això implica molts conflictes i entorns poc segurs pel veïnat. Es demana en aquest sentit ordenar la mobilitat dels serveis (ambulàncies, bombers, etc.) per fer-la compatible amb els vianants.
- El carrer Molí de la Torre és bidireccional i té molta densitat de trànsit. Així mateix, molts vehicles la fan servir com a via ràpida perquè no té semàfors. En aquest sentit, es tracta d'una via poc segura, especialment en els creuaments transversals. Es demana cercar estratègies per facilitar la convivència amb els vianants.
- Cal transformar alguna de les principals artèries del districte, que connecten la zona de muntanya amb el centre de Badalona, amb un eix pacificat, segur i accessible per la mobilitat dels vianants.
- Els barris de Búfala i Sant Crist tenen molts problemes d'accessibilitat en els seus carrers. Les voreres solen ser molt estretes i inaccessible. Així mateix, manquen guais a les voreres i alguns dels que existeixen no compleixen normativa. Es proposa pensar en aquest àmbit a l'hora de treballar l'estratègia de les plataformes úniques o les vies amb prioritats invertides.
- L'ambulatori de Búfala té un entorn inaccessible per la gent amb mobilitat reduïda
- Respecte a l'estratègia de pacificació, plataforma única i/o prioritats invertides es planteja l'oportunitat de definir intervencions tàctiques (provisionals i reversibles i no definitives) que siguin més econòmiques i permetin estendre la transformació al màxim de carrers dels entorns que es pacifiquin.
- Cal fer accessible el tanatori per a les persones amb mobilitat reduïda.

## **Eix 2: Bicicleta i VMP 2. Augmentar l'ús de la bicicleta/vmp desenvolupant una xarxa de carrils bici i itineraris pedalables ordenada i connectada.**

- Es valora, al voltant del projecte de la bicicleta pública, que cal considerar l'orografia del districte 3 i evitar que totes les bicis es concentrin a les parades de mar.
- Es denuncia la manca de continuïtat dels carrils bicicleta de la ciutat. Es demana, en aquest sentit, que l'Ajuntament sigui realista i que quan plantegi que la xarxa de Badalona té 30 km. s'expliqui quines condicions té aquesta xarxa i les seves discontinuïtats.
- Cal plantejar una estratègia pedagògica per tal que els i les badalonins coneguin i respectin la normativa dels carrils 30.
- Cal plantejar la dotació d'una infraestructura ciclista segregada i en calçada, considerant, especialment, els carrers amb pendent del districte, on la bicicleta no pot compartir espai amb el cotxe.

### **Eix 3: Transport públic. Promoure un transport públic de qualitat i competitiu aconseguint la màxima cobertura i intermodalitat**

- Cal millorar el servei de Nit-Bus a Badalona i, específicament, al districte 3. S'exposa, per exemple, que la línia N11 no fa el mateix trajecte a la anada i a la tornada, deixant sense serveis a uns o altres barris. També s'exposa que el servei no permet fer parada a demanda, possibilitat que sí es contempla a Santa Coloma o Barcelona. Fer-ho podria permetre millorar molt la cobertura del servei i donar més seguretat a les seves usuàries.
- A les parades d'autobús del districte 3 manca il·uminació, bancs, marquesines, etc.
- Les parades d'autobús dels carrers amb més pendent tenen problemes d'accessibilitat i d'inseguretat en l'ús de les rampes. Caldria redissenyar-les per fer-les més accessibles.
- Tots els autobusos que creuen verticalment el barri ho fan pel carrer Independència. Es proposa, en clau de millorar la cobertura del servei, fer que algun d'ells pugui per carrer Doctor Robert.
- Manca freqüència a la xarxa d'autobús, especialment els caps de setmana i festius.
- Seria convenient completar la xarxa d'autobusos amb alguna línia de caràcter més local o del mateix districte, que acabi de complementar la cobertura del servei.

### **Eix 4: Vehicle privat a motor. Fomentar l'ús racional del vehicle privat, optimitzant la xarxa, fomentant el vehicle compartit i aplicant mesures que facilitin el canvi a modes tous. Implementar la ZBE, potenciar la flota de vehicles públics elèctrics i la creació de punts de recàrrega.**

- L'accés als polígons per part dels vehicles industrials i dels camions de gran tonatge es realitza a través de la trama urbana, el que comporta problemes de seguretat i de fluïdesa del trànsit. Es proposa, en aquest sentit, regular de manera clara els itineraris d'aquests vehicles d'accés i sortida de les zones industrials.

### **Eix 5: Aparcament. Equilibrar l'oferta i la demanda d'aparcaments tenint en compte els residents.**

- Es valora de manera positiva la possibilitat d'implantar la zona verda d'aparcament al districte 3 i al conjunt de Badalona. Tanmateix, es considera que caldria iniciar el desplegament pels barris amb més densitat poblacional i considerar que alguns del barris de muntanya necessiten el vehicle privat de manera obligada. També es demana complementar la implantació de la zona verda amb la construcció d'aparcaments dissuasius.
- Respecte al pagament per l'aparcament a Can Ruti, es valora qui si s'optés per aquesta estratègia caldria acompanyar-la d'altres accions, que assegurin un accés gratuït i equitatiu a l'equipament. S'apunta, en aquest sentit, crear un aparcament dissuasiu connectat amb l'hospital per una llançadora. Aquest aparcament hauria d'emprar-se tant per usuaris com per treballadors, que formen també part de la problemàtica. En aquest sentit, es recorda que els treballadors de l'hospital col·lapsen les vies d'accés a l'equipament durant les

hores punta. Com a espai més adequat per acollir l'aparcament dissuasiu es proposa el polígon de Can Guixeres.

- Cal que es faci respectar la reserva de places de mobilitat reduïda a l'hospital de Can Ruti. Hi ha una important manca de civisme al respecte.

## **GRUP 2**

### **Eix 1: Vianants. Afavorir les condicions per a la mobilitat dels més vulnerables a través de la pacificació i la creació d' àrees de centralitat de vianants i de l'accessibilitat entre barris. la ciutat dels 15 minuts.**

- Cal considerar l'element de l'orografia a l'hora de planificar les polítiques de mobilitat. Aquesta té unes implicacions molt rellevant sobre la mobilitat dels barris de muntanya de Badalona, com els del districte 3, que afecta sobretot a la mobilitat de les persones amb mobilitat reduïda. Es planteja una solució urbanística a llarg termini, amb ampliació de les voreres dels carrers transversals (direcció mar-muntanya).

- Com a exemples concrets es destaca que carrers, com Tànger o Nelson Mandela tenen una accessibilitat nul·la per l'orografia i la presència d'escales. En aquests carrers es demana que es facin escales mecàniques i ascensors per salvar els desnivells existents.

- Es demana millorar l'accessibilitat als espais esportius. El carrer Campoamor és un carrer pacificat, però la part pròxima a l'equipament esportiu està sempre plena de vehicles aparcats, a més de panots aixecats, pel que es demana que estigui tancat a la circulació de vehicles a motor.

- Es planteja la necessitat de fer rutes per a vianants amb la indicació del temps de recorregut, per incentivar que la ciutadania faci més desplaçaments a peu. També es demana que es respectin les zones de vianants i que es marquin de manera adequada els passos de vianants no marcats.

- Es demana la millora de la seguretat a l'entorn dels centres educatius del districte.

- En relació a la millora de la seguretat als passos de vianant, es demana que davant d'aquests no es posin elements que puguin limitar la visibilitat als conductors i/o vianants. Es sol·licita que es posin aparcament de motos a banda i banda dels passos de vianants, i d'aquesta manera es treuen les motos aparcades a la vorera. També es demana que es pinti amb pintura vermella el terra per generar zones de seguretat davant dels passos de vianants.

- La rotonda de l'Avinguda Cerdanya amb el carrer Joan d'Àustria no disposa de passos de vianants.

- Es destaca que a les zones de vianants residencials els semàfors en fase verda es posen en intermitent en àmbar quan els vianants el tenen en vermell, amb el que es genera confusió i possibilitat de generar accidents. Es sol·licita que els semàfors no es posin en aquest cas en àmbar intermitent.

- L'autopista suposa una barrera que divideix els barris. Hi ha barris que no disposen de passos específics, pel que es demana millorar la permeabilitat, obrint nous passos i triplicar l'amplada del carrer Coll i Pujol.

- Es demana que els passos de vianants es facin en el sentit de la marxa dels vianants, no provocant que el vianant hagi de fer desplaçaments que no són naturals. Es defensa que el

vianant ha de poder seguir sempre el camí més curt i natural i que els desviaments els han de fer la resta de modes de mobilitat.

- S'assenyala que els problemes de mobilitat es solucionarien reduint la mobilitat, fent la ciutat dels quinze minuts, descentralitzant la ciutat amb equipaments i serveis més propers als barris.

## **Eix 2: Bicicleta i VMP 2. Augmentar l'ús de la bicicleta/vmp desenvolupant una xarxa de carrils bici i itineraris pedalables ordenada i connectada.**

- Es planteja la necessitat de millorar l'accés a les zones industrials en bicicleta, a peu i en transport públic, amb senyalització adequada.

## **Eix 3: Transport públic. Promoure un transport públic de qualitat i competitiu aconseguint la màxima cobertura i intermodalitat**

- Es denuncia que hi ha una manca absoluta de carrils bus independents als carrers principals, que permeti fer competitiu el autobús davant del transport privat. Aquests carrils bus haurien d'estar complementats amb carrils bici tàctics, pintats en primera instància amb pintura, i posteriorment definitius.

- Es planteja la possibilitat de crear una nova línia circular en dos sentits que uneixi els barris de la Zona Nord (Pomar, Bac de Roda, Bufalà) i que continuï pel lateral de l'autopista, junt amb línies diagonals i horitzontals a les avingudes dels Vents i Bufalà.

- Es proposa crear una línia de bus que passi pels equipaments del districte i permeti el desplaçament cap al centre de la ciutat com a bus llançadora.

- També es proposa crear una nova línia d'autobús que connecti l'estació de Renfe de Montgat amb Can Ruti.

- Es proposa millorar l'accessibilitat als entorns de parada. Es comenta que en algunes parades que compten amb plataforma no és possible el desplegament de rampes per la presència d'obstacles.

- Es recull la percepció que les dobles parades que existeixen en alguns punts no són un benefici per la mobilitat. Tot i que són un intent de donar solució al caos provocat per la multiplicitat de línies, en realitat donen molts problemes, que afecten sobretot a l'accessibilitat de la gent gran i de les persones amb mobilitat reduïda, donat que els autobusos no s'aturen sempre al mateix punt.

- Es planteja la necessitat de millorar la informació a les parades sobre quins autobusos han de passar. Es demana que la informació sigui amb veu, per permetre l'accés a la mateixa a persones amb discapacitat visual, i també col·locar encaminaments a les parades.

- El veí de Llefia, al districte 4, indica que al seu barri no hi ha cap parada d'autobús que tingui indicadors del temps que falta per arribar els vehicles, i que la majoria de parades no disposen de marquesina.

- Es reflexiona sobre el fet que les persones amb mobilitat reduïda tenen moltes dificultats per desplaçar-se, sobretot en els carrers transversals (mar-muntanya) on les persones que

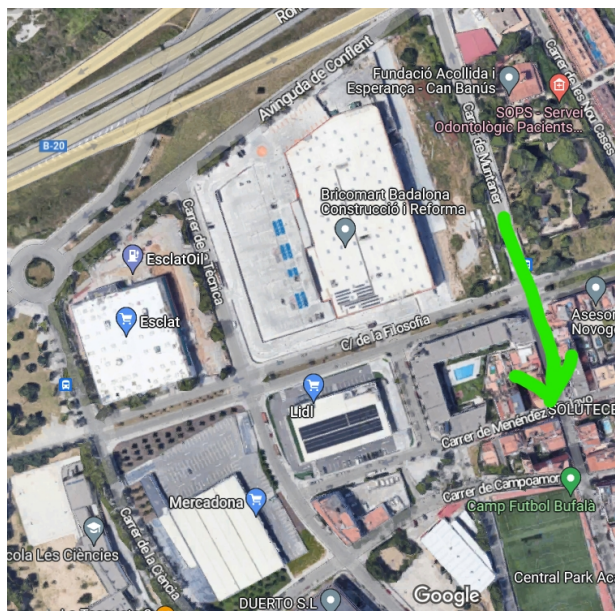
s'han de desplaçar amb cadires de roda sovint veuen com la cadira els tomba. La mobilitat d'aquestes persones es resol amb un servei porta a porta de transport especial, però es proposa que per a millorar la mobilitat d'aquestes persones, el servei hauria de ser públic i discrecional, és a dir que esdevingui un servei de la xarxa de transport públic, que quedi inclòs com a servei públic de mobilitat i no vinculat als serveis socials. Caldria també una solució urbanística a llarg termini, amb ampliació de les voreres dels carrers.

**Eix 4: Vehicle privat a motor. Fomentar l'ús racional del vehicle privat, optimitzant la xarxa, fomentant el vehicle compartit i aplicant mesures que facilitin el canvi a modes tous. Implementar la ZBE, potenciar la flota de vehicles públics elèctrics i la creació de punts de recàrrega.**

- Es planteja que caldria finalitzar el lateral nord de la C-31, entre els carrers Cool i Pujol i la Rambla de Sant Joan, amb la ubicació d'un carril bici en els laterals. D'aquesta manera es podria endreçar el trànsit en aquesta zona.

- A l'encreuament del carrer Migjorn amb el carrer Nelson Madela, es sol·licita ubicar un llom d'ase o pas de vianant elevat, perquè els vehicles circulen a velocitat elevada.

- El creuament del carrer Filosofia amb el carrer de la Tècnica és un punt conflictiu per la circulació pel fet que existeixen a la zona quatre centres comercials que són atractors de mobilitat en vehicle privat. Abans els cotxes baixaven pel carrer de la Ciència, però l'existència d'una parada d'autobús ha obligat a modificar el recorregut, i els cotxes han de baixar pel carrer de la Tècnica, el que provoca col·lapses. S'apunta que amb un canvi de sentit del carrer Muntaner, tot en sentit mar, evitaria passar per aquest encreuament.



- Es demana sincronitzar els semàfors, amb velocitat regulada, per reduir la contaminació, especialment a la sortida de Can Ruti i als laterals de la B-20.

- Es demana que es millori al senyalització a la rotonda de la comissaria dels mossos d'esquadra, donat que és un punt negre amb molts accidents.

### **Eix 5: Aparcament. Equilibrar l'oferta i la demanda d'aparcaments tenint en compte els residents.**

- Es comenta que al carrer Alfons XIII, entre el Lidl i el metro, hi ha supermercats que no tenen aparcament, el que genera congestió a la zona. També es denuncia que no hi ha zones de càrrega i descàrrega.



## INFORME DE RESULTATS DELS TALLERS DE DEBAT.

### DISTRICTE 4

Nombre de participants: 8

Homes: 5

Dones: 3



#### **Al voltant de la gestió del procés participatiu es demana:**

- Es valora negativament que s'hagi fet el treball de diagnosi en base als districtes censal, i no a la divisió administrativa de districtes actual. S'entén que això desnaturalitza les dades d'alguns territoris i barris.

#### **Eix 1: Vianants. Afavorir les condicions per a la mobilitat dels més vulnerables a través de la pacificació i la creació d' àrees de centralitat de vianants i de l'accessibilitat entre barris. la ciutat dels 15 minuts.**

- Cal millorar la visibilitat dels passos de vianants (ex: passos de vianants del carrer Sant Mori, del carrer d'Europa, el carrer de Quevedo amb Havana o al carrer de Ramiro de Maetzu). Es proposa, en aquest sentit, situar aparcament de motos o algun altre element allà on hi hagi passos de vianants.

- Cal millorar el manteniment de les vies públiques. Falten senyals i moltes d'elles estan mal pintades. Aquesta manca de manteniment provoca problemes viaris i males interpretacions, com en el cas de l'aparcament o dels passos de vianants. Es proposa, en aquest sentit, introduir un òrgan fiscalitzador dels projectes de manteniment i millora de l'espai públic, per assegurar que es realitzen correctament les intervencions (amb especial cura a la senyalització).

- Cal gestiona correctament les plataformes úniques. En algunes hi ha semàfors o altres senyalitzacions que contradiuen la prioritat dels vianants.

- Cal millorar els temps dels semàfors, tant per facilitar la mobilitat a peu com per evitar col·lapses innecessaris del vehicle privat a causa d'una incorrecta senyalització (ex: carrer d'Alfons XIII amb carrer Maresme).
- Es proposa estendre les accions de tallar els carrers als vehicles privats durant les entrades i sortides de les escoles en els entorns escolars.
- Cal millorar l'accessibilitat de les voreres. S'han comptabilitzat fins a setanta tres obstacles a l'àmbit de Llefià, entre bol·lards, escocells, pals elèctrics, fanals, semàfors i armaris d'instal·lacions. També s'han detectat un elevat nombre de voreres sense l'amplada mínima per ser considerades accessibles. També apareixen una vuitantena de passos de vianants no adaptats o amb el qual en molt mal estat. La majoria dels passos de vianants no gaudeixen del paviment tàctil per persones invidents (es especialment greu, en aquest sentit, el cas del CAP de Gran Sol, que no gaudeix de paviment tàctil en cap de les voreres del seu entorn. S'han detectat també fins a un centenar de passos de vianants sense senyalitzar, ni vertical ni horitzontalment (ex: carrer de Mare de Deu de Lorda, carrer Aribau o els carrers de la "zona dels planetes"). Es detecta una ruta inaccessible per a persones amb mobilitat reduïda al voltant de l'equipament de la Generalitat del carrer de la Mare de Deu de Lorda.
- Es destaca el mal estat global a nivell d'accessibilitat de vianants del carrer de la Mare de Deu de Lorda.
- Cal considerar el carrer Joan Valera dintre de la xarxa bàsica de vianants, atès que hi ha dos centres educatius al mateix carrer.
- La plaça Madrid té el paviment en molt mal estat i és inaccessible.
- La vorera de la Rambla Solidaritat té trams impracticables.
- Cal definir un pla de manteniment del conjunt dels carrers de Llefià i de Badalona, per anar-los arrançant poc a poc. La majoria de carrers tenen deficiències o es troben en molt mal estat. Cal començar per aquells espais que tenen més densitat d'ús.
- Des de la sortida del metro d'Artigas – Sant Adrià fins a l'hospital de l'Esperit Sant hi ha un trajecte inaccessible en cadira de rodes.
- Al carrer de Pérez Galdos no es respecta la prohibició de circular amb patinets. Es proposa que es controli la convivència entre els diversos modes de mobilitat en aquest espai.
- Es proposa que alguns semàfors incloguin informació sobre el temps disponible per creuar, especialment allà on hi facin més ús els col·lectius més vulnerables (infants, gent gran, persones amb diversitat funcional, etc.).
- Es proposa realitzar un pla de camins escolars, especialment en l'entorn d'aquelles escoles on ara per ara no es realitza cap acció de sensibilització.
- Cal incloure les necessitats dels discapacitats visuals en el treball de disseny de l'espai públic. Es posa l'exemple del tractament cromàtic de les voreres i els seus diversos elements.
- Cal afegir passos de vianants a nivell, amb prou amplitud, per millorar la seguretat dels vianants en aquells entorns amb un ús més intensiu i per part de col·lectius més vulnerables.

- Es proposa incloure la perspectiva de gènere en el disseny de l'espai públic, sobretot pel que fa al tema de recorreguts, seguretat, il·luminació, etc.
- Cal dotar de permeabilitat a la C-31. També es demana millorar la permeabilitat de la rotonda de Juan Valera, situada sota la C-31. En aquest sentit es destaca que els vianants han de fer molts creuaments per poder passar d'una banda a l'altra.

### **Eix 2: Bicicleta i VMP 2. Augmentar l'ús de la bicicleta/vmp desenvolupant una xarxa de carrils bici i itineraris pedalables ordenada i connectada.**

- No hi ha carrils bici en tot el barri de Llefià. A més, atenent a la intensitat de trànsit que tenen els carrers del barri en hores punta es fa molt perillós l'ús de la bicicleta sense una infraestructura adequada. S'apunta, així mateix, que l'actual xarxa està molt mal connectada amb la zona de Llefià. Respecte a aquesta darrera idea es proposa enllaçar la xarxa de bicicleta amb el barri de Llefià promovent un carril segregat per bici a l'avinguda Sant Mori.
- Es destaca la mala convivència a les voreres entre els vianants i les bicicletes. Es demana que es doti als ciclistes d'una infraestructura segregada en calçada. Es recorda així mateix que sovint els carrils bici en calçada no són respectats pels conductors que estacionen els seus vehicles.
- Cal un model de sistema de bicicletes públiques que integri el conjunt de la xarxa, també amb el bicing de Barcelona.
- Cal proveir els barris de Badalona d'aparcament segur per a bicicletes. També a la zona dels polígons, per promoure'n l'accés amb mitjans de transport sostenibles. Cal tenir en compte que la zona industrial està desconnectada de la xarxa de transport públic.

### **Eix 3: Transport públic. Promoure un transport públic de qualitat i competitiu aconseguint la màxima cobertura i intermodalitat**

- Cal senyalitzar correctament el carrer Alfons XII en relació al transport públic, com per exemple, la prohibició de les parades i estacionaments de vehicles privats als àmbits de les parades d'autobús.
- Cal afegir paviment tàctil al voltant de les parades de l'autobús. A més, al carrer d'Alfons XIII hi ha esvorancs al paviment al voltant de les parades d'autobús.
- Cal afegir marquesina i banc a les parades d'autobús (ex: parades del carrer d'Alfons XIII).
- Cal regular el creuament a la zona de la plaça Trafalgar amb Ramiro de Maetzu. Es genera molta inseguretat per als vianants amb els vehicles que giren a la dreta en aquesta intersecció. Els cotxes giren sense mirar. Aquest fet es repeteix en altres llocs.
- Les plataformes de les parades d'autobús són massa petites en alguns punts, fins al punt que la porta del darrere de l'autobús ja no s'obre a la parada (ex: carrer Bernat Metge o carrer Quevedo).
- La parada d'autobús al costat de la sortida de metro d'Artigas – Sant Adrià passen molts autobusos i sovint ho fan un darrere de l'altre. S'acumulen tots i després passa molta estona

sense que passi cap. Cal millorar la condicions de circulació dels autobusos per evitar aquestes acumulacions.

- Es proposa implementar un bus llançadora que connecti el centre de Badalona amb l'hospital de Can Ruti, a fi i efecte de descongestionar l'accés amb vehicle privat. Seria una llançadora directa o gairebé directa, que permetés accedir ràpida i còmodament. Com alternatives per situar la parada d'origen es proposen Pompeu Fabra, Fondo o Montgalà.

**Eix 4: Vehicle privat a motor. Fomentar l'ús racional del vehicle privat, optimitzant la xarxa, fomentant el vehicle compartit i aplicant mesures que facilitin el canvi a modes tous. Implementar la ZBE, potenciar la flota de vehicles públics elèctrics i la creació de punts de recàrrega.**

- Cal millorar els temps dels semàfors, tant per facilitat la mobilitat a peu com per evitar col·lapses innecessaris del vehicle privat a causa d'una incorrecta senyalització (ex: carrer d'Alfons XIII amb carrer Maresme o carrer de Mena).

- No existeixen elements de reducció de velocitat al voltant dels centres escolars, com tampoc cap mena de senyalització vertical ni horitzontal.

- L'aparcament públic municipal de Badalona no gaudeix d'espais de càrrega per als seus abonats. En aquest sentit, es critica que l'única solució que es proposa és que els privats afrontin una inversió de 7 mil euros per afegir una estació de càrrega a la seva plaça.

- Cal millorar la visibilitat de les senyals de trànsit, especialment en relació a les copes dels arbres. Moltes vegades les senyals no es veuen fins que les tens a sobre. Fins i tot hi ha semàfors que no es veuen.

-Es destaca la millora a l'aparcament generat per la construcció d'aparcaments privats als interiors d'illa de les finques del barri de Llefià. En aquest sentit, s'ha anat millorant molt.

- Cal fer respectar les zones 30 per part dels vehicles privats. Sinó, es genera inseguretat per a la resta de modes de transport.

- Cal regular l'aparcament de les motos en vorera. Hi ha carrers del barri on aquesta pràctica dificulta l'accessibilitat de les voreres.

**Eix 5: Aparcament. Equilibrar l'oferta i la demanda d'aparcaments tenint en compte els residents.**

- Cal millorar el manteniment de les vies públiques. Falten senyals i moltes d'elles estan mal pintades. Aquesta manca de manteniment provoca problemes viaris i males interpretacions, com en el cas de l'aparcament o dels passos de vianants. Es proposa, en aquest sentit, introduir un òrgan fiscalitzador dels projectes de manteniment i millora de l'espai públic, per assegurar que es realitzen correctament les intervencions (amb especial cura a la senyalització).

- Al carrer d'Atlàntida hi ha vehicles industrials que aparquen a la vorera sud. Arriben fins i tot a envair totalment la vorera i impedir el pas de vianants.

- Els participants es mostren en desacord en fer pagar per aparcar a l'aparcament de Can Ruti.

## INFORME DE RESULTATS DELS TALLERS DE DEBAT.

### DISTRICTE 5

Nombre de participants: 5

Homes: 2

Dones: 3



Al voltant de la gestió del procés participatiu es demana:

- Millorar les convocatòries i la seva difusió per facilitar la participació de les entitats i de la ciutadania.
- Aclarir en quin eix de debat s'aborda la millora de la mobilitat de les persones amb mobilitat reduïda que es desplacen en vehicles de mobilitat personal.

**Eix 1: Vianants. Afavorir les condicions per a la mobilitat dels més vulnerables a través de la pacificació i la creació d' àrees de centralitat de vianants i de l'accessibilitat entre barris. la ciutat dels 15 minuts.**

- Cal fer accessible el "pont vermell" de l'estació de la Renfe, o bé cercar alternatives provisionals que resolguin aquesta problemàtica fins que la futura urbanització d'aquest àmbit faciliti el creuament de les vies de manera accessible. En aquest sentit es recorda que hi han projectats quatre passos inferiors per facilitar aquesta connectivitat, que es podrien incloure com accions del present pla de mobilitat. Es recorda, així mateix, que permeabilitat de les vies de la Renfe és un problema pel conjunt del barri.
- Cal fer accessible l'escullera del Port de Badalona.

- Cal abordar, de manera prioritària, la millora de l'accessibilitat de les voreres a l'àmbit del barri de Progrés. Són estretes, amb manca de manteniment, amb barreres físiques, etc. Entre d'altres, cal parar atenció a la millora de l'accessibilitat del carrer d'Estrop.
- Problema d'aïllament de les illes d'habitatges del carrer Tortosa, que es troben entre el polígon i la zona de transformació i que tenen moltes dificultats per connectar-se, de manera àgil, còmode i accessible, amb els barris del seu entorn. A més, cal millorar l'accessibilitat de les seves voreres, que es troben en molt mal estat.
- S'assenyala la problemàtica dels entorns escolars a l'àmbit del carrer Indústria. Es denuncia una invasió i abús de la mobilitat en vehicle privat sobre la mobilitat a peu o en modes sostenibles. Es reclama la pacificació de l'entorn i fer complir les limitacions dels camins escolars. Cal promoure entorns segurs al voltant de les escoles i evitar que els pares i mares accedeixin fins a la mateixa porta de l'escola per deixar als infants. Al respecte es denuncia que les experiències que s'han realitzat en aquesta lògica han fracassat perquè la gent no compleix i la guàrdia urbana no en vigila el seu compliment.
- El pla de mobilitat de Badalona hauria d'incloure, com una de les seves accions, la redacció d'un pla general d'accessibilitat.

## **Eix 2: Bicicleta i VMP 2. Augmentar l'ús de la bicicleta/vmp desenvolupant una xarxa de carrils bici i itineraris pedalables ordenada i connectada.**

- Cal abordar la problemàtica en relació a la convivència entre VMP i bicicletes als carrils bicicleta segregats. S'exposa com molt ciclistes són poc respectuosos amb les persones amb mobilitat reduïda que fan ús d'aquesta infraestructura.
- S'ha de cercar una alternativa per a la connectivitat marítima en bicicleta. Cal tenir en compte que el futur desenvolupament urbanístic preveu la construcció d'un canal que trencarà l'actual continuïtat a través del Port. Cal doncs cercar alternatives per donar continuïtat al llarg del passeig Marítim i que connecti el barri amb el centre de la ciutat.
- Cal millorar la convivència de la mobilitat en bicicleta i de vianants al carrer Ponent, baixant el carril bici a la calçada, correctament segregat.
- Cal millorar la convivència de la mobilitat en bicicleta i de vianants al passeig Marítim, al tram entre el Port i la fàbrica d'Anís el Mono. En aquest sentit es proposa baixar el carril bici a la calçada, correctament segregat de la mobilitat rodada.

## **Eix 3: Transport públic. Promoure un transport públic de qualitat i competitiu aconseguint la màxima cobertura i intermodalitat**

- Cal promoure i defensar el projecte d'allargament del Trambesòs fins al Port l'estació de la RENFE, donant continuïtat a l'actual línia i generant un necessari intercanviador de transport públic.
- S'ha de cercar una alternativa per a la connectivitat marítima en transport públic. Cal tenir en compte que el futur desenvolupament urbanístic preveu la construcció d'un canal que trencarà l'actual continuïtat a través del Port. Cal doncs cercar alternatives per donar continuïtat al llarg del passeig Marítim i que connecti el barri amb el centre de la ciutat.

- Cal completar l'adaptació de la flota d'autobusos a nivell d'accessibilitat. En aquest sentit, s'exposa que aquells autobusos que tenen les rampes espatllades circulen durant a primera hora del matí esperant que cap usuari amb necessitats els utilitzi. Això provoca que algunes persones amb mobilitat reduïda hagin de deixar passar autobusos al no poder-hi pujar.
- Cal una línia de bus adaptada que connecti el centre de Badalona amb el tanatori de la ciutat.
- S'exposa que el model ortogonal de la xarxa bus de Barcelona podria encaixar bé a Badalona i millorar l'actual servei. Es constata que les línies tenen rutes molt recargolades.
- Estudiar la implantació d'una "tarja 0" que promogui la intermodalitat al transport públic i permeti reduir el número de desplaçaments amb vehicle privat dintre de la ciutat.

**Eix 4: Vehicle privat a motor. Fomentar l'ús racional del vehicle privat, optimitzant la xarxa, fomentant el vehicle compartit i aplicant mesures que facilitin el canvi a modes tous. Implementar la ZBE, potenciar la flota de vehicles públics elèctrics i la creació de punts de recàrrega.**

- Cal considerar, dintre del Pla de Mobilitat, el projecte de "Transformem l'autopista", que pretén transformar l'autopista C-31 en un eix verd d'equipaments amb mobilitat sostenible per millorar la salut i qualitat de vida del veïnat de Badalona.
- Problema d'aïllament de les illes d'habitatges del carrer Tortosa, que es troben entre el polígon i la zona de transformació i que tenen moltes dificultats per connectar-se, de manera àgil, còmode i accessible, amb els barris del seu entorn.
- Cal eliminar el trànsit rodat de camions i vehicles pesants pel carrer Tortosa, que és un carrer residencial amb usos veïnals. En aquest sentit, es proposa definir un itinerari alternatiu i prohibir qualsevol trànsit d'aquest tipus per aquest carrer.
- Problema del coll d'ampolla que es genera a l'àmbit del Gorg amb la mobilitat privada, tan pel que fa a moviments transversals com de mar – muntanya, amb especial incidència en les connexions cap a l'autopista C-31. En aquest sentit es proposa flexibilitat i millorar la connectivitat d'aquest àmbit promovent el doble sentit dels carrers de Pont i de Bori. Això permetria augmentar la capacitat i la redistribució viària.
- Cal un anàlisi de la mobilitat al voltant del futur equipament del carrer Montoriol. Aquest espai acollirà un centre eductiu, però al seu voltant hi ha diverses activitats que generen molta mobilitat rodada (ex: ITV o benzinera). Cal preveure la bona convivència d'aquests usos i protegir l'entorn escolar.
- Cal reordenar tot el trànsit de mercaderies i les reserves de càrrega i descàrrega del Polígon Sud. I cal controlar el correcte compliment d'aquesta ordenació.
- Es necessari considerar el coll d'ampolla que es forma a la zona del Pavelló Olímpic / Centre Comercial Màgic.



- La prova pilot de pacificació que s'ha desenvolupat al carrer de la Lluna ha generat molt problemes en el seu entorn, atès que ha desplaçat el seu trànsit cap als carrers perimetrals. També a augmentat el soroll i la contaminació en aquests carrers del voltant.
- Cal plantejar-se la continuïtat de carrers com el carrer Conquesta, fet que milloraria la connectivitat mar – muntanya.

### **Eix 5: Aparcament. Equilibrar l'oferta i la demanda d'aparcaments tenint en compte els residents.**

- Cal ordenar l'aparcament al voltant del Port i dotar al barri de l'oferta necessària per acollir la demanda esperada un cop es completi la transformació, en clau residencial, d'aquest entorn. Es proposa realitzar un pla d'aparcaments a tot el districte.
- Cal afrontar el possible impacte en l'aparcament del desenvolupament del projecte de les Tres Xemeneies, al municipi veí de Sant Adrià, però molt proper al districte 5.
- Cal ordenar l'aparcament i furgonetes al barri del Gorg, que actua com a borsa d'aparcament per aquesta mena de vehicles. Això és així perquè són zones no regulades. En aquest sentit, es proposa limitar l'aparcament en les zones residencials només a turismes. No sembla clar que la solució alternativa, la implantació d'un aparcament regulat d'àrea verda sigui necessari i adequat a Badalona.
- Cal preveure l'impacte que tindrà l'establiment de la ZBE a Badalona a zones com el Gorg en termes d'aparcament. En aquest sentit, la seva implantació progressiva farà que aquelles zones on s'implanti de manera més tardana rebin tota la pressió d'aparcament dels àmbits que quedin regulats.
- Cal que els nous projectes d'urbanització vetllin per incloure places d'estacionament reservades a persones amb mobilitat reduïda.
- Cal que les places de PMR siguin obertes i no reservades a vehicles concrets, per tal de facilitar la mobilitat d'aquesta mena de vehicles.
- Es proposa que les zones de càrrega i descàrrega puguin acollir aparcament de PMR els caps de setmana i festius, per facilitar la mobilitat d'aquest col·lectiu.
- Cal eliminar les reserves de càrrega i descàrrega per determinats establiments i fer que siguin lliures, mantenint aquesta funció però amb més flexibilitat.
- Es proposa realitzar un cens dels vehicles PMR i de les places associades per garantir un bon ús de les mateixes i evitar pràctiques no adequades.
- Cal una fiscalització i regularització dels guals d'aquest àmbit, tot retirant aquelles reserves que siguin incorrectes o que no tinguin al dia les corresponents taxes.

## INFORME DE RESULTATS DELS TALLERS DE DEBAT.

### DISTRICTE 6

Nombre de participants: 1

Homes: 1

Dones: 0



#### **Al voltant de la gestió del procés participatiu es demana:**

- S'assenyala que cal que els referents polítics s'impliquin i participin a les sessions. Si ells no assisteixen a les sessions del procés no es pot esperar que la ciutadania s'hi comprometi.
- Es troba a faltar que es facin processos participatius en els gran projectes de ciutat que impliquen transformacions en l'àmbit de la mobilitat. Es posa com exemple les actuacions al voltant de l'eix marítim que promou l'AMB.
- Es destaca la necessitat de que el Pla de Mobilitat es doti de recursos materials i econòmics per al seu desplegament. De res serveix planificar si després no hi ha eines per desenvolupar polítiques de millora de la mobilitat.

#### **Eix 1: Vianants. Afavorir les condicions per a la mobilitat dels més vulnerables a través de la pacificació i la creació d' àrees de centralitat de vianants i de l'accessibilitat entre barris. la ciutat dels 15 minuts.**

- Es necessari integrar més correctament la C-31 en l'estructura urbana de Badalona i facilitar-ne la seva permeabilitat, com a mínim de manera provisional fins que s'abordi l'eliminació d'aquest tram elevat. Cal fer la infraestructura més esponjosa i crear nous passos per poder-la creuar i donar continuïtat a la xarxa viària, tant des de la perspectiva

de la mobilitat a peu i bicicleta, com també des de la perspectiva del vehicle privat i el transport públic.

- Cal considerar com es farà el tractament de la bicicleta i dels vianants als futurs projectes d'urbanització de l'àmbit d'Eduard Maristany. En concret, es necessari pel els passos del tren i del tramvia incorporin també una solució per la mobilitat a peu i de bicicleta, tan en clau est – oest com en clau mar – muntanya.

## **Eix 2: Bicicleta i VMP 2. Augmentar l'ús de la bicicleta/vmp desenvolupant una xarxa de carrils bici i itineraris pedalables ordenada i connectada.**

- Es necessari integrar més correctament la C-31 en l'estructura urbana de Badalona i facilitar-ne la seva permeabilitat, com a mínim de manera provisional fins que s'abordi l'eliminació d'aquest tram elevat. Cal fer la infraestructura més esponjosa i crear nous passos per poder-la creuar i donar continuïtat a la xarxa viària, tant des de la perspectiva de la mobilitat a peu i bicicleta, com també des de la perspectiva del vehicle privat i el transport públic.

- Cal introduir aparcaments segurs per a les bicicletes si se'n vol promoure l'ús.

- Actualment els carrils bici estan mal senyalitzats, i no compten amb una infraestructura pròpia, sinó que es pinten a les voreres. En aquest sentit, es proposa baixar els carrils bici a la calçada i dotar-los d'una infraestructura pròpia i segregada sobre els altres modes de mobilitat. Es destaca, com a projecte a imitar, la solució aportada als carrils bici de l'avinguda Meridiana, a la ciutat de Barcelona.

- Cal considerar com es farà el tractament de la bicicleta i dels vianants als futurs projectes d'urbanització de l'àmbit d'Eduard Maristany. En concret, es necessari pel els passos del tren i del tramvia incorporin també una solució per la mobilitat a peu i de bicicleta, tan en clau est – oest com en clau mar – muntanya.

- Es qüestiona l'èxit de la iniciativa d'introduir la bicicleta pública a la ciutat de Badalona si no es treballa correctament els temes de civisme i coresponsabilitat. Es recorda que constantment es recullen bicicletes del sistema de la ciutat de Barcelona que són abandonades pel barri de Sant Roc.

## **Eix 3: Transport públic. Promoure un transport públic de qualitat i competitiu aconseguint la màxima cobertura i intermodalitat**

- Es necessari integrar més correctament la C-31 en l'estructura urbana de Badalona i facilitar-ne la seva permeabilitat, com a mínim de manera provisional fins que s'abordi l'eliminació d'aquest tram elevat. Cal fer la infraestructura més esponjosa i crear nous passos per poder-la creuar i donar continuïtat a la xarxa viària, tant des de la perspectiva de la mobilitat a peu i bicicleta, com també des de la perspectiva del vehicle privat i el transport públic.

- Cal que la L1 del Metro acabi de tancar el cercle i es connecti amb l'estació de la Renfe i el tramvia.

- No es veu necessari dotar d'oferta de transport públic al polígon de Gran Land, atès que la majoria d'accessos són amb vehicles de càrrega per portar o recollir material. En canvi,

potser si que caldria considerar la connexió de l'àmbit del carrer Tortosa amb la xarxa de transport públic de la ciutat.

- Es destaca que Sant Roc és un dels millors barris de Badalona en relació a l'oferta de transport públic. Es destaca com un valor del barri.

**Eix 4: Vehicle privat a motor. Fomentar l'ús racional del vehicle privat, optimitzant la xarxa, fomentant el vehicle compartit i aplicant mesures que facilitin el canvi a modes tous. Implementar la ZBE, potenciar la flota de vehicles públics elèctrics i la creació de punts de recàrrega.**

- Es necessari integrar més correctament la C-31 en l'estructura urbana de Badalona i facilitar-ne la seva permeabilitat, com a mínim de manera provisional fins que s'abordi l'eliminació d'aquest tram elevat. Cal fer la infraestructura més esponjosa i crear nous passos per poder-la creuar i donar continuïtat a la xarxa viària, tant des de la perspectiva de la mobilitat a peu i bicicleta, com també des de la perspectiva del vehicle privat i el transport públic.

- Cal senyalitzar de manera adequada el fet que el conjunt dels carrers del barri de Sant Roc són zona 30 (tan de manera horitzontal com vertical). En aquest sentit, es proposa fer accions pedagògiques sobre el tema, per tal que el veïnat conegui les condicions d'ús de la seva xarxa viària.

**Eix 5: Aparcament. Equilibrar l'oferta i la demanda d'aparcaments tenint en compte els residents.**

- Cal que s'estableixi un paquet d'actuacions per millorar l'oferta d'aparcament a l'Hospital de Can Ruti. Es pot considerar tornar a fer pagar si tècnicament es valora com una estratègia vàlida, però no pot ser la única. Una altra intervenció que cal considerar és l'arribada d'un tramvia lleuger fins a la zona, que el connecti amb el centre de la ciutat. També cal promoure que l'hospital redacti el seu pla de mobilitat propi, facilitant que els treballadors arribin al centre amb modes de transport sostenibles i que no ocupin un percentatge tan elevat de l'aparcament disponible, tal i com succeeix a l'actualitat. En tot cas, per treballar-ho tot plegat es proposa que es creï una taula de treball amb tots els agents implicats per tal de definir un full de ruta compartit.

- Cal preservar l'actual reserva d'aparcament que hi ha sota la infraestructura de la C-31, tan pel que fa a turismes com a furgonetes i camions. Aquesta darrera reserva ha permès tenir l'aparcament dels vehicles pesants centralitzat en un únic punt, evitant que s'estenguin pels carrers del barri.

- Cal continuar amb les polítiques de soterrament de les places d'aparcament al barri de Sant Roc, per mitjà dels nous projectes d'edificació. No es considera, en canvi, que sigui necessari impulsar el desplegament de l'àrea verda. En tot cas, en relació a la zona verda pel conjunt de la ciutat, no es veu malament desplegar-la allà on l'oferta d'aparcament està més tensionada. Ara bé, cal fer-ho des del diàleg amb les entitats socials i des d'una perspectiva tècnica i no política. Per això es planteja intentar-ho al principi del proper

mandat, fet que permetrà tenir quatre anys per endavant per afrontar els impactes d'aquesta actuació.

- Cal una gestió de la càrrega i descàrrega com la que té la ciutat de Barcelona, a través de l'aplicació mòbil. Aquesta gestió permet la reserva de places i en promou un bon ús i rotació, el que facilita la feina dels transportistes i operadors. En aquest sentit, es demana que el pla de mobilitat incorpori, entre les seves accions, l'elaboració d'un pla de càrrega i descàrrega per a la ciutat.

## INFORME DE RESULTATS DEL TALLER DE DEBAT AMB LA TAULA DE MOBILITAT

Nombre de participants: 15

Homes: 9

Dones: 6

La sessió s'ha desenvolupat a la Sala de Premsa de l'Edifici del Viver, de Badalona.

La sessió s'ha estructurat en dues parts:

1. Una primera part en la que els tècnics de l'empresa redactora del PMUS, Doymo, SA, han realitzat una presentació dels resultats de l'estudi de diagnòsi de la mobilitat.
2. Una segona part durant la qual una persona en representació dels diferents grups de treball de la taula han exposat les principals demandes per millorar la mobilitat al municipi. Aquestes propostes han estat facilitades posteriorment als equips tècnics per escrit, per tal de ser analitzades a fi de valorar la seva inclusió al Pla d'Acció del PMUS-

A continuació es relacionen les principals demandes plantejades.

### **Grup de transport públic, Francesc Castillo.**

- Es demana que la L1 de metro arribi fins a Badalona. Tot i que no és competència municipal es sol·licita que aquesta demanda aparegui al PMUS.
- Es demana accés a Can Ruti amb metro o tren lleuger. La L13 hauria de connectar amb Can Ruti
- Es sol·licita un nou recorregut de la N2 fins a Can Ruti
- Augment de la freqüència del transport públic a Can Ruti, amb vehicles cada 10 minuts els feiners i cada 20 minuts els festius
- Renovació de la flota d'autobusos
- Electrificació de la cotxera de Can Ruti amb augment de 23 vehicles (40 vehicles elèctrics en total) i arribant a un total de 80 a 100 vehicles el 2024.
- Es sol·licita tarifa zero per arribar a Can Ruti en bus.
- Es demana transport públic adaptat per a persones amb mobilitat reduïda per accedir al tanatori.
- Perllongament de la T4 més apeadero de Renfe a Casagemes
- Implementació del tramvia amb Santa Coloma i també fins a Montgat pel lateral de l'autopista

### **Grup de camins i entorns escolars, Montse Castilla.**

- Es demana augmentar el pressupost disponible per millorar la protecció dels entorns escolars i camins escolars.
- Revisar els camins escolars existents per millorar-los i fer un de nou.
- Seguir les recomanacions del dossier del Servei Català del Trànsit indicant com han de ser els camins escolars i els entorns escolars.
- Es demana implementar un nou camí amic
- Es sol·licita augmentar les campanyes de comunicació de les promocions existents del transport públic, com per exemple, el fet que el bus és gratuït fins als 16 anys.
- També es demana augmentar la difusió i sensibilització de la implementació de la ciutat a 30 km/h.
- Es demana incloure la xarxa d'escoles verdes en la promoció de la mobilitat sostenible.
- S'ha de fomentar l'accessibilitat total: el camí més curt ha de ser el del vianant.

### **Grup de transport privat, Eduard Costa.**

- Es denuncia l'incompliment de les lleis i normes existents en matèria de mobilitat a la ciutat.
- Sol·liciten un augment dels recursos econòmics i humans que la ciutat destina a la gestió de la mobilitat.
- Es denuncia que el carrer Indústria, on hi ha diferents centres educatius, és un carrer important dins de la xarxa viària. Es un carrer a 30 km/h i no es compleix aquesta norma per part de les persones conductores. Es demana ubicar un cartell lluminós, prohibint la circulació en determinats moments, coincidint especialment amb les entrades i sortides dels centres.
- Es demana una decidida aposta municipal per gestionar la mobilitat de manera eficient, augmentant la informació i pedagogia, implementant mesures coercitives davant de l'incompliment de les normes i disposant de personal suficient per a la gestió municipal de la mobilitat.
- Es proposa que els guals particulars puguin ser utilitzats com a zones de càrrega i descàrrega puntuals, vigilats per la Guàrdia Urbana
- Aprofitar el disseny dels carrers per afavorir la reducció de la velocitat dels vehicles.
- Es demana que l'accés en vehicle privat estigui limitat a persones amb mobilitat reduïda i a pacients.
- Es demana implementar aparcaments dissuasius per a Can Ruti als voltants del BCIN.
- Es proposa fer un conveni amb el centre comercial de Montigalà per utilitzar una planta d'aparcament que té tancada com a aparcament dissuasiu, donat que té fàcil connexió amb transport públic.

### **Grup d'accessibilitat, Rosa Bové.**

- Reclama finalitzar els plans aprovats anteriorment i tenir en compte l'estudi del Consell d'Accessibilitat de Badalona.
- Demana un millor control de les places PMR existents per evitar frau i aprofitar les que ja no siguin reals, per a que quedin com a places públiques de PMR.
- Recolzen la demanda de trasllat de la via del tren i de l'autopista, infraestructures que limiten la mobilitat i la connectivitat entre barris, eliminant els passos soterrats.
- Demanden la millora d'accessibilitat als equipaments i edificis públics. Supressió de barreres arquitectòniques a vies i espais públics amb la construcció de rampes o ascensors amb contractes de manteniment inclosos.

### **Grup de bicicleta, Michael Van Laake.**

- Reflexiona sobre el fet que la mobilitat ciclista és econòmica en termes econòmics i en ús de l'espai públic, a més que aporta beneficis per a la salut.
- Demana que els carrils bici estiguin segregats. Denuncia que la xarxa de carrils bici és disconnexa
- Demana que es tingui una visió global de la xarxa de carrils bici
- Apunta que la solució Bcivia no té clara el tram del centre.
- Els carrils bici sobre vorera no disposen de protecció i s'acaba la senyalització a les cruïlles, sense indicació de cap a on s'hauria de continuar el trajecte. Demana que els espai d'intersecció tinguin senyalitzada la continuïtat per evitar problemes amb la resta d'usuaris de les vies.
- Demana un millor manteniment dels elements de protecció dels carrils bici.
- Les persones amb mobilitat reduïda que utilitzen cadires elèctriques, són considerades com a vianants per normativa, però demana que es permeti opcionalment que puguin utilitzar el carril bici. També apunta a que els carrils bici bidireccionals puguin ser utilitzats com a via especial per als vehicles d'emergència.
- Demana una aplicació efectiva de la normativa pel que fa al control de la velocitat als carrers 30 i a la indisciplina en l'aparcament.
- Pel que fa al funcionament del a Taula de Mobilitat, sol·licita major informació i transparència per part de l'Ajuntament pel que fa als projectes relacionats amb la mobilitat, per tal que puguin ser valorats de manera correcta. També demana que es mantingui una cadència de reunions estable.

Es poden consultar als annexos d'aquesta memòria els documents de treball de cada grup sectorial.



### 3.3. Avaluació dels tallers participatius

Tot mecanisme participatiu representa un procés educatiu en el que els agents implicats posen en pràctica una nova forma de treballar i relacionar-se per tal de construir conjuntament. Aquesta vessant educativa del procés suposa també, entre d'altres aspectes, un aprenentatge continu sobre la manera d'organitzar i conduir el procés per assolir els objectius marcats prèviament. Per aquesta raó copsar la percepció dels participants mitjançant mecanismes d'avaluació de les sessions deliberatives és un dels mecanismes que permeten recollir indicadors de la seva qualitat i així implementar millores en els processos participatius. L'objectiu de l'avaluació és doncs, identificar aspectes de millora en les dinàmiques desenvolupades.

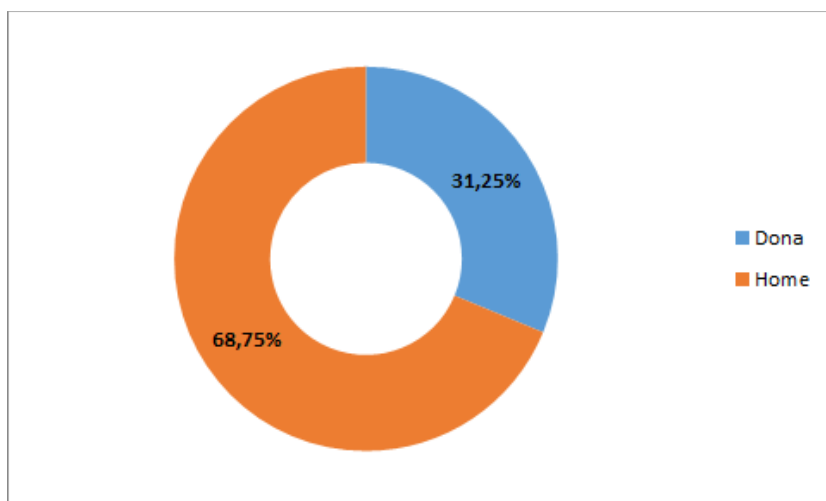
Amb aquesta intenció s'ha dissenyat un qüestionari que, complimentat voluntàriament per les persones participants a l'acabament dels tallers ens permet avaluar diferents aspectes del mateix.

#### Perfil de les participants

S'han recollit les valoracions d'un total de 35 persones que han participat en els tallers de propostes.

La distribució per sexe ha estat dispar, amb només el 31,25% de les enquestades dones, i amb el 68,75% de la mostra masculina.

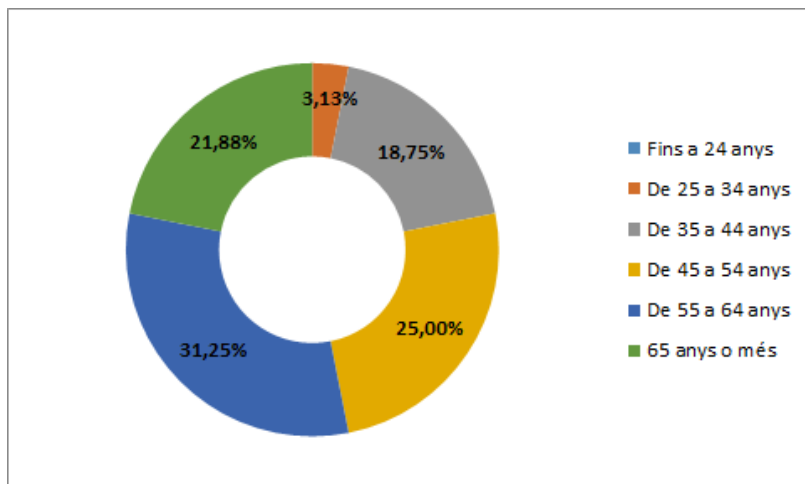
**Gràfic 4. Sexe de les enquestades als tallers de debat.**



Base: 32 respostes

En relació amb l'edat de les persones participants, la mitjana se situa en 54,42 anys, en una franja que va des dels 26 fins els 76 anys. La participació juvenil ha estat mínima, amb una única persona menor de 35 anys. La resta de grups d'edat tenen una representació similar, amb major presència de la franja dels 55-64 anys.

**Gràfic 5. Edat de les enquestades als tallers de debat.**

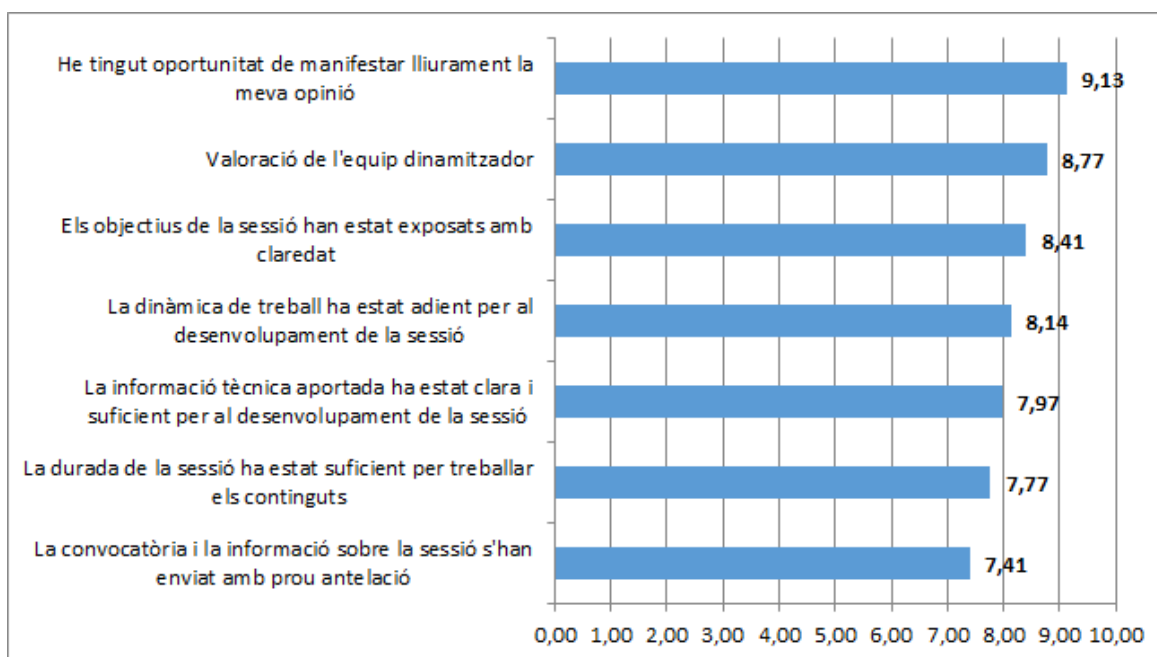


Base: 31 respostes

### Opinió general

Es preguntava a les participants sobre la preparació dels tallers i el seu desenvolupament. Les qüestions amb una menor valoració han estat la previsió a l'hora d'enviar la convocatòria i la difusió (7,41 punts sobre 10) i la durada dels tallers (7,77 punts sobre 10). D'altra banda, els aspectes més valorats han estat l'oportunitat de manifestar lliurement la seva opinió (9,13 punts sobre 10) i la tasca de l'equip dinamitzador (8,77 punts sobre 10).

**Gràfic 6. Opinió general dels tallers participatius.**



Base: 31 respostes

Per últim, es demanava valorar globalment les sessions de debat. Aquesta pregunta ha obtingut una valoració de 8,13 punts sobre 10.

## 3.4. Informe de l'enquesta ciutadana de percepció de la mobilitat

### INTRODUCCIÓ

La distribució d'una enquesta ha estat un dels mecanismes de participació posats a l'abast de la ciutadania com a part del procés de participació del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Badalona.

L'objectiu general de l'enquesta ha estat incorporar als treballs de l'equip redactor la percepció general dels ciutadans i ciutadanes, sobre quin és el present i quin hauria de ser el futur de diferents elements de la mobilitat del municipi. Aquesta informació esdevé un element més dels analitzats per l'equip redactor a l'hora de elaborar el document del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, en el qual s'especifiquen els criteris, objectius i alternatives per a la planificació. Les persones enquestades han estat consultades sobre diferents aspectes de la mobilitat a peu, en bicicleta i vehicle de mobilitat personal (VMP), transport públic, vehicle privat, aparcament, estratègies de càrrega i descàrrega de mercaderies, entre altres. L'enquesta ha estat dissenyada per copsar també informació sobre elements de seguretat, segons la perspectiva ciutadana.

### FITXA TÈCNICA DE L'ENQUESTA

**Tipus d'enquesta** Qüestionari amb preguntes precodificades.

**Àmbit** Municipi de Badalona.

**Univers** Població resident i altres persones vinculades al municipi.

**Mostra** No s'ha realitzat una selecció probabilística de la mostra de la població a entrevistar, sinó que s'ha prioritzat el fet que tot l'univers tingués oportunitat de donar resposta a l'enquesta. En aquest cas, els resultats obtinguts són indicatius del parer general de la població, a mode de termòmetre social.

**Sistemes de distribució i recollida de l'enquesta** El qüestionari ha estat distribuït a través del web del procés en format online.

**Nivell de resposta assolit** Un cop finalitzat el període per respondre l'enquesta s'han comptabilitzat un total de 62 qüestionaris, dels quals 62 són respostes vàlides, amb la següent distribució territorial:

- Bufalà: 3 respostes.
- Casagemes: 14 respostes.
- Centre: 15 respostes.
- Coll i Pujol: 4 respostes.
- Dalt de la Vila: 8 respostes.
- Gorg: 6 respostes.
- Morera: 1 resposta.
- Progrés: 8 respostes.

- Raval: 3 respostes.

Les 62 respostes vàlides són la base de la totalitat dels gràfics presents a l'informe.

**Anàlisi de dades** L'informe es basa en l'anàlisi univariada dels resultats assolits, que es complementa en algunes de les preguntes amb una anàlisi relacional en funció de les variables relatives al perfil de les persones enquestades. En general, les no respostes (*No sap i No contesta*) s'han desestimat, i no s'inclouen a l'anàlisi.

**Guia per a la lectura de gràfics** Com a guia de lectura de les dades que apareixen a les diferents taules i gràfics de l'informe, cal tenir present el següent:

- Tots els gràfics han estat elaborats a partir de les dades recollides amb l'enquesta.
- Les dades dels gràfics radials es donen en percentatges sobre el número total de respostes vàlides. Les no respostes (*No sap i No contesta*) s'han desestimat, i no s'inclouen a l'anàlisi.
- En el cas de preguntes multiresposta, on la resposta es basa en l'elecció d'una o més opcions de resposta, la suma dels percentatges és superior al 100%, degut a que es reflecteix el percentatge de resposta assolit per a cada opció, no pel total de participants.

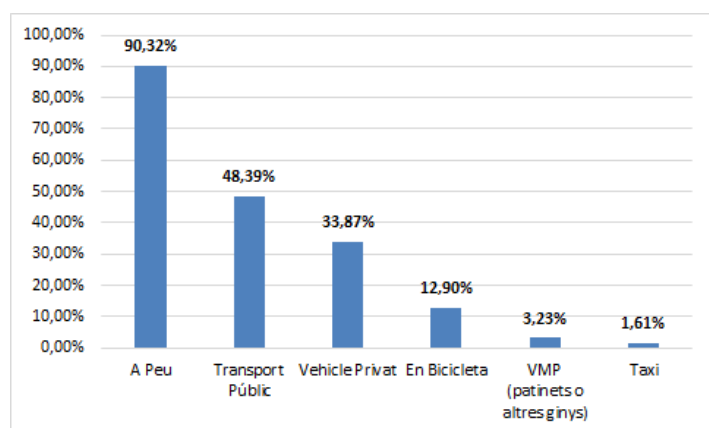
## RESULTATS DE L'ENQUESTA

### Modes de transport principals

El qüestionari plantejava quins són els dos modes de transport principals que utilitzen els veïns i veïnes de Badalona per desplaçar-se a la ciutat.

El principal mitjà de mobilitat de les persones enquestades, amb un 90,32% de les respostes, és a peu. El segueix el transport públic, assenyalant que gairebé la meitat de les persones enquestades (48,39%) utilitzen aquest mode de mobilitat en el seu dia a dia. El vehicle privat està en tercer lloc, amb un 33,87%, seguit de la bicicleta, amb un 12,9%. Per últim, només el 3,23% de les persones enquestades utilitza un vehicle de mobilitat personal (VMP) i l'1,61% el taxi.

### Gràfic 7. Quins són els dos modes de transport prioritari que utilitza per desplaçar-se a la ciutat?



En els següents apartats es recullen les valoracions realitzades per les persones enquestades respecte el **grau d'acord** amb diferents afirmacions en relació amb estratègies de mobilitat a peu, en una escala d'1 a 5, on 1 és "Gens d'acord" i 5 és "Totalment d'acord".

A continuació es mostra una taula resum de les estratègies valorades a l'enquesta, ordenades per tipus de mobilitat i per l'acord que tenen aquestes estratègies entre les persones participants. S'ha calculat una escala d'acord (sumant les valoracions de totalment i molt d'acord), desacord (sumant les valoracions de gens i poc d'acord) i una tercera valoració neutra (acord mitjà, ni d'acord ni desacord).

<b>Grau d'acord amb les estratègies de mobilitat a peu</b>				
<b>Posició</b>	<b>Estratègia</b>	<b>Acord</b>	<b>Ni acord ni desacord</b>	<b>Desacord</b>
1	Crear espais segurs als entorns escolars, restringint l'accés i/o estacionament del vehicle privat	91,93%	3,23%	4,84%
2	Mesures que facilitin els desplaçaments a peu, ampliant voreres	85,48%	8,06%	6,45%
3	Generar vies de restricció de trànsit / carrers per a vianants	83,87%	3,23%	12,90%
4	Mesures que facilitin els desplaçaments a peu, fent voreres tàctiques eliminant estacionaments o carrils de trànsit	70,97%	14,52%	14,52%
5	Mesures que facilitin els desplaçaments a peu, fent carrers de plataforma única	66,13%	19,35%	14,51%
6	Mesures que facilitin els desplaçaments a peu, instal·lant elements de mobilitat vertical (rampes i escales mecàniques, ascensors)	64,51%	20,97%	14,52%
6	Mesures que facilitin els desplaçaments a peu, fent més guais de vianants adaptats	64,51%	20,97%	14,52%

<b>Grau d'acord amb les estratègies de mobilitat en bicicleta</b>
---

Posició	Estratègia	Acord	Ni acord ni desacord	Desacord
1	Implementació de sistemes de lloguer de bicicletes públics amb un cost per ús	79,03%	17,74%	3,23%
2	Que la implementació de carrils bicicleta suposi l'ocupació de carrils de circulació o places d'estacionament	64,51%	17,74%	17,74%
3	Que als carrers de prioritat de vianants, la bicicleta pugui circular-hi, sense preferència i adequant-se a la velocitat dels vianants	50,00%	24,19%	25,81%

Grau d'acord amb les estratègies de mobilitat en transport públic				
Posició	Estratègia	Acord	Ni acord ni desacord	Desacord
1	Què el servei nocturn d'autobús inclogui parades a la demanda per a dones	90,32%	4,84%	4,84%
2	Prolongació de la L1 a Montigalà i de Lloreda-Sant Crist i posteriorment fins a Metro Pompeu Fabra (L2)	88,71%	4,84%	6,45%
3	Prolongació de la línia actual del tramvia del Besòs per connectar amb el centre de la ciutat	85,48%	8,06%	6,45%
4	Prioritzar el trasllat de la línia de Rodalies per l'interior, alliberant l'espai de la façana marítima	67,75%	12,90%	19,35%
5	Incrementar la xarxa de carrils bus per la ciutat per incrementar la velocitat comercial, reduint carrils de circulació al vehicle privat	56,45%	22,58%	20,96%
6	Els itineraris de bus urbà cobreixen les seves necessitats de desplaçament	43,55%	40,32%	16,13%

<b>Grau d'acord amb les estratègies de mobilitat en vehicle privat</b>				
<b>Posició</b>	<b>Estratègia</b>	<b>Acord</b>	<b>Ni acord ni desacord</b>	<b>Desacord</b>
1	Realitzar alguna actuació de transformació de la C-31 per tal de minimitzar l'impacte sobre la ciutat (contaminació, soroll, fractura social...)	82,26%	9,68%	8,06%
2	Regular l'accés de vehicles a la ciutat segons la seva etiqueta ambiental per complir amb la normativa de la Zona de Baixes Emissions (ZBE)	64,52%	11,29%	24,19%

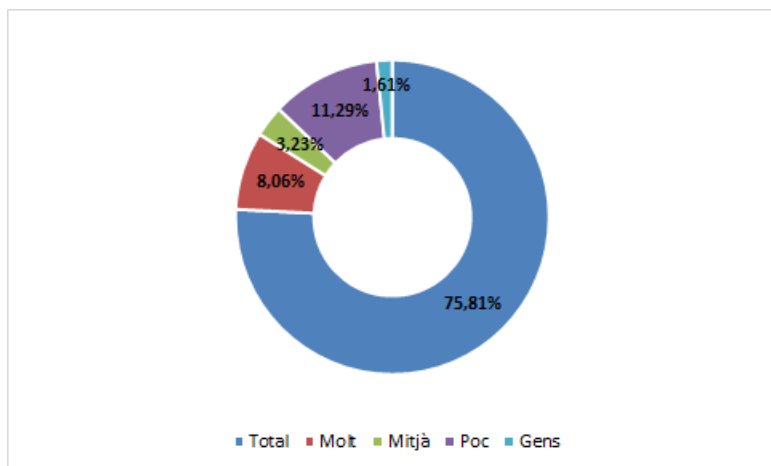
<b>Grau d'acord amb les estratègies de mobilitat en aparcament i DUM</b>				
<b>Posició</b>	<b>Estratègia</b>	<b>Acord</b>	<b>Ni acord ni desacord</b>	<b>Desacord</b>
1	Instal·lar un centre de distribució de missatgeria i mercaderies en bicicleta per reduir la circulació de vehicles motoritzats	83,87%	8,06%	8,06%
2	Regular l'estacionament instal·lant zona verda d'aparcament al conjunt de la ciutat, aplicant una taxa prioritària per als residents i una taxa més elevada als vehicles forans	58,06%	20,97%	20,97%
3	Ampliar les zones blaves d'aparcament al conjunt de la ciutat en aquells punts on hi hagi una demanda elevada per activitat comercial, administrativa o sanitària	48,39%	20,97%	30,64%

<b>Grau d'acord amb les estratègies de mobilitat i seguretat</b>				
<b>Posició</b>	<b>Estratègia</b>	<b>Acord</b>	<b>Ni acord ni desacord</b>	<b>Desacord</b>
1	Simplificació de sentits de circulació dels carrers en favor de la seguretat viària	80,64%	12,90%	6,46%
2	Creació i/o redisseny de zones 30 km/h, on s'instal·lin mesures d'expulsió i calmat del trànsit	75,81%	16,13%	8,07%

### **Grau d'acord amb les estratègies de mobilitat a peu**

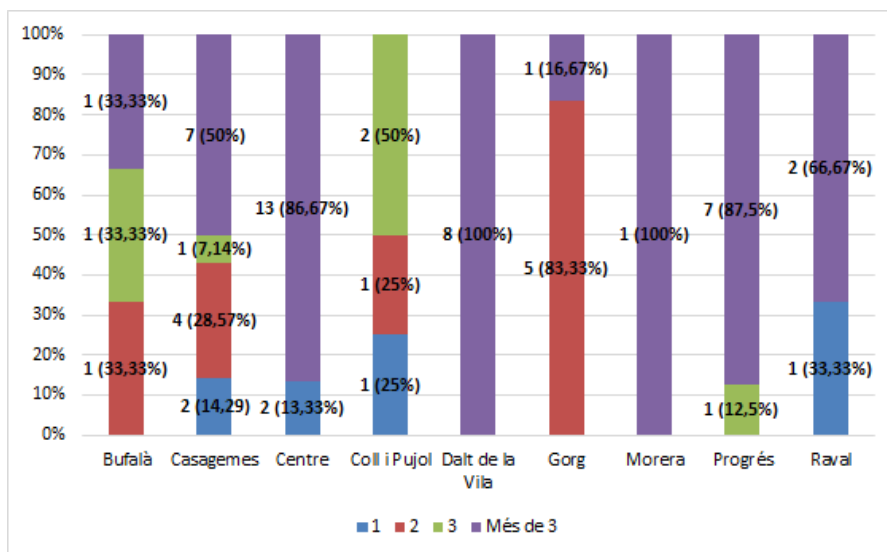
Es manifesta un ampli grau d'acord amb **generar vies de restricció de trànsit** allà on sigui possible, és a dir, **carrers amb accés només per a vianants** (amb accés puntual de veïns i serveis) (Gràfic 3). Les participants es mostren àmpliament a favor d'aquesta estratègia, amb més del 80% de les enquestades totalment o bastant d'acord.

**Gràfic 8. Grau d'acord amb generar vies de restricció de trànsit / carrers per a vianants.**



En relació amb la pregunta anterior, les persones enquestades han valorat quants carrers del seu barri s'haurien de destinar exclusivament als vianants. En general, les respostes oscil·len entre 2 i més de 3 carrers a cada barri. Els territoris més favorables a aquesta estratègia són Bufalà, Centre, Dalt de la Vila, Morera i Progrés.

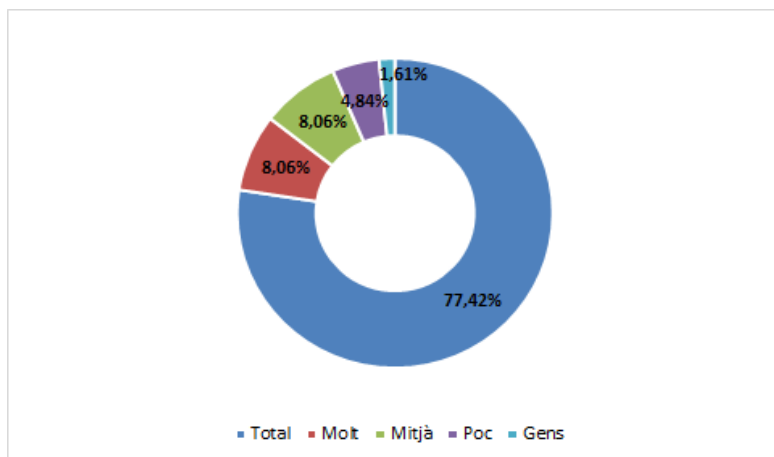
**Gràfic 9. Quants carrers del vostre barri s'haurien de destinar exclusivament als vianants?**





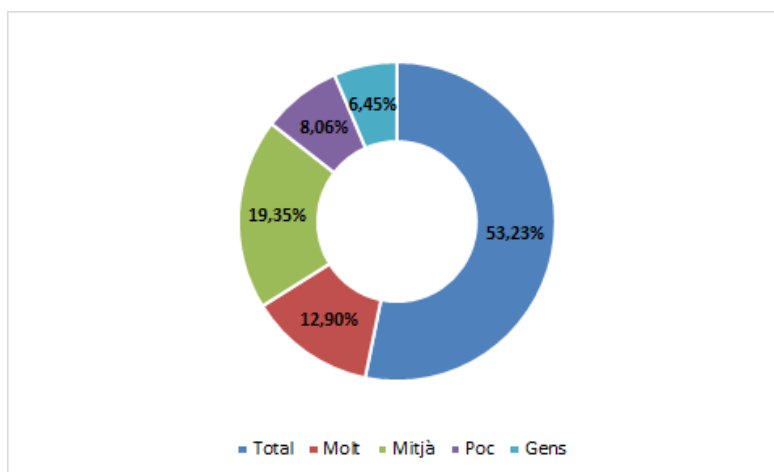
Es manifesta un ampli grau d'acord amb **ampliar les voreres** allà on sigui possible, com a mesura per facilitar els desplaçaments a peu (Gràfic 5). Les participants es mostren àmpliament a favor d'aquesta estratègia, amb més del 80% de les enquestades totalment o bastant d'acord.

**Gràfic 10. Grau d'acord amb mesures que facilitin els desplaçaments a peu, ampliant voreres.**



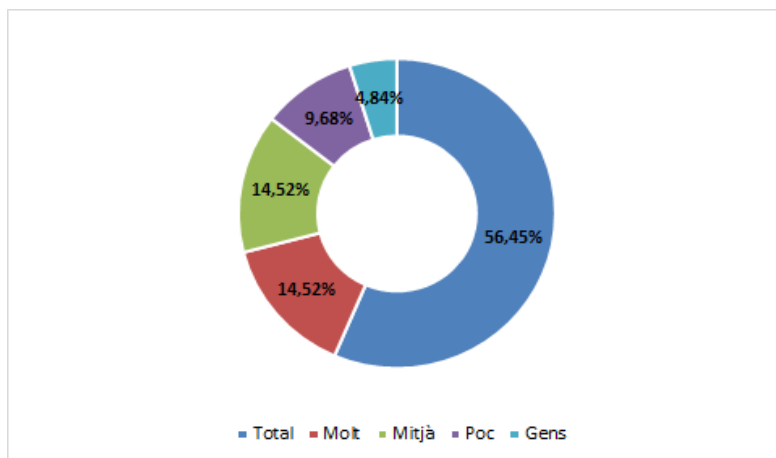
L'estratègia d'implementar carrers de plataforma única, en els quals els vianants tenen prioritats sobre la resta de modes de mobilitat (prioritat invertida) (Gràfic 6), generalment es valora de manera positiva, amb més d'un 65% de les enquestades totalment o bastant d'acord.

**Gràfic 11. Grau d'acord amb mesures que facilitin els desplaçaments a peu, fent carrers de plataforma única.**



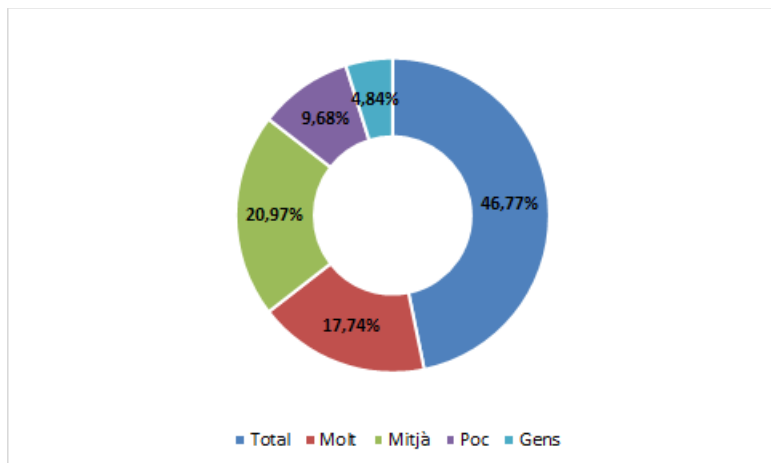
Es manifesta un ampli grau d'acord amb **fer voreres tàctiques**, eliminant estacionaments o carrils de trànsit si és necessari, com a mesura per facilitar els desplaçaments a peu (Gràfic 7). Les participants es mostren àmpliament a favor d'aquesta estratègia, amb més del 70% de les enquestades totalment o bastant d'acord.

**Gràfic 12. Grau d'acord amb mesures que facilitin els desplaçaments a peu, fent voreres tàctiques eliminant estacionaments o carrils de trànsit.**



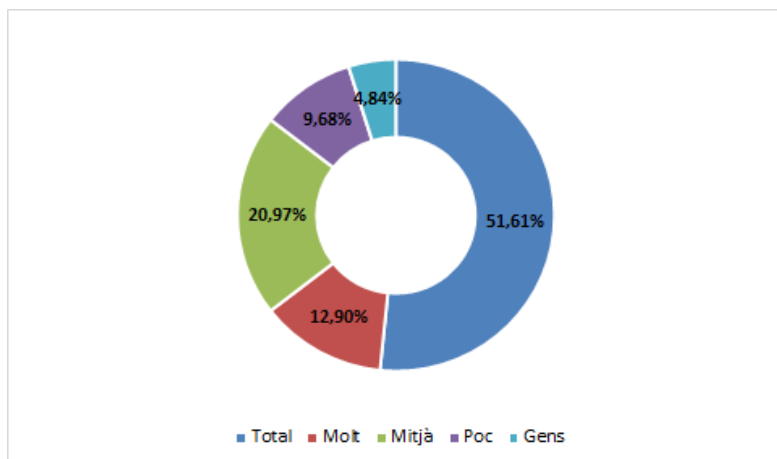
S'expressa un grau d'acord mitjà amb **instal·lar elements de mobilitat vertical**, com rampes, escales mecàniques i ascensors, com a mesura per facilitar els desplaçaments a peu (Gràfic 8). Les participants es mostren a favor d'aquesta estratègia, amb més del 60% de les enquestades totalment o bastant d'acord.

**Gràfic 13. Grau d'acord amb mesures que facilitin els desplaçaments a peu, instal·lant elements de mobilitat vertical (rampes i escales mecàniques, ascensors).**



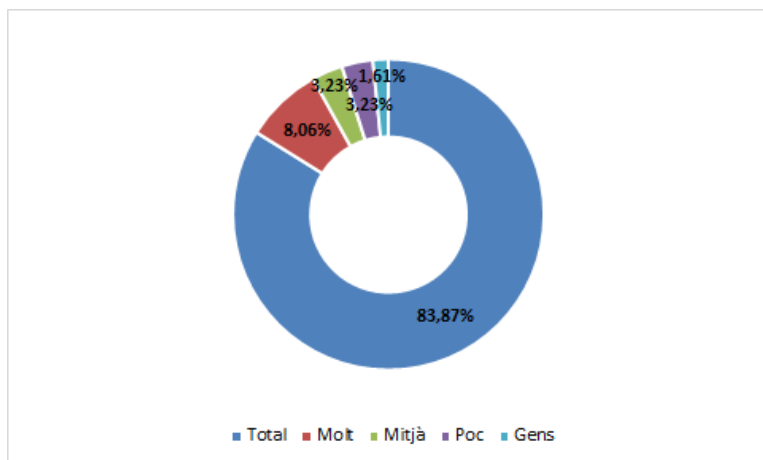
Es manifesta un grau d'acord mitjà amb **fer més guais de vianants adaptats**, com a mesura per facilitar els desplaçaments a peu (Gràfic 9). Les participants es mostren a favor d'aquesta estratègia, amb més del 60% de les enquestades totalment o bastant d'acord.

**Gràfic 14. Grau d'acord amb mesures que facilitin els desplaçaments a peu, fent més guais de vianants adaptats.**



S'indica un ampli grau d'acord amb **crear espais segurs als entorns escolars**, restringint l'accés i/o estacionament del vehicle privat (Gràfic 10). Les participants es mostren àmpliament a favor d'aquesta estratègia, amb més del 90% de les enquestades totalment o bastant d'acord.

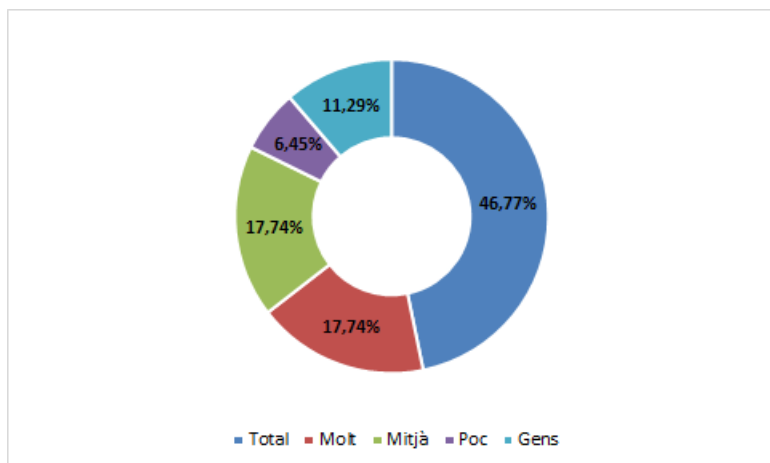
**Gràfic 15. Grau d'acord amb crear espais segurs als entorns escolars, restringint l'accés i/o estacionament del vehicle privat.**



### **Grau d'acord amb les estratègies de mobilitat en bicicleta**

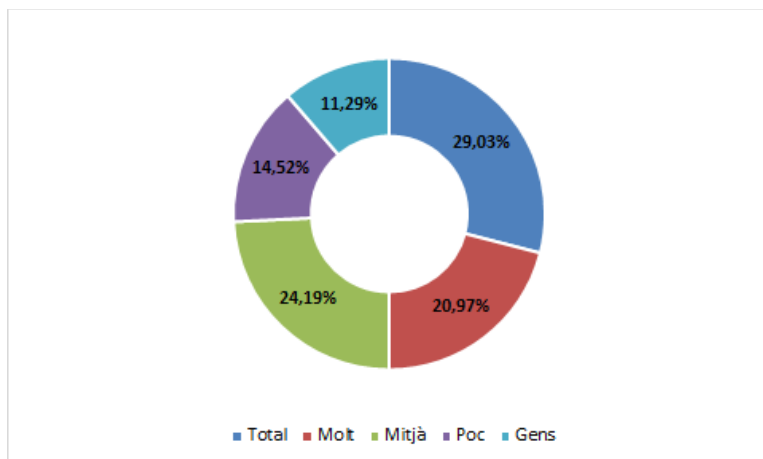
A la pregunta sobre si està d'acord amb **que la implementació de carrils bicicleta suposi l'ocupació de carrils de circulació o places d'estacionament** (Gràfic 11), s'assenyala un grau d'acord mitjà, on més del 60% de les participants es posicionen totalment o bastant d'acord amb aquesta estratègia.

**Gràfic 16. Grau d'acord amb que la implementació de carrils bicicleta suposi l'ocupació de carrils de circulació o places d'estacionament.**



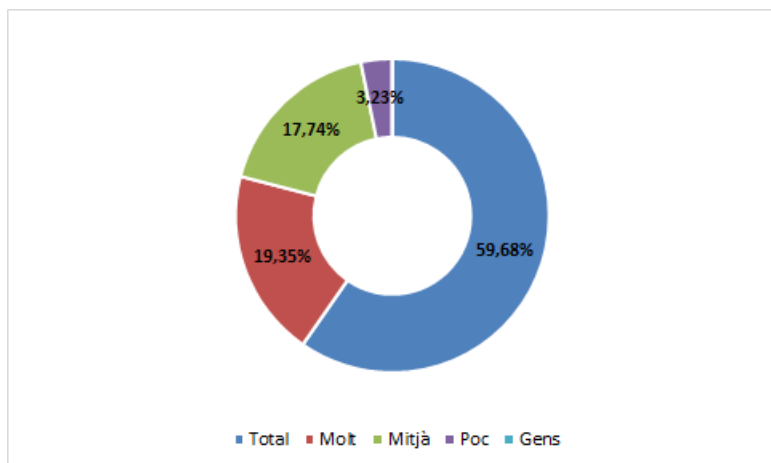
Es manifesta un grau d'acord mitjà amb **que als carrers de prioritat de vianants, la bicicleta pugui circular-hi sempre i quan la preferència sigui pels vianants i adequant la seva velocitat al pas dels vianants** (Gràfic 12). Les participants es mostren a favor d'aquesta estratègia, tot i que només el 50% de les enquestades estan totalment o bastant d'acord. El 25% de les persones que han respost a aquesta pregunta es mostren clarament en contra d'aquesta estratègia (poc o gens d'acord).

**Gràfic 17. Grau d'acord amb que als carrers de prioritat de vianants, la bicicleta pugui circular-hi, sense preferència i adequant-se a la velocitat dels vianants.**



S'indica un ampli grau d'acord amb la **implementació de sistemes de lloguer de bicicletes públiques amb un cost per ús** (Gràfic 13). Les participants es mostren àmpliament a favor d'aquesta estratègia, amb més del 70% de les enquestades totalment o bastant d'acord.

**Gràfic 18. Grau d'acord amb la implementació de sistemes de lloguer de bicicletes públiques amb un cost per ús.**

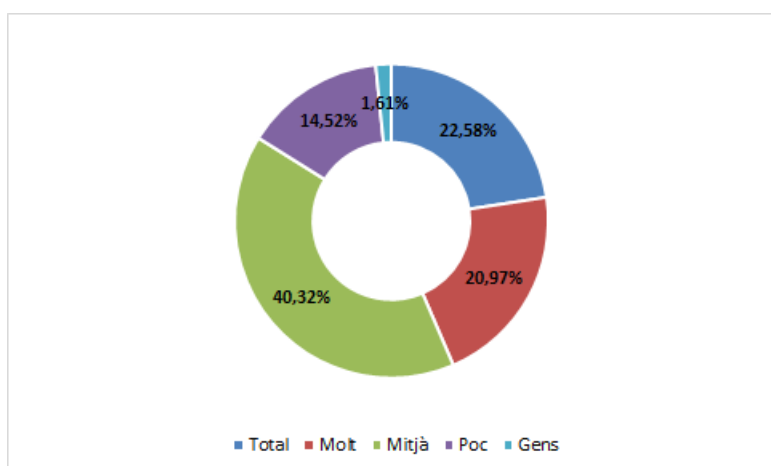


En relació amb la pregunta anterior, el 64,52% de les enquestades respon afirmativament quan se'ls pregunta si utilitzarien aquest servei. De les persones que han indicat que sí utilitzarien el servei de lloguer, el 65% valoren que deixarien d'utilitzar el seu vehicle privat en la seva mobilitat quotidiana.

### Grau d'acord amb les estratègies de mobilitat en transport públic

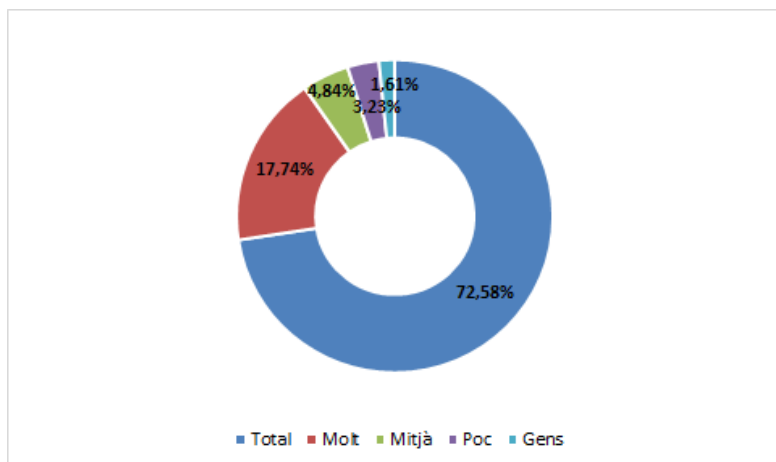
Passant al transport públic, es manifesta un grau d'acord mitjà amb **que els itineraris de bus urbà cobreixen les seves necessitats de desplaçament** (Gràfic 14). Les participants es mostren majoritàriament neutrals o a favor davant aquesta estratègia. Només el 15% de les persones que han respost a aquesta pregunta es mostren clarament en contra (poc o gens d'acord).

### **Gràfic 19. Grau d'acord amb què els itineraris de bus urbà cobreixen les seves necessitats de desplaçament.**



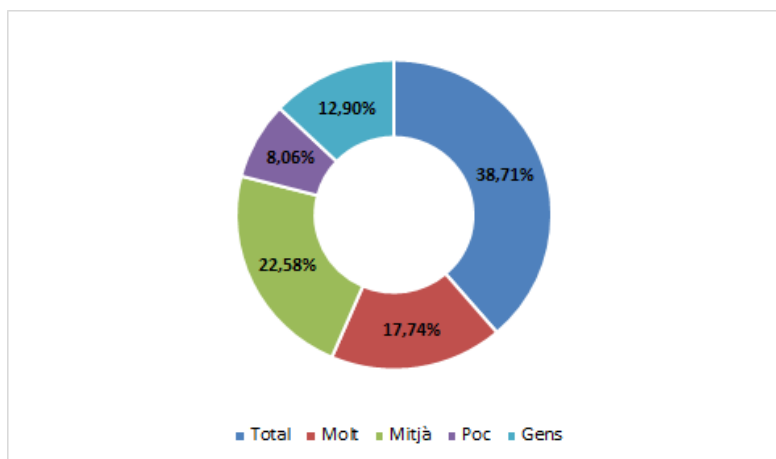
S'indica un ampli grau d'acord amb **que el servei nocturn d'autobús inclogui parades a la demanda per a dones** (Gràfic 15). Les participants es mostren àmpliament a favor d'aquesta estratègia, amb més del 80% de les enquestades totalment o bastant d'acord.

**Gràfic 20. Grau d'acord amb què el servei nocturn d'autobús inclogui parades a la demanda per a dones.**



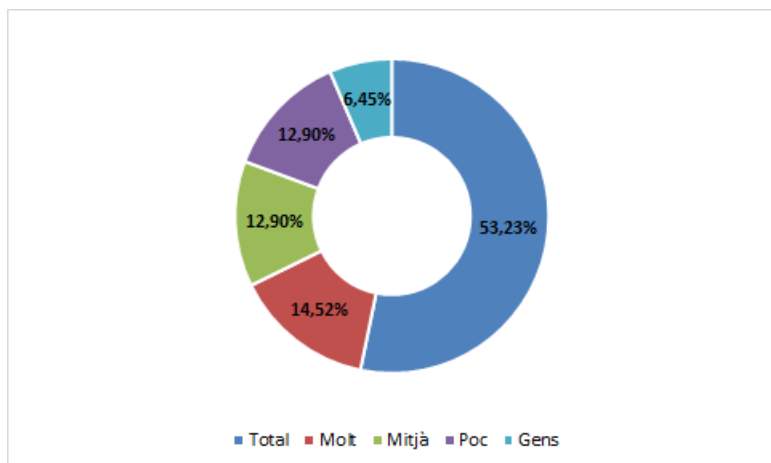
Es manifesta un grau d'acord mitjà amb **incrementar la xarxa de carrils bus per la ciutat** per incrementar la velocitat comercial, **reduint carrils de circulació al vehicle privat** (Gràfic 16). Les participants es mostren majoritàriament a favor o neutrals davant aquesta estratègia. Només el 20% de les persones que han respost a aquesta pregunta es mostren clarament en contra (poc o gens d'acord).

**Gràfic 21. Grau d'acord amb incrementar la xarxa de carrils bus per la ciutat per incrementar la velocitat comercial, reduint carrils de circulació al vehicle privat.**



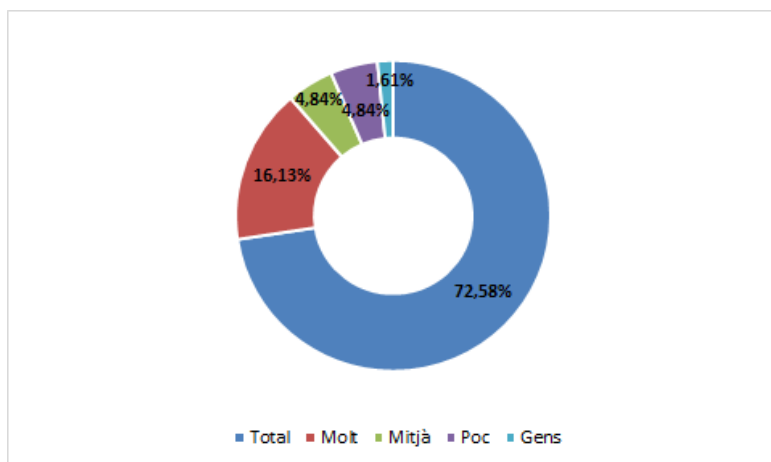
S'indica un ampli grau d'acord amb **prioritzar el trasllat de la línia de Rodalies per l'interior, alliberant l'espai de la façana marítima** (Gràfic 17). Les participants es mostren àmpliament a favor d'aquesta estratègia, amb més del 60% de les enquestades totalment o bastant d'acord.

**Gràfic 22. Grau d'acord amb prioritzar el trasllat de la línia de Rodalies per l'interior, alliberant l'espai de la façana marítima.**



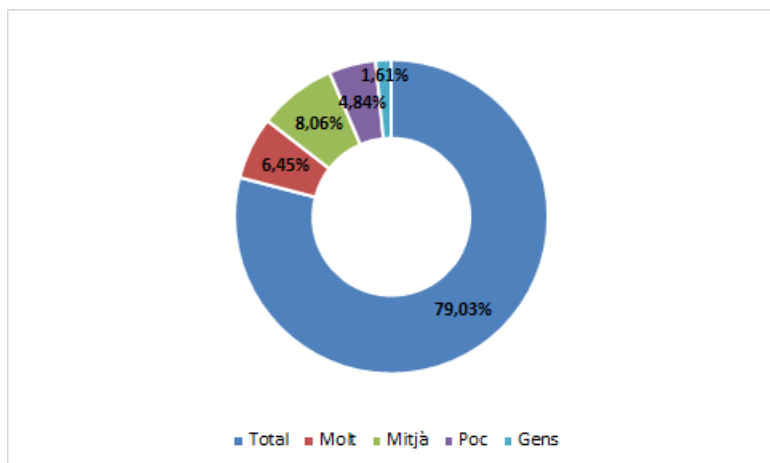
S'assenyala un ampli grau d'acord amb **la prolongació de la L1 a Montigalà i de Lloreda-Sant Crist i posteriorment fins a Metro Pompeu Fabra (L2)** (Gràfic 18). Les participants es mostren àmpliament a favor d'aquesta estratègia, amb més del 80% de les enquestades totalment o bastant d'acord.

**Gràfic 23. Grau d'acord amb la prolongació de la L1 a Montigalà i de Lloreda-Sant Crist i posteriorment fins a Metro Pompeu Fabra (L2).**



Es manifesta un ampli grau d'acord amb **la prolongació de la línia actual del tramvia del Besòs per connectar amb el centre de la ciutat** (Gràfic 19). Les participants es mostren àmpliament a favor d'aquesta estratègia, amb més del 80% de les enquestades totalment o bastant d'acord.

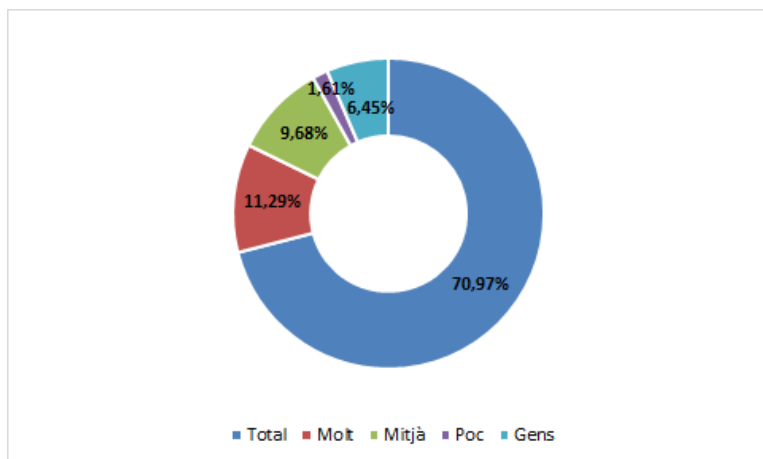
**Gràfic 24. Grau d'acord amb la prolongació de la línia actual del tramvia del Besòs per connectar amb el centre de la ciutat.**



### **Grau d'acord amb les estratègies de mobilitat en vehicle privat**

Passant al vehicle privat, es pregunta sobre el grau d'acord amb **realitzar alguna actuació de transformació de la C-31 per tal de minimitzar l'impacte sobre la ciutat (contaminació, soroll, fractura social...)** (Gràfic 20). Es manifesta un ampli grau d'acord, amb més del 80% de les participants assenyalant que estan totalment o bastant d'acord amb aquesta estratègia.

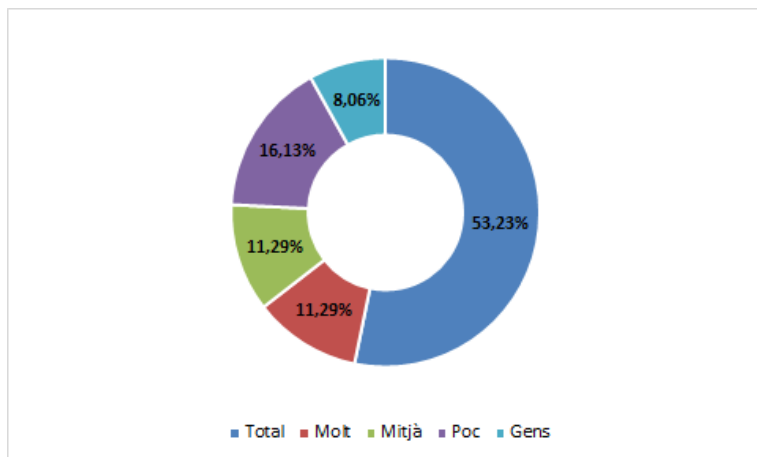
### **Gràfic 25. Grau d'acord amb realitzar alguna actuació de transformació de la C-31 per tal de minimitzar l'impacte sobre la ciutat (contaminació, soroll, fractura social...).**



S'assenyala un ampli grau d'acord amb **regular l'accés de vehicles a la ciutat segons la seva etiqueta ambiental per complir amb la normativa de la Zona de Baixes Emissions (ZBE)** (Gràfic 21). Les participants es mostren àmpliament a favor d'aquesta estratègia, amb més del 60% de les enquestades totalment o bastant d'acord. Cal esmentar que les enquestades que es mostren clarament en contra d'aquesta estratègia són gairebé el 25% de la mostra.



**Gràfic 26. Grau d'acord amb regular l'accés de vehicles a la ciutat segons la seva etiqueta ambiental per complir amb la normativa de la Zona de Baixes Emissions (ZBE).**

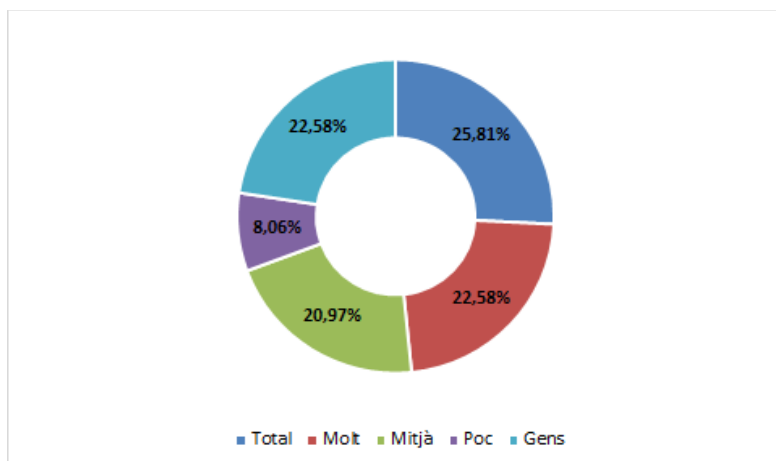


En una de les preguntes del qüestionari es plantejava a les participants si estarien disposades a no utilitzar el seu vehicle privat a la ciutat a favor d'un millor servei de transport públic, bicicletes i itineraris de vianants. La resposta és àmpliament afirmativa, amb un 83,87 de les enquestades responnent "Sí".

**Grau d'acord amb les estratègies de mobilitat d'aparcament i Distribució Urbana de Mercaderies (DUM)**

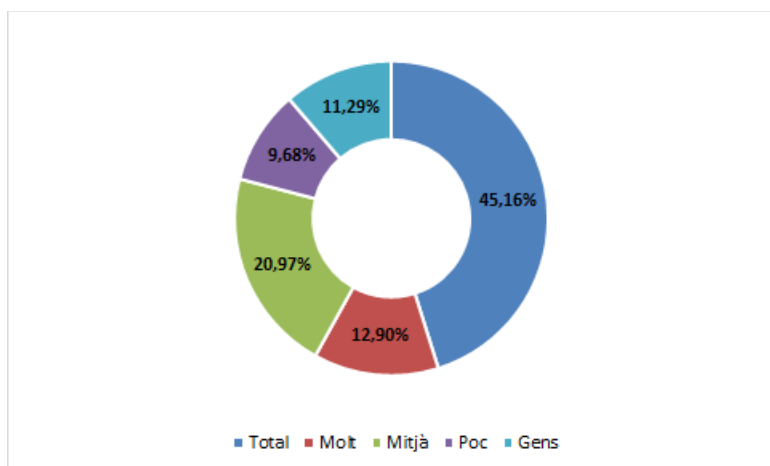
En relació amb l'aparcament i la Distribució Urbana de Mercaderies (DUM), es pregunta sobre el grau d'acord amb **ampliar les zones blaves d'aparcament al conjunt de la ciutat en aquells punts on hi hagi una demanda elevada** per activitat comercial, administrativa o sanitària (Gràfic 22). Es manifesta un grau d'acord mitjà, amb aproximadament el 48% de les participants assenyalant que estan totalment o bastant d'acord amb aquesta estratègia. Les persones que s'han poscionat en contra representen al voltant del 30% de la mostra (poc o gens d'acord).

**Gràfic 27. Grau d'acord amb ampliar les zones blaves d'aparcament al conjunt de la ciutat en aquells punts on hi hagi una demanda elevada per activitat comercial, administrativa o sanitària.**



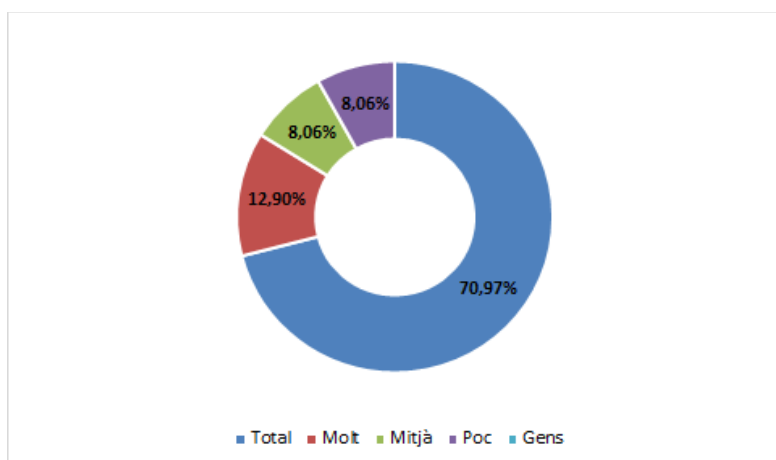
S'assenyala un grau d'acord mitjà amb **regular l'estacionament instal·lant zona verda d'aparcament al conjunt de la ciutat, aplicant una taxa prioritària per als residents i una taxa més elevada als vehicles forans** (Gràfic 23). Les participants es mostren moderadament a favor d'aquesta estratègia, amb més del 55% de les enquestades totalment o bastant d'acord.

**Gràfic 28. Grau d'acord amb regular l'estacionament instal·lant zona verda d'aparcament al conjunt de la ciutat, aplicant una taxa prioritària per als residents i una taxa més elevada als vehicles forans.**



Es manifesta un ampli grau d'acord amb **instal·lar un centre de distribució de missatgeria i mercaderies en bicicleta per reduir la circulació de vehicles motoritzats** (Gràfic 24). Les participants es mostren àmpliament a favor d'aquesta estratègia, amb més del 80% de les enquestades totalment o bastant d'acord.

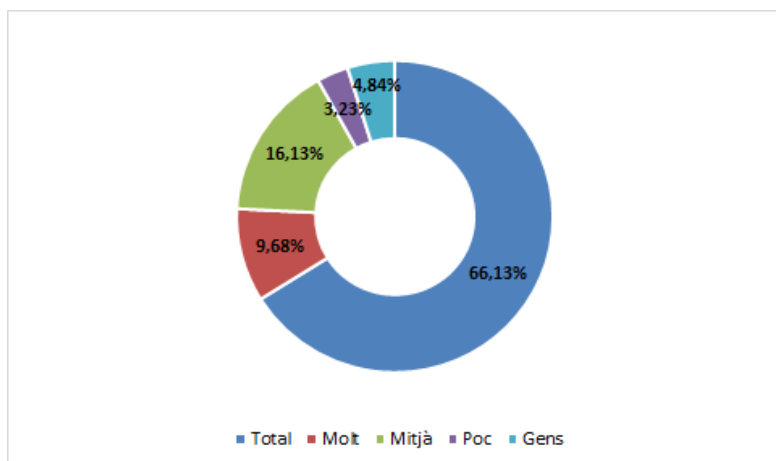
**Gràfic 29. Grau d'acord amb instal·lar un centre de distribució de missatgeria i mercaderies en bicicleta per reduir la circulació de vehicles motoritzats.**



### Grau d'acord amb les estratègies de mobilitat per garantir la seguretat

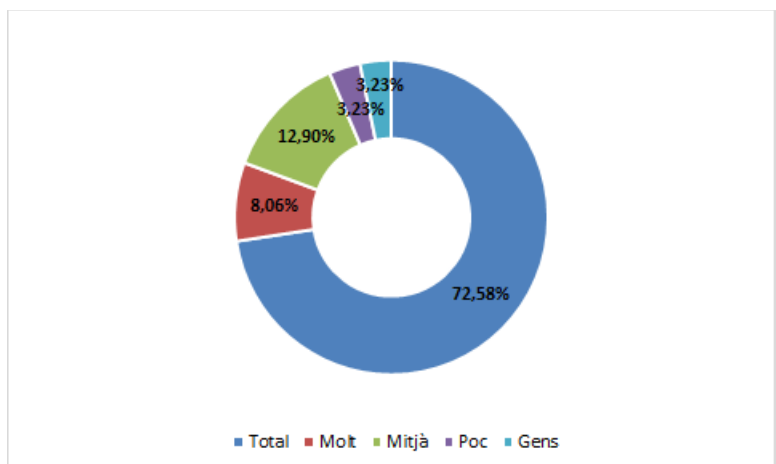
En relació amb la seguretat viària, es pregunta sobre el grau d'acord amb la **creació i/o redisseny de zones 30 km/h, on s'instal·lin mesures d'expulsió i calmat del trànsit** (Gràfic 25). Es manifesta un ampli grau d'acord, amb més del 70% de les participants assenyalant que estan totalment o bastant d'acord amb aquesta estratègia.

**Gràfic 30. Grau d'acord amb la creació i/o redisseny de zones 30 km/h, on s'instal·lin mesures d'expulsió i calmat del trànsit.**



S'expressa un ampli grau d'acord amb la **simplificació de sentits de circulació dels carrers en favor de la seguretat viària** (Gràfic 26). Les participants es mostren àmpliament a favor d'aquesta estratègia, amb més del 80% de les enquestades totalment o bastant d'acord.

**Gràfic 31. Grau d'acord amb la simplificació de sentits de circulació dels carrers en favor de la seguretat viària.**



## 4. Annexos

Els integrants dels grups de treball de la taula ens han fet arribar els següents documents de treball amb les seves demandes, a fi de tenir-les en compte per a la redacció del Pla d'Acció del PMUS:

ACTUACIONS MOBILITAT I ACCESSIBILITAT PACTE REACTIVACIÓ  
ECONÒMICA I SOCIAL de BADALONA (Acordades en Procés Participatiu 2021 i  
aprovades en Ple Municipal)

**Curt Termini**

91 Crear més zones de càrrega i descàrrega, sobretot en els carrers més estrets de la ciutat, ja que ara amb la pandèmia que hi ha més serveis d'entrega a domicili i molt sovint els transportistes es veuen «obligats» a aturar-se als guais.

**A Mitjà Termini**

92 Animar a la ciutadania a no fer servir el cotxe i a utilitzar el transport públic i mobilitat sostenible

93 Estudi experimental per a l'implantació, en una primera fase, de la distribució del l'últim quilòmetre, amb bicicletes de càrrega i vehicles elèctrics.

94 Millorar l'aparcament a Can Ruti facilitant l'accés amb transport públic, o habilitant autobusos llançadora des de zones on es pugui habilitar l'aparcament.

130 Fer guais pels vianants a tots els passos de vianants que no estiguin fets i adaptar a la normativa els fets

131 Canviar, 2-3 places d'aparcament de cotxes per motos, a la banda del sentit de la circulació al costat dels passos de vianants i a les cruïlles

132 Col·locació de senyals verticals límit de velocitat 30 km/h. i horitzontals, pintades a les calçades a totes les vies d'un sòls sentit de circulació i a un sòls carril.

133 Pla d'ampliació de voreres i ordenació del mobiliari urbà.

134 Accedir al campus de Can Ruti amb autobusos amb tarifa 0

135 Ampliació de la xarxa de carrils BUS.

136 Construcció-col·locació de plataformes a totes les parades als carrers amb aparcament a la banda de les parades.

137 Actuació per suprimir l'esglaó existent entre la plataforma d'algunes Marquesines i la vorera.

138 Col·locació de marquesines a totes les parades desprotegides de les incidències climàtiques i que l'amplada de la vorera ho permeti.

139 Actuacions per fer accessibles totes les parades del BUS

140 Facilitar la col·locació d'endolls per a l'aparcament de vehicles elèctrics.

141 Donar facilitats a les persones que vulguin muntar endolls per a la càrrega de vehicles elèctrics a casa seva o als aparcaments privats.

142 Fer arribar el Bicing o facilitar algun sistema alternatiu de lloguer de bicicletes a la ciutat

143 Priorització semafòrica. Fer un estudi per millorar la velocitat comercial dels autobusos.

- 144 Revisar els camins escolars que ja estan creats i posar en marxa els projectes que estan en espera en Llefià i La Morera.
- 145 Combatre l'aparcament de motos a les voreres i crear més aparcaments a la calçada.
- 146 Estudiar i millorar el Carril bici al C/ Eduard Maristany amb C/ Martí Pujol, a l'alçada de l'aparcament de la RENFE



Associació de Veïns NOVA LLOREDA NORD Av. Catalunya, 64–66 Bxos. BADALONA 08917  
 novalloredanord@gmail.com NIF G59750075

## PROPOSTA DE PLA ESPECÍFIC PER SUPRIMIR LES BARRERES ARQUITECTÒNIQUES A NOVA LLOREDA (SECTOR NORD)

CONNEXIONS	TRAMS DE RAMPES	ESGLAONS
<b>Via Cívica:</b> Placeta Camí Sistrells - <b>Ptge. Riu Segre</b> - Av. Catalunya- Plaça Valentí Almirall	15	94
<b>Via Cívica:</b> Ptge. Riu Segre - A. VV. Av. Catalunya.	6	36
<b>Via Cívica:</b> Rbla. Sant Joan - Av. Catalunya - Ptge. Riu Carol - Ptge. Riu Ter - Ptge. Riu Francolí - Ptge. Riu Llobregat –Ptge. Riu Garona - Av. Lloreda. ( <b>Connexió Nova Lloreda- Lloreda</b> ).	14	126
<b>Via Cívica:</b> Av. Catalunya - Ptge. Riu Carol - Ptge. Riu Ter - Ptge. Riu Noguera /Ptge. Riu Francolí - Ptge. Riu Llobregat .	16	130
<b>Via Cívica :</b> Rbla. Sant Joan - Av. Catalunya - Ptge. Riu Ter - Plaça Aparcament - Ptge. Riu Llobregat.	4	38
Passadís entre aparcament i Façana posterior Ptge. Riu Ter 1-3/5-7	3	23
Plaça Valentí Almirall- Nou Gimnàs (Antic Mercat).	10	67



Rbla. Sant Joan	9	39
<b>Via Cívica:</b> Av. Catalunya - Ptge. Ter Ptge. Riu Noguera.	13	78
<b>Via Cívica:</b> Av. Catalunya - Ptge. Riu Onyar/Ptge. Riu Llobregat.	8	48
Ptge. Noguera - Ptge. Riu Onyar/Ptge. Riu Llobregat.	2	10
Plataformes interiors Ptge. Riu Francolí.	5	43
Camí de Sistrells - CAP/Casal d'Avis - Av. Catalunya.	3	24
Av. Catalunya, plataforma 53-55/57-59/61-63	2	14
Av. Catalunya Biblioteca	6	21
Biblioteca - Mancomunitat - Av. Catalunya.	12	97
Av. Catalunya - Ptge. Riu Onyar.	7	27
<b>Via Cívica :</b> Av. Catalunya - Ptge. Riu Onyar - Plaça 2 <sup>a</sup> República. (Connexió Nova Lloreda – Lloreda)	11	77
<b>TOTALS:           18 VIES CÍVIQUES/ESPais DE CONNEXIÓ</b>	<b>146</b>	<b>1.028</b>
	<b>TRAMS DE RAMPES</b>	<b>ESGLAONS</b>

RESUM:

8 vies amb circulació rodada, 3 amb accés restringit per càrrega i descàrrega de les persones residents. Totes elles paral·leles a l'antiga riera de Sant Joan i el seu vessant dret.

18 vies /espais connectors: 6 vies perpendiculars a les vies de circulació rodada i connectores entre aquestes, amb alt desnivells salvats per escales. La resta són espais connectors.

16 trams de rampes construïts, 125 esglaons superats.

11 trams de rampes amb projecte elaborat des de l'any 2017, per superar 61 esglaons.

20 trams per elaborar projectes, (14 d'obra i 7 trams amb escales mecàniques), per superar 141 esglaons.

Intervenció sobre el 32% dels trams de rampes i el 31% dels esglaons per superar mínimament les barreres arquitectòniques, que afecten 29 de les 55 porteries del sector i a les connexions internes i externes.

Taula Mobilitat i Accessibilitat Badalona-Favb , 670476145  
Marina, 63 Badalona 08912 [taulamobilitatbadalona@gmail.com](mailto:taulamobilitatbadalona@gmail.com)



## TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU en VIA FÈRREA

### Tren

Passat- Primera línia de tren de la Península, Barcelona Mataró (1848)  
Pensada per transportar matèries primeres a les indústries situades a la façana marítima i endur-se els productes fabricats.

### Present:

Línia de Rodalíes ubicada al llarg del lateral Sud-Est del casc urbà. Desplaçada amb relació al centre del cas urbà.

Infraestructura que fa de barrera per a la connexió de la trama urbana amb la platja.

Futur: Trasllat i soterrament cap l'interior trama urbana (franja C31) i connexió Amb Pompeu Fabra (L1 i L2 Metro) i al Gorg amb L2 i L10 Metro i T5 Tram.

Manteniment vies com testimoni de la implantació de la primera línia de tren a la Península per donar cabuda al perllongament de la L4 del tramvia.

Construcció nova línia per connexió directe amb el Vallès donant servei també a Santa Coloma (sense passar pel nus de la Sagrera)

### Tramvia

Situació actual: Recordar el paper de la Plataforma en l'arribada del tramvia a Badalona. 2 parades L-5

Futur: Arribada de la T-4 a l'estació de Tren de Badalona en una primera fase (al·legació presentada al PDI 2021-2030) i perllongament posterior fins a Montgat i el Maresme.

### Metro

Desconsideració en vers Badalona referent a la implantació i ampliació del Metro, referent a Hospitalet, Santa C. de Gramenet, .....

Present: 8 estacions (5 L-2 i 2 estacions L-10)

Futur: Perllongament L-1 des de Fondo Santa Coloma de Gramenet fins al Centre Badalona. Construccions de 2 estacions en una primera fase fins a Nova Lloreda-Sant Crist d (aprovació definitiva el 17 de gener de 2019 de l'Estudi Informatiu i Impacte Mediambiental de la primera fase).

En una segona fase fins a connectar amb la L2 a Pompeu Fabra i amb possibilitat de connectar també amb l'estació del Tren de Badalona.

Demanda de línia de metro lleuger des del centre fins a Can Ruti amb connexió amb la futura estació de la L1 de Bufalà i amb servei a la zona Industrial de les Guixeres i Morea-Pomar.

## **PROPOSTES MILLORES BUS**

### **Índex PROPOSTES MILLORES BUS**

#### **1. MILLORAR LES FREQUÈNCIES DE PAS**

**Dies Feiners** (freqüència de pas no superior a 15 minuts)

**Dissabtes i Feiners Agost** (freqüència de pas no superior a 20 minuts)

**Festius** (freqüència de pas no superior a 30 minuts)

**Tendir a implantar de forma progressiva les freqüències 10-15-20 a totes les línies.**

#### **2. MILLORAR SERVEI LÍNIES NOCTURNES**

**N2 fins a Can Ruti.** (Supressió servei Morera-Pomar- Centre)

**N11 Modificació itinerari tornada hospital**

**N9 Modificació itinerari.**

#### **3. CREACIÓ NOVES LÍNIES**

**Montgat-Can Ruti.**

**Línia diürna circular** connexió parts altes ciutat per sobre C-31.

#### **4. AMPLIACIÓ FRANJA HORARIA SERVEI CAMPUS CAN RUTI**

**Matins,** Arribada al Campus abans 6:45 h.

**Nits.** Últimes Sortides des de Can Ruti, no abans de les 22'30 h.

#### **5. AMPLIACIÓ DEL SERVEI DIUMENGES I FESTIUS**

**B-12.** Cal la seva potenciació, amb la millora de les seves prestacions, com a línia llançadora del Vallès, estació de Rodalies 2 de Montcada amb el Campus de Can Ruti.

#### **6. IMPLANTACIÓ MILLORES AL SERVEI I LA VELOCITAT COMERCIAL**

**Instal·lació de plataformes.**

**Implantació de Carrils Bus.**

**Instal·lació de parades dobles.**

**Implantació de pantalles audiovisuals** informatives sobre el temps d'espera

#### **7. MODIFICACIÓ D'ITINERARIS**

**Acostar servei B-15** al CAP d'Apenins i al sector de la Colina del Barri Puigfred

**Donar servei amb la B-4** als nous habitatges barri La Mora.

**Modificar itinerari B-23** sentit Barcelona, per donar servei a la part alta del barri de Sant Joan de Llefia

**Ampliació itinerari B-2** al seu pas per Montigalà, direcció Esperit Sant

#### **8. ALTRES MILLORES**

**Treure pal Parada nº 108049** FelipII-Av. Puigfred

**Millorar entorn parada Carretera Roca/Av. Sant Salvador**

**Canviar Origen/Final M1.**

**Col·locació de Marquesines** a les parades desprotegides.

**Col·locació de noves Plataformes**

**Instal·lació pantalles informar de les parades**

**Incorporació progressiva de nous vehicles moguts amb energies renovables no contaminants.**

**Anar millorant de forma progressiva les freqüències (10 mi. dies feiners, 15 mi. dissabtes i 20 mi. diumenges i festius) a totes les línies.**

**Fer un estudi per implantar una nova xarxa de les línies d'autobusos, en la línia de la de Barcelona, (Línies paral·leles a la costa i a la muntanya i línies direcció Mar-Montanya) tenint en compte les característiques pròpies de la trama urbana de Badalona.**

## **9. MILLORES SERVEI CAMPUS CAN RUTI**

**9.1 Potenciació de l'ús del transport públic en base a la campanya " AL CAMPUS DE CAN RUTI AMB BUS TARIFA ZERO"**

**9.2 Construcció nova terminal BUS amb doble andana.**

**9.3 Construcció aparcament dissuasori amb autobusos llançadora. Pomar-Guixeres.**

**9.4 Millores servei Línies Diürnes:**

Ampliació recorregut B80 fins a Can Ruti

Crear llançadora des de Parada Metro Fondo.

**9.5 Ampliació franja horària Matins.**

**9.6 Ampliació franja horària Nits.**

**9.7 Millorar les freqüències Matins**

**9.8 Millorar velocitat comercial connexió Campus Can Ruti-Centre Badalona**

-Carrils Bus eixos mar-muntanya,

-Parades Dobles i Plataformes

-Preferència Semafòrica

**9.9 Millorar informació connexió línies BUS a Can Ruti**

-Interior Estació Metro Pompeu Fabra

-Interior Estació Tren

-Parades BUS que no van a Can Ruti properes amb les que si van.

**9.10 Col·locació màquines expenedores de Targes al Campus Can Ruti**

Vestíbul entrada principal Hospital / entrada Maternal / Nova terminal del BUS.

**9.11 Col·locació pantalles informatives temps d'arribada i espera línies BUS al vestíbul porta de Maternal de l'Hospital i a la d'altres edificis del Campus de Can Ruti.**

## **1. MILLORA DE LES FREQÜÈNCIES DE PAS**

Dies Feiners (freqüència de pas no superior a 15 minuts)

No compleixen: B-12 (30)

Dissabtes i Feiners Agost (freqüència de pas no superior a 20 minuts)

No compleixen: B-2 (25) B-3 (25) B-12 (30) B-80 (25)

Festius (freqüència de pas no superior a 30 minuts)

No compleixen: B-12 No funciona

Tenir en compte la demanda a l'estiu de les línies que cobreixen el servei a les platges, mantenir

les mateixes freqüències durant l'època estival (M-1, B-2, B-3, B-4, B-5, M-6, B-7, B-29, M-30, ...)

Tendir a implantar de forma progressiva les freqüències 10-15-20 a totes les línies.

## **2. MILLORES SERVEI LÍNIES NOCTURNES (hi ha un document específic)**

N2 fins a Can Ruti. (Supressió servei Morera-Pomar- Centre)

Anada: Av. dels Vents, Independència, Fogars de Tordera, Carretera Can Ruti, Institut Guttmann, Urgències Hospital i Terminal

Tornada: Terminal, Urgències Hospital, Guttmann, Carretera Can Ruti, Av. Llenguadoc, Martí Pujol, Av. dels Vents.

N11 Modificació itinerari tornada hospital

Carretera Canyet, Av. Conflent, Carretera Can Ruti, Joan d'Àustria, Av. Cerdanya, Av. Terrassa, Av. Sabadell, Av. Pomar, Av. President Companys, Via Augusta.

N9 Modificació itinerari.

Direcció Tiana: Rbla. Sant Joan, Ventura Gassol, Coll i Pujol, Av. dels Vents, Av. Martí Pujol, Francesc Layret.

Direcció Barcelona: Via Augusta, Martí Pujol, Av. Bufalà, Av. dels Vents i continuació per: a) Coll i Pujol, Sant Ramon, Rbla. Sant Joan. b) Av. Puigfred, Rbla. Sant Joan.

## **3. CREACIÓ NOVES LÍNIES**

Montgat-Can Ruti. Manresa, Canyadó, Casagemes, Riera Canyadó, Morera Pomar (connexió aparcament dissuasori), Buenavista, Campus Can Ruti.

Línia diürna circular connexió parts altes ciutat, per sobre C-31: Mas Ram, Pomar, Morera, Bufalà, Montigalà (Centre del Carmen), Lloreda, .....

## **4. AMPLIACIÓ FRANJA HORARIA SERVEI CAMPUS CAN RUTI**

Matins, Arribada al Campus abans 7:00 h. ( entrada primer torn 7:00 h).

Nits, Últimes Sortides des de Can Ruti no abans de les 22'30 h. (sortida últim torn.)

## **5. AMPLIACIÓ DEL SERVEI DIUMENGES I FESTIUS**

B-12 (Única línia amb connexió directa amb Montcada, Vallès Occidental i Urbanització del Bosc d'en Vilaró amb Campus de Can Ruti.

Establir parades per aquesta línia a banda i banda de la Carretera de Montcada a Dalt del Coll de la Vallensana.

Cal la seva potenciació, amb la millora de les seves prestacions, com a línia llançadora del Vallès, estació de Rodalies 2 de Montcada amb el Campus de Can Ruti.

## **6. IMPLANTACIÓ MILLORES AL SERVEI I LA VELOCITAT COMERCIAL**

Instal·lació de plataformes a totes les parets a les vies amb aparcament a la mateixa vorera que les parades (prioritat en funció del nombre de línies o vehicles hora.)

Implantació de Carrils Bus i preferència semafòrica, a més de les vies de connexió al Campus de Can Ruti, a les connexions amb Sant Adrià, Montgat-Tiana i Santa Coloma de Gramanet. (Hi ha document eixos implantació carrils BUS)

Instal·lació de parades dobles a aquelles parades que el nombre de cotxes/hora sigui superior a 20

Implantació de pantalles audiovisuals informatives sobre el temps d'espera d'arribada dels vehicles a les parades (parades amb concentració de línies) i als vestíbuls edificis Campus Can Ruti. Sobre tot a l'entrada principal i a la de Maternal de l'Hospital.

## **7. MODIFICACIÓ D'ITINERARIS**

Acostar servei B-15 al CAP d'Apenins i al sector de la Colina del Barri Puigfred de Badalona i Barri Llatí de Sta. Coloma pel carrer Milà (hi ha document específic)

Donar servei amb la B-4 als nous habitatges barri La Mora. (equipaments situats a l'altra banda de la via del tren)

Modificar itinerari B-7 Fent passar la línia per Mar Jònica-Mare Nostrum-Mar Adriàtica direcció Sant Adrià i per Mar Negre-Mare Nostrum-Mar Tirrena direcció Pomar. Tornant al seu trajecte habitual per Eduard Maristany en tots dos sentits.

Modificar itinerari B-23 sentit Barcelona, per donar servei a la part alta del barri de Sant Joan de Llefià (Marquès de Sant Mori-Juan Valera-Àfrica-Doctor Bassols-Ronda Sant Antoni), amb una parada al carrer Àfrica, propera a l'entrada i sortida de l'aparcament de la Manzana XIII.(proposta de l'a.vv. Gran Sol)

Ampliació itinerari B-2 al seu pas per Montigalà, direcció Esperit Sant, passant per Camí Sant Jeroni de la Murtra, Suïssa, Comunitat Econòmica Europea i Olof Palme. (Caldrà canviar el sentit de circulació al carrer Camí Sant Jeroni de la Murtra)

## **8. ALTRES MILLORES**

Treure pal Parada nº 108049 FelipII-Av. Puigfred del mig de la vorera (molt estreta) i col·locar plataforma.

Millorar entorn parada Carretera Roca/Av. Sant Salvador

Canviar Origen/Final M1 de la parada 100795, Mercat Maignon a la parada 100392, Rodalies. Parada 100795 (B-3, B-4, B7, B-29, M1, M-6 i M-26) També es l'aparcament pels 3 autocars adaptats Escola Sant Andreu. Dificultat aturada per regular la M-1. Parada 100392 ( principi/final B-5 i M-6) des del pal de parada fins contenidors hi han uns 32 m. També hi són els lavabos TUSGSAL.  
Col·locació de Marquesines a les parades desprotegides.

Prioritats col·locació de noves Plataformes: Travessera Montigalà, parada nº 105493; Av. Bufalà, parada B-24, entre Independència-Martí Pujol; Av. Catalunya, parades nº 108047, 110045, 110046 i 108064; Coll i Pujol, per sota Rotonda, tots dos sentits. Felip II, parada B-5, entre Av. Puigfred- Pallaresa.

Instal·lació pantalles amb programa informàtic al nous cotxes per informar de les parades

Incorporació progressiva de nous vehicles moguts amb energies renovables no contaminants.

Anar millorant de forma progressiva les freqüències (10 mi. dies feiners, 15 mi. dissabtes i 20 mi. diumenges i festius) a totes les línies. Començant pels dies feiners, passant de 15 a 12 mi. Entre les línies prioritàries estaria la B-2 (passar de 15 a 12 mi. Els feiners)

Fer un estudi per implantar una nova xarxa de les línies d'autobusos, en la línia de la de Barcelona, (Línies paral·leles a la costa i a la muntanya i línies direcció Mar-Montanya) tenint en compte les característiques pròpies de la trama urbana de Badalona.

## **9. MILLORES SERVEI CAMPUS CAN RUTI**

Potenciació de l'ús del transport públic en base a la campanya "AL CAMPUS DE CAN RUTI AMB BUS TARIFA ZERO"

Construcció nova terminal BUS amb doble andana. (AMB està elaborant projecte)  
(Amb els nous cotxes articulats, l'andana actual s'ha quedat petita)

Els cotxes que pugen per la carretera de Canyet encotxar per la banda actual i els que ho fan pel vial d'urgències de l'hospital o pel tanatori, encotxar per la banda oposada de l'andana. (Caldrà suprimir unes 36 places d'aparcament)

Construcció aparcament dissuasori amb autobusos llançadora. Pomar-Guixeres, terrenys al voltant Torrent Vallmajor-Av. del Guix. Connexió amb nova línia Montgat-Can Ruti i amb la M28 (modificant el seu itinerari). Amb reforç del servei llançadora a l'entrada del primer torn als matins i sortida del torn de nit. Entrada del segon torn i sortida del primer torn (tardes). Sortida del segon torn i entrada del tercer torn (nits)

Millorar servei Línies Nocturnes: (Veure Apartat 2: MILLORES SERVEI LINIES NOCTURNES)

Arribada N2

Modificació itinerari N11

Modificació itinerari N9

Millores servei Línies Diürnes:

Creació Nova Línia: Montgat-Tiana, Manresà, Canyadó-Casagemes (Per Riera Canyadó), Interior Pomar (Passant pel futur aparcament dissuasori de les Guixeres, situat als terrenys entre Torrent Vallmajor/Av. del Guix) Can Ruti, passant per la Guttman.

Ampliació recorregut B80 fins a Can Ruti, per Carretera Can Ruti passant per la Guttman (passant per lateral B-20 proper aparcament dissuasori) /

Crear llançadora des de Parada Metro Fondo.

Direcció Can Ruti: AV. Itàlia, Av. Comunitat Europea, Av. de Conflent, Carretera Can Ruti, Guttman, Urgències Hospital.

Direcció Metro Fondo: Urgències Hospital, Guttman, Carretera Can Ruti, Av. Llenguadoc, Av. Conflent, Av. Comunitat Europea, Av. Itàlia.

Ampliació franja horària Matins. (Donar servei al primer torn personal 7:00 h.)

(Primera sortida altre extrem de Can Ruti, tenir en compte el temps per arribar d'hora a Can Ruti)

B-19 Laborables (6'45), Dissabtes (7'15), Festius (7:00), Laborables Agost (6'45)

B-24 Dissabtes i Festius (7:00)

B-26 Festius (7:20)

B-12 Laborables, Dissabtes i Laborables Agost (6:30) Festius no funciona.

B-6 Laborables, Dissabtes i Laborables Agost i Festius (7:14)

Ampliació franja horària Nits. (Donar servei últim torn personal nit 22:00 h.)  
(Últimes Sortides des de Can Ruti, no abans de les 22'30 h.)



B-19 Laborables (22'15), Dissabtes i Laborables Agost (22:45) Festius (22:30)  
B-24 Laborables i Laborables Agost (22'15) Dissabtes i Festius (22'30)  
B-26 Laborables i Laborables Agost (22:40), Dissabtes (22:30), Festius (22:20)  
B-12 Laborables, Dissabtes i Laborables Agost (21'30) Festius Ara no funciona.  
B-6 Laborables (20:59), Laborables Agost (20:42)  
B-27 Laborables (22'49), Laborables Agost (22'35), Dissabtes (22'14), Festius (22'17)

Millorar les freqüències Matins

(freqüències mínimes: Laborables 10', Dissabtes i Festius 20' i Laborables Agost 15')

B-12 Tots els dies (L de 30' a 10' / D de 30' a 20' / F ----- 20' / L A de 30' a 15')

Millorar velocitat comercial connexió Campus Can Ruti-Centre Badalona

-Carrils Bus eixos mar-muntanya, preferentment Martí Pujol direcció mar des de C-31 fins Anton Romeu.

-Parades Dobles i Plataformes

-Preferència Semafòrica

Millorar informació connexió línies BUS a Can Ruti

-Interior Estació Metro Pompeu Fabra

-Interior Estació Tren

-Parades BUS que no van a Can Ruti properes amb les que si van.

Col·locació màquina expenedora de Targes Campus Can Ruti

Vestíbul entrada principal Hospital / entrada Maternal / Nova terminal del BUS.

Col·locació pantalles informatives temps d'arribada i espera línies BUS al vestíbul porta de Maternal de l'Hospital i a la d'altres edificis del Campus de Can Ruti.

## **TAULA MOBILITAT I ACCESSIBILITAT BADALONA-FAVB**

C/. Marina, 63 08912 Badalona favbsecre@gmail.com,  
dguerre2@xtec.cat Mòbil 670476145

### **RESUM: Estudi propostes carrils BUS**

#### **EIX-1: Centre Badalona-Bufalà-Campus Can Ruti** (per Av. Martí Pujol.)

Des de B-20 fins a Carrer Mossén Antón Romeu direcció Mar i des de Via Augusta fins C-31 direcció Muntanya.

#### **VIA: Carrer Martí Pujol Direcció Mar**

Màxim Línies : **10** Màxim Vehicles/hora: **42** (Tram: Anselm Clavé - Creu)

Mínim Línies : **4** Mínim Vehicles/hora: **17** (Tram: Enric Borràs- Mossén Antón Romeu)

Mitjana línies: **6** Mitjana Vehicles/hora: **28'5**

#### **EIX-2: Centre Badalona-Morera-Campus de Can Ruti**

Des de Carrer Germà Juli/Via Augusta fins B-20; per Av. President Companys, Av. Morera i Carrer Juan de Austria (Tots dos sentits)

*(D'aquest eix no veiem imprescindible la part de l'eix del Carrer Juan d'Austria.)*

**VIÉS:** President Companys-Av. Pomar-Juan de Austria (Tots dos sentits)

Màxim Línies : **4** Màxim Vehicles/hora: **19** (Tram: Germà Juli-Av. Pomar)

Mínim Línies : **2** Mínim Vehicles/hora: **9** (Tram: Av. Pomar- B-20))

Mitjana línies: **3'1** Mitjana Vehicles/hora: **18'3**

### **EIX-3: Centre Badalona-Metro Fondo Santa Coloma** (per Montigalà)

Des de la Plaça Alcalde Xifré/Carrer Baldomer Solà fins Final Av. Comunitat Europea; per Rambla Sant Joan, Passeig Olof Palme i Av. Comunitat Europea, direcció Santa Coloma.

Des de Carrer Mozart fins Av. Salvador Espriu; per Carrer Verdi, Av. Itàlia, Av. Comunitat Europea, Passeig Olof Palme i Rambla Sant Joan, direcció Centre Badalona.

**VIÉS:** Verdi-Av. Itàlia-Av. Comunitat Europea-Passeig Olof Palme-Rbla. S. Joan (direcció Centre Bdn)

Màxim Línies : **7** Màxim Vehicles/hora: **32** (Tram: Apenins-Passeig Olof Palme)

Mínim Línies : **3** Mínim Vehicles/hora: **13** (Tram: Av. Puigfred-Av. Salvador Espriu)

Mitjana línies: **5'3** Mitjana Vehicles/hora: **27**

**VIÉS:** Rbla. Sant Joan-Passeig Olof Palme-Av. Comunitat Europea (direcció Fondo)

Màxim Línies : **5** Màxim Vehicles/hora: **24** (Tram: Rbla. Sant Joan-Comunitat Europea)

Mínim Línies : **2** Mínim Vehicles/hora: **12** (Tram: Alcalde Xifré-C-31)

Mitjana línies: **3'7** Mitjana Vehicles/hora: **19'5**

### **EIX-4: Centre Badalona-Montgat.**

Des de Carrer Prim fins Carrer Eduardo Marquina; per Carrer Sant Brú i Pomar de Baix, direcció Montgat.

Des de Torrent Vallmajor fins Av. President Companys; per Pomar de Baix, Carrer Sant Brú, Prim i Germà Juli, direcció Centre Badalona.

*( S'ha d'estudiar i valorar si és compatible amb un Carril Bici)*

**VIÉS:** Pomar de Baix-Sant Brú-Prim-Germà Juli (direcció Centre Bdn)

Màxim Línies : **11** Màxim Vehicles/hora: **48** (Tram: Prim-Via Augusta)

Mínim Línies : **4** Mínim Vehicles/hora: **16** (Tram: Torrent Vallmajor-Riera Canyadó)

Mitjana línies: **5'5** Mitjana Vehicles/hora: **33'75**

**VIÉS:** Sant Brú-Pomar de Baix (direcció Montgat)

Màxim Línies : **5** Màxim Vehicles/hora: **20** (Tram: Prim-Riera Canyadó)

Mínim Línies : **4** Mínim Vehicles/hora: **16** (Tram: Riera Canyadó-Eduard Marquina)

Mitjana línies: **4'5** Mitjana Vehicles/hora: **18**

### **Eix-5: Sant Adria-Barcelona-Centre Badalona**

Des de Carrer Pau Clarís/Av. Alfons III fins Carrer Roger de Flor; per Carrer Pau Clarís i

Av. Marquès de Mont-Roig, direcció Centre Badalona.

**VIES:** Pau Claris-Marquès de Mont-Roig (direcció Centre Bdn)

Màxim Línies : **5**      Màxim Vehicles/hora: **23**      (Tram: Maria Auxiliadora-Roger de Flor)

Mínim Línies : **4**      Mínim Vehicles/hora: **18**      (Tram: Pau Clarís-Maria Auxiliadora)

Mitjana línies: **4'25**      Mitjana Vehicles/hora: **19'25**

**NOTA:**

*El Màxim de Línies i Vehicles/hora, és el màxim que es dona al llarg del corresponent eix.*

*El Mínim de Línies i Vehicles/hora, és el mínim que es dona al llarg del corresponent eix.*

*La mitjana de línies i Vehicles/hora, és la sumatòria dels valors d'aquests paràmetres a tots els trams del corresponent eix, i dividit entre el n° de trams.*

## Propostes Grup de Treball de la bicicleta

### Introducció

En molts debats, i en molts mitjans de comunicació s'ha retratat el desplaçament amb bici com una opció extremista, una opció marginal, o com una actitud pretensiosa, o una moda passatgera. Volem subratllar que anar amb bicicleta és senzillament una opció de mobilitat; és una opció que té el valor afegit de poder contribuir al desenvolupament de la ciutat de manera molt molt rentable. La opció de mobilitat ciclista és relativament econòmic tant pel que fa cost en euros com pel cost en espai.

Des d'un punt de vista estrictament econòmic el carril bici és la millor inversió — funciona millor que qualsevol altre forma de desplaçar-se — sobre tot quan arribis a tenir certa massa crítica; i a tot això s'ha d'afegir els estalvis en salut pública un cop la bici es fa més comú. Els carrils bici fan que la ciutat funcioni millor perquè requereixen molt menys espai. A lo millor podem aconseguir que tots els cotxes siguin elèctrics, però amb això la mobilitat no queda resolta. És que senzillament no hi ha espai suficient per a que tothom pugui conduir. Els esforços en aquest sentit estan destinats al fracàs i ens costaran una fortuna.

Hem de crear una ciutat multimodal, hem d'acceptar la bicicleta de debò, i això vol dir crear xarxa: un grapat de carrils separats repartits per un territori dominat pel vehicle a motor no és una opció real de desplaçament per les persones de 8 a 80 anys.

### Seguretat

Els carrils bici han d'estar segregats i protegits. La pintura no és protecció.



Molts trams de carril bici de Badalona estan fets només amb pintura, i si van sobre la vorera no hi ha elements de "protecció". En els carrils a la calçada on hi ha protecció, aquests elements sovint son pals de plàstic o peces de goma o cautxú. Tot això ho trobem insuficient.

En moltes ocasions, la pintura no arriba a les interseccions o als punts complicats i moltes vegades no queda clar pels ciclistes, ni pels altres usuaris de la via per on s'ha d'anar. On més es necessita "protecció" és on s'ha deixat de fer res. No pot ser que quan ens trobem un problema, la solució es queda en no fer res.



c/Ponent, arribant a c/Guifré.  
Uns 30 m abans d'arribar a la cruïlla s'acaba tota senyalització.



c/Ponent, arribant a c/Indústria.

Altres ubicacions on veiem això:

- Carril bici sobre vorera Av. Marquès de Mont-roig a l'alçada de estació Metro L2.
- Rotonda Gorg - Marquès de Mont-roig. Aquí hi ha confluència de tres carrils bici, però en la mateixa rotonda no hi ha cap senyalització. S'intueix que els ciclistes han d'anar pel passos de vianants, però els conductors de vehicles a motor no tenen manera de saber que hi ha carrils bici. Cal millorar la senyalització, amb el paviment carril bici a la rotonda de color diferent. Una solució acceptable en aquest sentit la trobem a la intersecció c/Sant Bru - Riera de Canyadó.

Els elements de seguretat que es fan servir ara sembla que tenen una vida útil bastant curta per la qual cosa ells mateixos comencen a ser un perill, per exemple pels cargols que sobresurten del paviment després de desfer-se una peça.



Riera Canyadó, arribant a c/Sant Bru.



Rambla Sant Joan - túnel sota autopista.



Carretera de Mataró

### **Aparcaments Bicibox**

Hi ha un projecte de setze ubicacions per a nous Bicibox; no sabem les dates previstes d'instal·lació, ni les capacitats. Les ubicacions semblen bastant correctes però observem que falten: estació Metro L2 Sant Roc; algunes zones esportives com per exemple Pere Gol; el mateix edifici del Viver (o el seu entorn).

Quant als dos Bicibox existents: el de Pompeu Fabra sembla estar infrautilitzat per la pròpia ubicació (dins l'estació) i per la falta de publicitat o senyalització; el de Renfe està bastant bé, però resulta que no pots arribar-hi amb bici si segueixes les normes de trànsit a peu de lletra (hauràs de caminar uns 25 metres). Caldria fer més publicitat. I en tot cas s'ha de preveure que l'ús serà més intensiu un cop que tenim una xarxa de veritat.

### **Aparcaments segurs**

Proposem fer aparcaments de bicicletes als centres educatius, preferentment dins del recinte; també en zones comercials, i carrers amb concentració de botigues; també falten aparcaments més senzills (aparcament de curta durada) a carrers amb concentració de botigues i serveis públics.

### **Ambici**

Hi ha un projecte per executar 31 estacions repartides per tota Badalona. No sabem el nombre de bicicletes que hi haurà a cada estació, però hem sentit dir que serien 300 en total. Ens interessa saber calendari i si hi ha previst alguna campanya de divulgació, pensant que hi haurà 300 bicicletes noves al carrer i és possible que hi hauran molts ciclistes nous amb poca experiència.

### **Aprofitament carrils bici bidireccionals**

- cadires PMR elèctriques.

Segons normativa es consideren vianants. Proposem permetre (o sigui, oferir opció, no obligar) la circulació d'aquestes cadires als CB que tinguin amplada i protecció adequades, ja que en principi haurien de tenir menys obstacles que les voreres. Això ja es fa amb èxit a altres països, i a València també.

- pas alternatiu vehicles d'emergència

el vehicles d'emergència poden aprofitar el carrils bici amb amplada suficient per arribar més ràpid o per evitar embussos a la calçada. Això també es fa ja a altres països.



Ambulancia que avança a pesar de l'embus a la via.

Ambulancia aprofitant possibilitat d'anar en sentit contrari.

### **Aplicació de les lleis i acabar amb les polítiques de "tolerància"**

Aquí no demanem lleis noves; demanem que es facin complir les normes existents.

- Col·locar sistemes de control velocitat als carrers 30km.
- Control d'aparcament il·legal, sobre tot en aquells llocs on un vehicle treu visibilitat a vianants i ciclistes, i on s'envaeix l'espai del vianant, o el carril bici.
- Guàrdia Urbana: més implicació, més actuacions a favor de la multimodalitat, mes actuacions per defensar els més vulnerables (gent gran, nens i nenes, zones escolars); donar exemple; més transparència sobre la cadena de comandament (qui fa les ordres de "tolerància"?).



c/Guifré.  
A part de patir la perda d'espai, el vianant queda invisible als vehicles que fan un gir.



c/Eduard Maristany. Tram amb plataforma única, limitat a veïns i serveis, davant d'una escola pública. Entre els vehicles invasors hi ha un cotxe de la GUB que tanca l'accés a un pàrquing de bicicletes.



Parc infantil amb vehicles aparcats il·legalment, tocant al gronxador. Fins i tot un vehicle dels Mossos.

## **Transparència i participació**

Per poder treballar de manera seriosa en la nostra tasca de participació, necessitem més informació i transparència per part de l'ajuntament. Ens van demanar, per exemple, valorar els projectes previstos de carrils bici (després del Plenari del Consell de la Mobilitat, el passat mes de maig). Però en tots els casos ens falta informació. Pel carril bici Av. Alfons XIII apareix —al document que tenim— només una secció de carrer, però no podem veure com es vol resoldre les parades de bus i el tema de DUM, càrrega, descàrrega —és una zona amb alta concentració de comerços i volem evitar els problemes que estem patint a c/Sant Bru. Pel carril bici Riera Pomar només tenim un plànol sense llegenda. No sabem com llegir el plànol i tampoc indica com es vol resoldre el pas per la rotonda (costat comissaria Mossos) ni la connexió més avall cap al carrer Sant Bru. Necessitem informació més complerta de cada proposta

També necessitem saber la visió global: Com s'integraran tots el carrils existents i projectats a nivell de ciutat. Com serà la xarxa. Molt específicament, com es preveu la connexió entre les Bicivies nord i sud al seu pas pel centre i Avinguda Alfons XIII; i com es preveu la circulació de bicicletes amb la pacificació de c/Francesc Layret.

També vam demanar a l'ajuntament una sessió informativa-debat sobre les ubicacions de les estacions Ambici. La resposta va ser que no, que tot ja estava decidit. Per la qual cosa queda la pregunta de perquè nos ens han preguntat res en una fase anterior. Aquesta manera d'actuar ens fa dubtar del valor que posen al grup de treball.

Hem d'observar que el Consell no està complint amb la freqüència de reunions establerta.

Ens sembla necessari establir millors sistemes de comunicació i d'intercanvi de informació i documentació.

*Aquesta presentació és un breu resum de les nostres demandes. Hi ha més qüestions a tractar i tenim comentaris sobre situacions molt concretes però aquestes quedaven fora de l'abast d'aquesta reunió.*

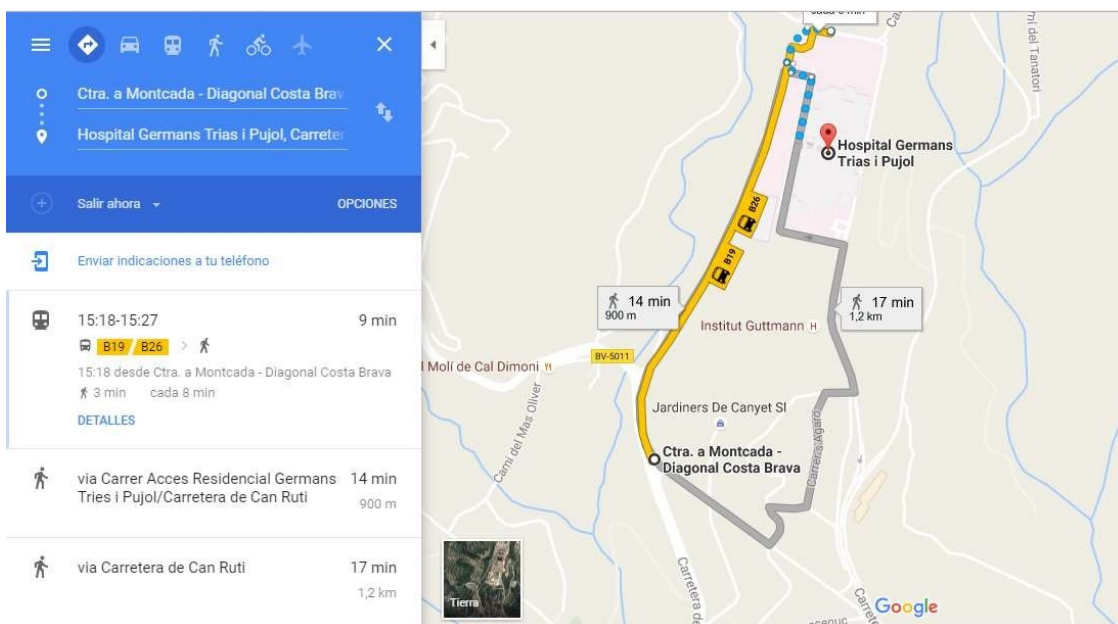
Michael van Laake — Grup de Treball de la Bicicleta — desembre 2022



## Accés vianants

### De la BV5011 a can Ruti

Accés actual, marcat amb groc.



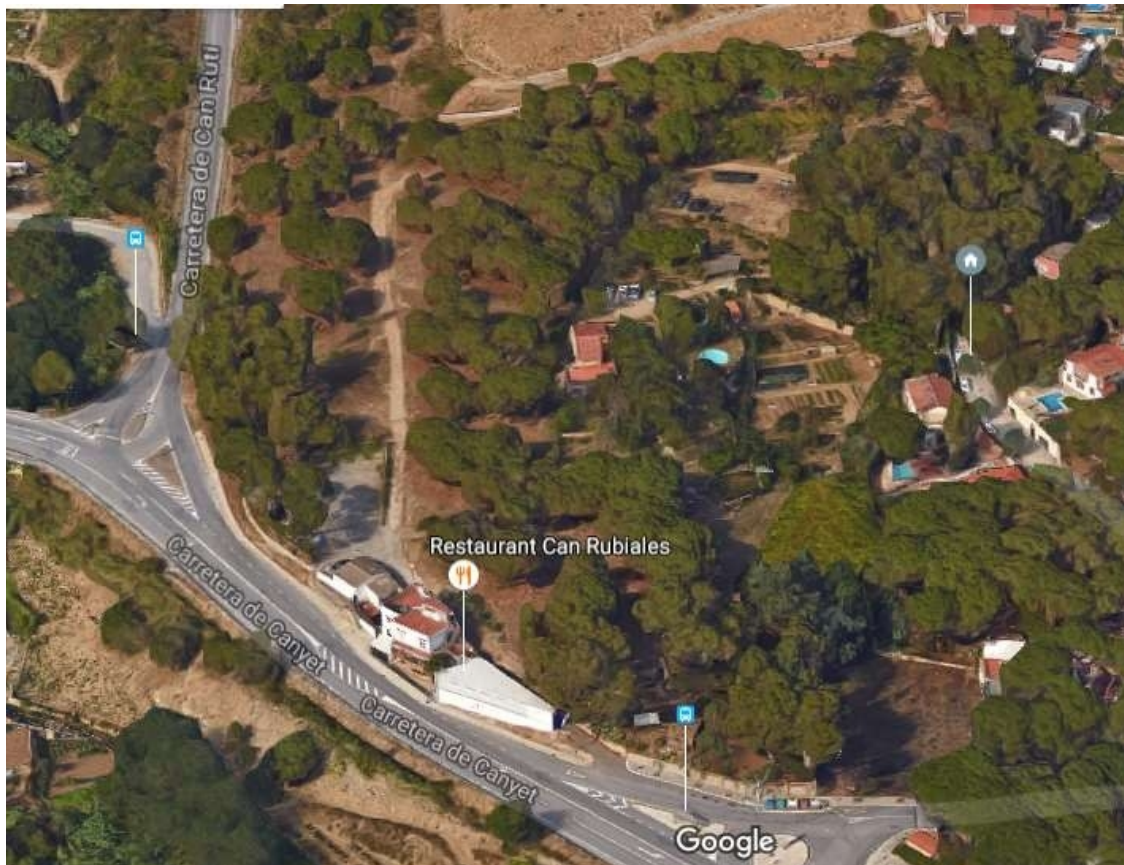
Com es veu és un kilòmetre de calçada estreta pels cotxes i nul·la pels vianants.



**Amb parada de Bus i sense pas de vianants . No parlem de l'accés per discapacitats.**



**Un cop enfilat el camí no tenim opció de sortir de la calçada durant 700m!**



### **Actuacions urgents PER LA SEGURETAT DELS VIANANTS.**

- Senyalitzar aquest tram prohibint el pas de vianants.
- Fer gratuït el bus entre aquestes darreres parades.

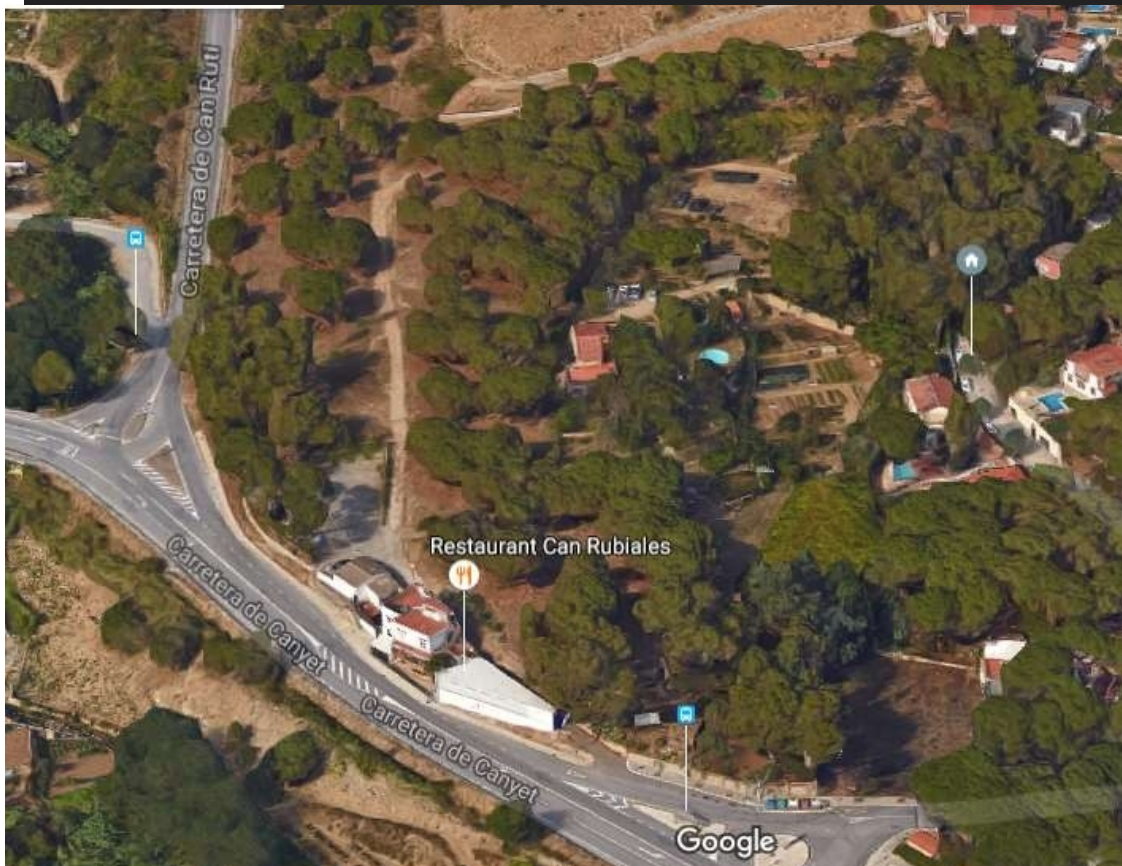
**Aquestes mesures també valdrien per l'accés des del carrer Joan D'Àustria.**

#### **Es proposa :**

Camí alternatiu pels vianants

---

**Recuperar les restes de l'antic camí de can Ruti , que corre paral·lel a la carretera i separat d'aquesta.**



**El camí encara existeix des de la carretera BV5011 fins a prop de la part inferior dels terrenys de la Fundació Guttman.**



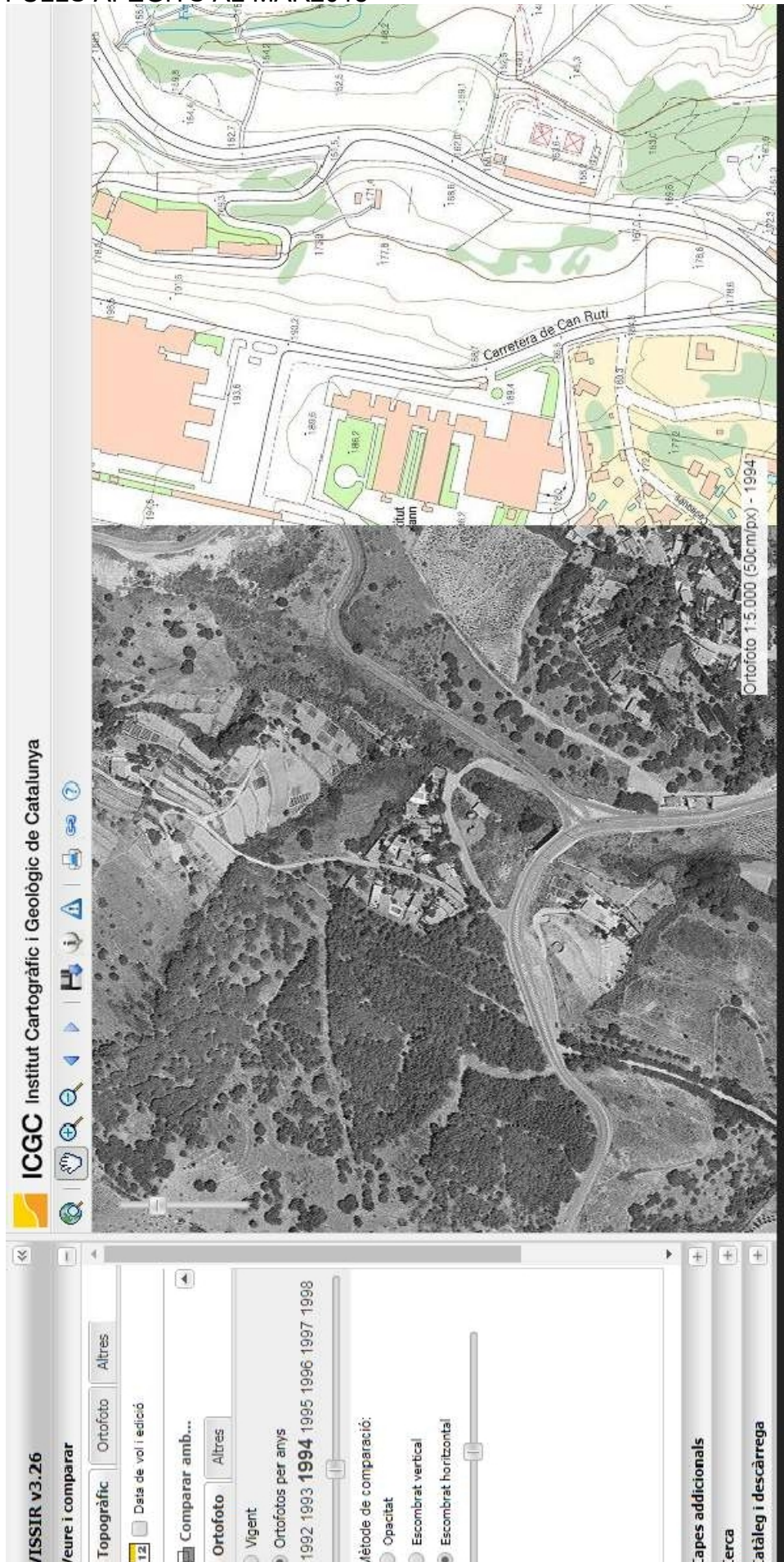
**El camí perimetral de la part inferior del talús de la Fundació, és la continuació fàcil i lògica del camí ara desaparegut.**



**En el seu extrem superior, a certa alçada, connecta amb el soterrani de l'aparcament de l'hospital. Aquesta connexió seria la més costosa si el camí es fa apte per a disminuïts físics.**



# FULLS AFEGITS AL MAR2018



**VISSTR v3.26**  
Veure i comparar

**Topogràfic** | **Ortofoto** | **Altres**

Llista de vol i edició

**Comparar amb...**

**Ortofoto** | **Altres**

Vicent

Ortofotos per anys  
1992 1993 **1994** 1995 1996 1997 1998

Mètode de comparació:

Opacitat

Escoribrat vertical

Escoribrat horitzontal

**Capes addicionals** +

**Cerca** +

**Catàleg i descàrrega** +

**ICGC Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya**

Carriera de Can Auri

la Colònia Sant Jordi

Can Sabater

Can Pineda

Can Duran

Ortofoto 1:5.000 (50cm/pix) 1004



Visor ACA



## Consell de la Mobilitat Sostenible Ajuntament de Badalona GRUP T CAMINS I ENTORNS ESCOLARS A 13 DEC 2022

### OBJECTIUS Y PLA D'ACCIÓ DEL GRUP FINS JUNY DEL 2023

#### 1. Partida del Pressupost de Mobilitat.

- Pressupost per la dinamització del programa camins i entorns escolars a les Escoles

#### 2. Camins amics existents

Actualització i seguiment dels camins Amics del Parc, dels Romans i de la Mar Mediterrània.

- Ampliant-los també amb criteris de millora dels entorns escolars com son els aspectes de soroll i qualitat de l'aire, també en horari no escolar..

#### 3. Nou camí Amic

Promoció d'un nou Camí Amic, incloent la perspectiva de millora dels entorns escolars.

El projecte que va quedar pendent en la fase anterior era el de la zona de Montigalà-Bufalà. Valorar altres camins , com el de Llefia on hi ha escoles que també han mostrat interès.

### Presentació al grup del Dossier tècnic 28 del Servei Català de Trànsit

El 27 d'abril 22 l' Albert Balanzà, Tècnic del Servei Català de Trànsit ens presenta el dossier 28 de Disseny d'entorns i itineraris escolars, editat pel SCT.

[http://transit.gencat.cat/web/.content/documents/seguretat\\_viaria/dossiers\\_tecnics/doss\\_te\\_c\\_28.pdf](http://transit.gencat.cat/web/.content/documents/seguretat_viaria/dossiers_tecnics/doss_te_c_28.pdf)

**Es de ressaltar que la idea de Camí Escolar ha evolucionat en pocs anys cap a la idea d'Entorn Escolar Segur i saludable, que també s'amplia a totes les instal·lacions públiques i privades que donen serveis d'extraescolars. La qual cosa es un inici per fer evolucionar les ciutats per ciutats més segures i Saludables.**

Altres propostes del grup de treball:

#### **CAMPANYES COMUNICATIVES**

**Demandar a Engestur Campanyes** per a les promocions per Tarifes especials com horaris d'Escoles, Nocturns, compres o d'altres.

**Demandar a TUSGSAL** Campanyes en els cartells dels Autobusos amb eslògans del tipus. "EN BUS A L'ESCOLA" fins als "16 gratis"

**CIUTAT A 30** ha sigut una gran victòria pel que al reglament respecta.

Falten moltes campanyes de difusió d'aquestes propostes –tv, radio, red socials

#### **DATA SETMANA MOBILITAT**

Coincideix amb el començament del Curs i no ens permet arribar a moure les escoles.

Pensar en fer un "dia sense cotxes" propi, o un dia d'"entorns escolars pacificats", o...que ens permeti triar la data, l'objectiu concret i el temps de publicitar l'activitat.

#### **Aplicar diferents horaris d'entrada i sortida**

Suggerim altres maneres d'ajustar la mobilitat, com és aplicar diferents horaris d'entrada i sortida, que proposats a d'altres grups, s'ha comentat que no es considera INNOVACIÓ.

### **MAPA ESCOLAR DE CIUTAT**

Hi ha molts problemes de Mobilitat deguts es al mapa escolar de la nostra ciutat. La política hauria de ser més valenta per promoure escoles de qualitat a tots els barris i tothom anés a la que tingués més a prop.

### **Revisar les Infraestructures i adequar-les.**

A ciutat a 30 o per exemple: l'entrada al bici-box de Rodalies, ara no està clara.

### **Compromís polític**

Aquest consell de la Mobilitat (integrat per Tècnics de l'ajuntament, grups socials i partits polítics) no es pot aturar amb els canvis de govern que provoca les eleccions o mocions de censura. Aquest consell de la Mobilitat ha de ser una eina de continuïtat.

### **Personal i recursos suficients per a que a Badalona es compleixin les lleis**

Davant els problemes d'intimisme: necessitat de seguir ampliant el personal de la GU. Cal seguir ampliant el personal tècnic de l'ajuntament en aquesta i totes les àrees de l'Ajuntament.

Badalona a 13 dec 2022

**Després de la nostra presència al Consell de Mobilitat al 13 de desembre 2022 a la sala de premsa del Viver de Badalona, per recollir les aportacions dels grups de treball de la Taula de la Mobilitat, voldríem aportar les nostres visions des de l'Entitat PRESENCIA ACCÉS I MOBILITAT de Badalona nº de registre municipal 905**

### **Grup transport públic**

- Recolzem l'ampliació del tramvia a Badalona
- Reclamem un bus d'accés adaptat al tanatori de Badalona
- Reclamem més espais adaptats i en millors condicions en tota la xarxa de transport viari ( tren, tramvia, autobús i TAXI ADAPTAT ) amb la mesura que avancin les mesures de descontaminació del transport privat

### **Grup transport privat**

- Reclamem el control municipal del ús de places PMR i la seva transformació amb places municipals PMR lliures, per totes les persones afectades
- Reclamem una aplicació digital de localització de totes les places PMR municipals

### **Grup carril bici**

- Requerim un canvi de denominació més real als temps actuals ...carril bici/patinet
- No acceptem la proposta del grup de circular amb cadires elèctriques o scotters per carrils bici ... per la seva perillositat per manca de protecció i/o velocitat no superior a 12/km scotters o 6/km les cadires elèctriques, quan altres usuaris de la mateixa via, poden arribar a 40/km
- Volem un clar ús dels carrils bicis amb una distinció dels carrils esportius ( passeig marítim ), zones de convivència ( vianants/bicis) vies cotxes/bicis 30km o carrils exclusius bici/patinet per desplaçament urbà per la baixa contaminació

### **Grup Zones de baixes emissions**

- estem d'acord en alliberar al campus de Can Rati d'emissions i demanem:
  - pàrquing dissuasiu a distància, amb servei dia i nit de transport llançadora gratuït al hospital
  - pàrquing del Hospital exclusiu amb control per pacients i

### **PMR Grup Accessibilitat**

- Enderrocar l'autopista C-31 convertir-la amb una prolongació del carrer Guipuscoa de BCN, amb el soterrament del tren de rodalies, que permeti obrir Badalona al Mar, lliure de les vies del tren i els maleïts 11 túnels que divideixen la ciutat.
- Reclamem als governs municipals, introduir i avaluar en el diagnòstic de PUMS 2026 Badalona, el pla accessibilitat 2008 amb més de 2000 pag. I



mai aprovat on hi ha detall de tots el barris de la ciutat en temes de Accessibilitat

- Reclamem que es tingui previst en el PUMS la previsió de mesures del codi d'accessibilitat pendent d'aprovació 2023 que desplega la llei d'accessibilitat del Govern de la Generalitat 2014 o el recent BOE TMA/851/2021 del 21 juliol

# G.T. Transport Privat

---

## Condicció necessària per començar a treballar en aquest grup.

Que es compleixi la llei i les disposicions municipals a la ciutat.

Recursos humans per gestionar la Mobilitat. G.U., tècnics per mobilitat i per informar a la ciutadania.

Recursos econòmics per gestionar la Mobilitat i la informació.

## Àmbits que ha abordat aquest grup:

Ciutat a 30.

Posar senyalització → informar els conductors de la nova normativa → Sistemes de punició.

Actualització dels aparcaments per a vehicles d'usuaris amb mobilitat reduïda.

Necessitat d'ampliar les zones taronges a nous barris de la ciutat. Cal obrir debat zones blaves → zones verdes → zones taronges → aparcaments dissuasius.

## Aparcament dissuasiu a Pomar de D'alt


S'està donat a conèixer aquest projecte als organismes i a les AVV dels barris més implicats.

<https://view.genial.ly/5f8e9a387bd5dc0d84559246/interactive-content-futur-intercanviador-modal-a-pomar-copia>

Consells per veure el projecte al ordinador o altres dispositius:

1) no fa falta registrar-se

2) el document va de dreta a esquerra amb les fletxes  

3) la pantalla completa :  

al final de la pàgina a la dreta als tres punts: