



PROJECTE D'INVERSIÓ

PRESSUPOSTOS PARTICIPATIUS 2020

**Informació imprescindible per a incorporar el projecte al procés participatiu*

1. NOM DEL PROJECTE*

Carril bici a Aragó, un nou eix ciclista Besòs-Montjuic

2. DESCRIPCIÓ BREU*

Redissenyar el carrer d'Aragó amb un ampli consens ciutadà, implica un procés llarg i còmplex que requereix temps i cura. No obstant, donada la urgència de millorar les condicions d'habitabilitat d'aquesta autopista urbana, proposem començar la seva transformació amb unes primeres actuacions que ens permetin, en un futur més immediat, potenciar la mobilitat sostenible a Barcelona i generar un entorn més pacificat a la via més transitada de la nostra ciutat.

L'objecte de l'actuació és pacificar la mobilitat, potenciar l'ús de modes de transport més sostenibles i l'augment de la qualitat ambiental del carrer d'Aragó en el tram del districte de l'Eixample. Es proposa la construcció d'un carril bicicleta unidireccional per tal de millorar la mobilitat activa, saludable i individual, i disminuir i regular la velocitat del trànsit rodat.

3. DESCRIPCIÓ AMPLIADA

Descripció detallada del projecte: necessitat a la qual respon, plantejament del projecte, ciutadania beneficiada, resultats esperats, sostenibilitat ambiental del projecte, etc.

Aragó es un carrer cèntric de l'Eixample de Barcelona; una via densament poblada amb menys del 40% de l'espai públic destinat a les persones. Compta amb una elevada circulació de vehicles a motor, de fet, és el carrer més transitat de Barcelona.

Amb els anys, ha esdevingut una via ràpida, eminentment de pas, per als vehicles que volen creuar la ciutat de nord a sud. Hi circulen principalment vehicles de persones no residents a l'Eixample, tot i que són els veïns i veïnes els que pateixen les conseqüències d'aquest trànsit continu. Els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica superen els exigits per la normativa europea i catalana, respectivament.

Per tot l'exposat, es requereix un projecte ambiciós de remodelació del carrer d'Aragó que faci disminuir de manera dràstica el trànsit i retorni l'espai ocupat pels vehicles a les persones. I és per això que presentem una proposta genèrica al PAM/PAD de la ciutat.

No obstant, donada la urgència i importància de començar a actuar, presentem un conjunt de mesures alineades amb els principis de la mobilitat activa i sostenible més fàcilment implementables:



- Construcció d'un **carril bici** unidireccional en el mateix sentit de la circulació, en substitució d'un carril de trànsit rodat en la totalitat de la seva amplada. Es proposa el carril proper a la vorera de cantó mar, tot preservant el carril muntanya per al transport públic i taxi.
- **Reducció de la velocitat** a 30km/h en tota l'extensió del carrer Aragó amb senyalització horitzontal i vertical, tot adequant la fase semaforica perquè no sigui possible superar aquesta velocitat.
- Instal·lació de **càmeres de control de velocitat** en les següents cruïlles:
 - Aragó amb Entença
 - Aragó amb Urgell
 - Aragó amb Balmes
 - Aragó amb Bailèn
 - Aragó amb Marina
 - Aragó amb Independència

La proposta dona resposta a les necessitats de:

- **Completar la xarxa ciclable bàsica** de Barcelona al carrer d'Aragó en sentit Llobregat, formant un carril bici paral·lel al creat al carrer de València en sentit Besòs.
- Donar resposta a la necessitat per part de la ciutadania d'una **mobilitat sostenible, activa i individual**.
- **Connectar la via ciclista** existent entre l'eix carrer d'Aragó-Guipúscoa i el carrer de Tarragona, que permet connectar Montjuic amb el Besòs i Badalona.
- **Pacificar el trànsit** del carrer d'Aragó.
- Donar resposta a les **necessitat de connexions** intermunicipals, internes, intermodals, quotidianes, educatives, laborals i de natura i lleure.

El projecte beneficia directament a la totalitat dels veïns i veïnes de l'Eixample i, en general a tota la ciutadania de Barcelona, a través de dues estratègies, per una banda pacificant el trànsit, tot reduint la sinistralitat i, per l'altra, millorant les condicions ambientals i de salut a partir del foment de la mobilitat activa i sostenible.

4. CORREU ELECTRÒNIC DE LA PERSONA O ENTITAT IMPULSORA*

Per tal de poder contactar amb la persona o entitat impulsora i concretar el projecte.

Eixample Respira: eixample.respira@gmail.com

5. LÍNIA DEL PAM RELACIONADA AMB EL PROJECTE*

Indica en quina línia del Programa d'Actuació Municipal consideres que es podria vincular el teu projecte. Si és un projecte compatible amb més d'una línia, selecciona la que consideris més prioritària.

- Emergència climàtica
 - 2.4.2.E,G - Mobilitat sostenible i segura



6. ÀMBIT TERRITORIAL*

Especifica per a quin districte o barri és aquest projecte. Cada projecte pot estar vinculat només a un districte, si consideres que el teu projecte pot tenir incidència en més d'un districte, selecciona només aquell que pensis que ha de liderar el desplegament del projecte o aquell on valoris que el projecte hi tindrà una major incidència.

Districte de l'Eixample
Barris de Sagrada Família, Fort Pienc, Dreta de l'Eixample, Esquerra de l'Eixample i Nova Esquerra de l'Eixample

7. PERSPECTIVA DE GÈNERE

Indica en quina mesura el teu projecte pot contribuir a la igualtat de gènere o a l'eliminació de les violències masclistes.

El disseny de la mobilitat a les grans ciutats s'ha organitzat històricament obviant les necessitats de les dones, i de molts altres grups poblacionals. El carrer d'Aragó és el clar paradigma d'una mobilitat pensada des de la mirada androcèntrica i productiva, on la importància rau en desplaçar-se el més ràpidament possible d'un punt a l'altre del territori amb un vehicle a motor.

Les dades de l'[informe de l'any 2018](#) de l'Enquesta de mobilitat en dies feiners a l'àmbit del sistema tarifari integrat de l'àrea de Barcelona, elaborada anualment per l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB) ens mostra les diferències entre la mobilitat entre homes i dones, tant en els motius dels desplaçaments com amb els modes emprats per cada gènere:

- Els principals motius per moure's són el treball remunerat, la cura de persones, les compres quotidianes i l'oci. Els desplaçaments per treball i oci assoleixen percentatges més elevats entre els homes; les compres i la cura de persones, en canvi, entre les dones.
- La mobilitat personal (38% sobre 7,2 M desplaçaments/dia) és superior a la mobilitat ocupacional (19,6%, 3,7 M desplaçaments/dia).
- Les dones ens desplacen en major proporció que els homes caminant (46,1% i 38,1 %, respectivament) i en transport públic (21,1 % enfront del 14,6 %). En canvi, els homes ho fan en major mesura en vehicle privat (44,7% enfront del 31,9 %).
- En els desplaçaments per motius personals el mode més utilitzat és la mobilitat activa (55,8%), anar a peu o en bicicleta.

En aquest sentit, i tal com demostren les dades anteriors, qualsevol mesura que incorpori actuacions en detriment del trànsit rodat i que afavoreixi la mobilitat activa i el transport públic, com les recollides a la nostra proposta, millorarà substancialment la mobilitat de les dones, però no només d'aquestes, també la de criatures, gent gran, persones amb diversitat funcional, etc. Fins i tot, la dels homes que no fan servir vehicles a motor. Tal i com recull al llibre "El Urbanismo Feminista" del Col·lectiu 6: "L'urbanisme feminista és integrador i representa una millora per a totes les persones que viuen i comparteixen la urbs".



8. IMPACTE ESPERAT

Explica quines són els beneficis per a les persones o el districte que esperes aconseguir amb el desenvolupament del projecte que proposes.

- Reducció de la circulació de vehicles contaminants i augment de la circulació de vehicles amb un baix impacte ambiental (bicicleta, patinets, etc). Ara mateix, en el tram de més amplada, el carrer d'Aragó disposa de sis carrils de circulació per vehicles privats, per tant l'eliminació d'un carril suposaria la reducció d'una sisena part de la circulació de vehicle rodat .
- Reducció de velocitat en tota l'extensió del carrer d'Aragó, amb el conseqüent augment de seguretat ciutadana i reconversió a carrer per les persones
- Reducció de tots els impactes negatius dels trànsit a la ciutat com són la contaminació ambiental, acústica, paisatgística i, per tant, millora de la qualitat ambiental i de vida.

9. AGENTS A IMPLICAR EN EL PLANTEJAMENT O DESENVOLUPAMENT DEL PROJECTE

Relaciona quines entitats o organitzacions poden contribuir a la concreció o realització del projecte.

Equips tècnics municipals
Col·lectius ciclistes
Entitats veïnals
Comerciants

10. COST APROXIMAT ORIENTATIU

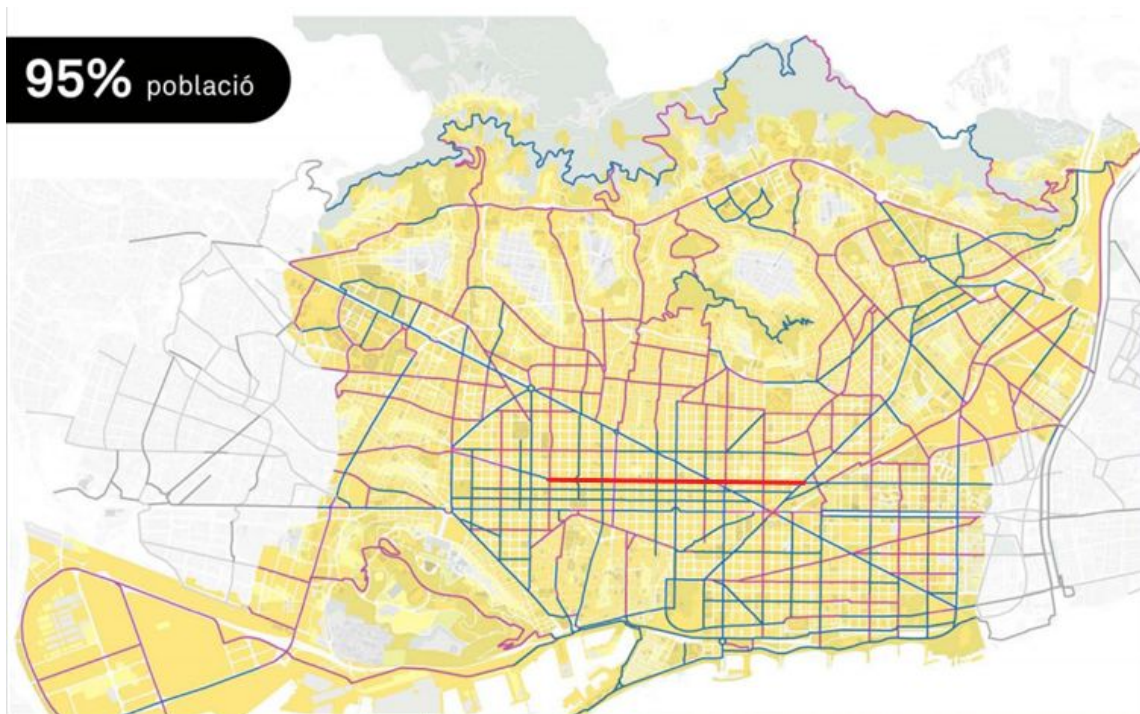
Indica, si ho saps, el cost d'execució del projecte. L'import o cost ha d'incloure totes les despeses associades a la seva execució, com ara el cost de redacció del projecte, la direcció d'obra, els impostos, etc.

- Carril Bicicleta des de la Meridiana fins al carrer de Tarragona
 - 4.800 ml de carril bici
 - Implementació cycle semafòric per al control de velocitat
 - Pressupost previst: 1.450.000 €
- 6 medidors amb radar de velocitat i senyalització al llarg del carrer d'Aragó
 - 6 cameres de control de velocitat
 - Pressupost previst: 18.000 €

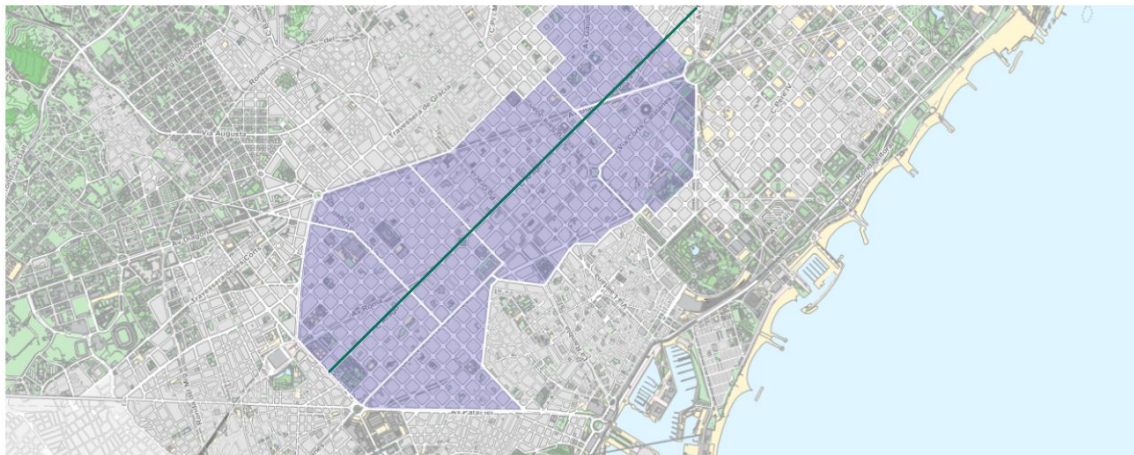
Total pressupost aproximat: **1.468.000 euros**



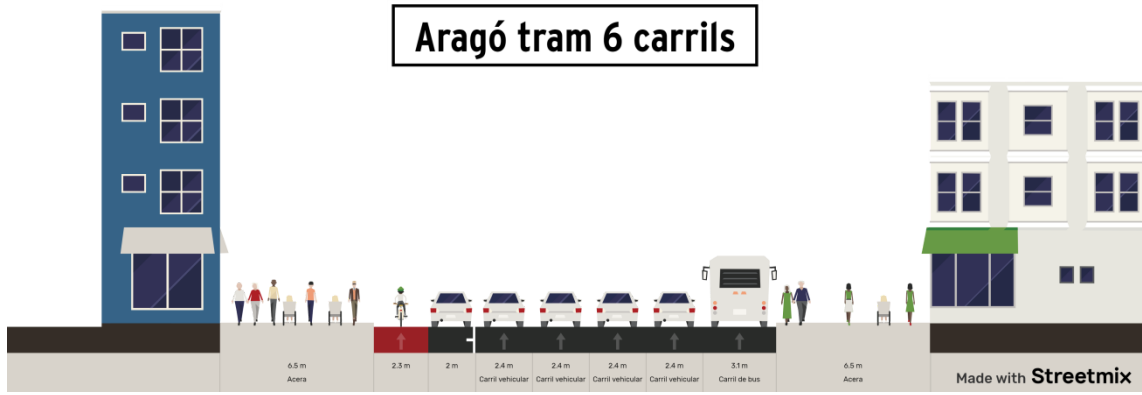
11. ARXIU ADJUNT AMB MÉS INFORMACIÓ DEL PROJECTE



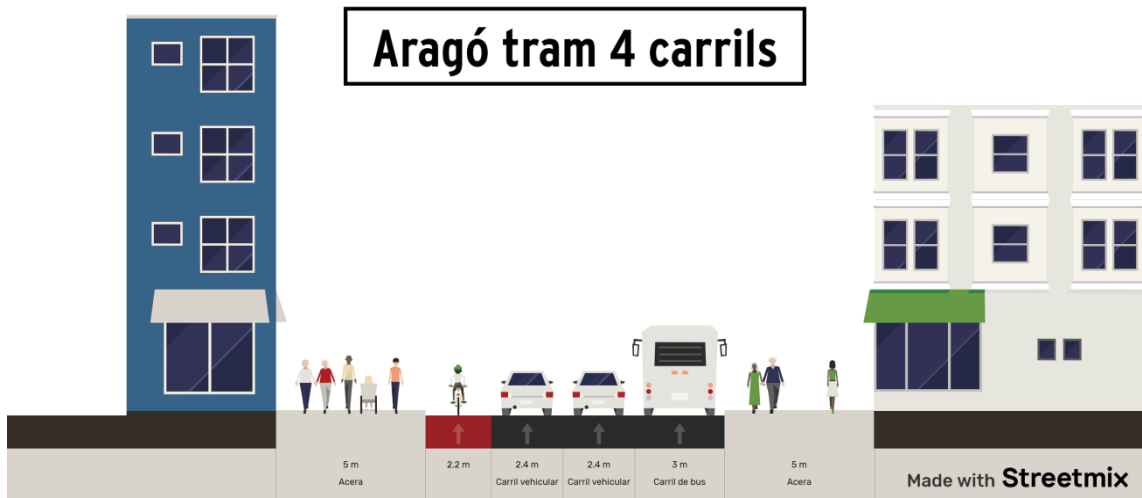
Proposta Carril Bicicleta amb connexió a la xarxa general, segons el PMU



Proposta Carril Bicicleta pel carrer d'Aragó, des de la Meridiana al carrer de Tarragona



Proposta de Secció Tram 1



Proposta de Secció Tram 2