

PLA D'ACCESSIBILITAT DE SANT MIQUEL DE BALENYÀ

ÍNDEX GENERAL DEL PLA

I. MEMÒRIA DEL MUNICIPI

II. PLA D'ACCESSIBILITAT EN LA VIA PÚBLICA

III. PLA D'ACCESSIBILITAT EN ELS EDIFICIS*

IV. PLA D'ACCESSIBILITAT EN ELS TRANSPORTS

V. DOCUMENT DE RESUM

*Aquest capítol no està inclòs en aquest lliurament del Pla d'accessibilitat

Document per vistingai Aukštųjų

I. MEMÒRIA DEL MUNICIPI

1. INTRODUCCIÓ	5
2. OBJECTIUS	6
3. BENEFICIARIS	7
4. ESTRUCTURA I CONTINGUTS	9
5. NORMATIVA D'ACCESSIBILITAT.....	11
6. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS O ESTUDIS	13
7. RELACIÓ AMB ACTUACIONS REALITZADES O PREVISTES	13
8. DESENVOLUPAMENT DEL PLA D'ACCESSIBILITAT	14
9. RECULL D'ACCIONS COMPLEMENTÀRIES	15
11. EQUIP REDACTOR.....	15
12. AGRAÏMENTS	15

Document per vistingai Aukštųjų

1. INTRODUCCIÓ

El Pla d'Accessibilitat Municipal aborda una sèrie d'aspectes estratègics que són de vàlua de cara als municipis, el seu futur, i el dels seus habitants.

Per valorar la situació de l'accessibilitat al municipi cal fer primer algunes consideracions sobre el propi concepte d'accessibilitat referit a l'entorn urbà i sobre els efectes de la seva carència. Consideracions que han estat els criteris de partida del treball realitzat i especialment de les propostes d'actuació que es plantegen.

En primer lloc, **l'accessibilitat és fonamental per assolir la igualtat d'oportunitats i la màxima autonomia de les persones amb discapacitat**. Però també afecta la resta de la població, atès que totes les persones pateixen alguna dificultat de mobilitat temporal en diferents circumstàncies de la vida. Pel fet que afecta tota la ciutadania, l'accessibilitat ha estat assumida per la majoria d'agents i ha anat guanyant presència en tota l'estructura municipal.

D'altra banda, **els municipis han d'oferir unes condicions que afavoreixin l'autonomia de tots els seus ciutadans i permetin la participació de tothom en la vida col·lectiva**, en la mesura que cadascú desitgi. En aquest sentit, l'adaptació de l'àmbit urbà per tal d'eliminar-hi tot tipus de barreres i obstacles ha esdevingut una prioritat social, i el fet d'estendre l'accessibilitat dels nostres pobles i ciutats al conjunt de la ciutadania, amb independència de les condicions físiques o sensorials de cadascú, un **objectiu irrenunciable**.

El Pla d'accessibilitat és un instrument que afavoreix l'assoliment d'aquest objectiu. És una eina de suport, pels representants i tècnics municipals en la planificació i gestió de les millores de l'accessibilitat del seu entorn urbà, que ofereix el coneixement de l'estat actual de l'accessibilitat, proposa accions de millora, valorant els seus costos, i fixant unes prioritats i criteris d'actuació que permetin abastar el tema de l'accessibilitat al llarg del temps segons les possibilitats i mitjans de cada municipi.

El Pla no s'ha d'entendre com un document tancat, si no que **ha de ser un document de treball viu que es vagi actualitzant i revisant en funció de les necessitats ciutadanes** que es puguin presentar i de les possibilitats tècniques i econòmiques de cada moment.

La Diputació de Barcelona en els darrers 20 anys ha redactat més de 151 Plans d'Accessibilitat dels municipis de la província de Barcelona, donant suport als municipis per a l'acompliment de la normativa, i vetllant per a la qualitat en el sentit més ampli. **L'Entitat Municipal Descentralitzada (EMD) de Sant Miquel de Balenyà pertany a aquesta llista de municipis que tenen la voluntat de millorar el seu entorn urbà** per tal de facilitar la vida a tots els seus ciutadans. L'entrada en vigor de noves normatives d'accessibilitat i la necessitat de disposar d'un Pla, tal i com defineix la Llei, han afavorit que enguany l'EMD Sant Miquel de Balenyà decidís redactar aquest **Pla d'accessibilitat en l'àmbit de la Via Pública i el Transport**, per completar-ho més endavant amb l'accessibilitat als Edificis públics.

2. OBJECTIUS

El Pla d'Accessibilitat és un instrument de promoció de l'accessibilitat en l'àmbit municipal, que identifica les barreres arquitectòniques i sensorials en els diferents àmbits de la població (via pública, edificis i transports), en proposa solucions, en fa un pressupost i estableix un programa per a la seva progressiva eliminació per tal d'assolir que l'EMD Sant Miquel de Balenyà sigui plenament accessible, d'una manera racional i planificada.

A més el Pla d'Accessibilitat té altres objectius bàsics:

- ⇒ Acomplir la normativa. La redacció del Pla d'accessibilitat és d'obligat compliment (Llei 13/2014).
- ⇒ Sobre l'inventari d'infraestructures de l'EMD, dona consciència municipal del que ja hi ha adaptat i el que manca per fer.
- ⇒ Ofereix informació tècnica que pot servir per a futures intervencions. Actua com a Pla de PREVENCIÓ de barreres.
- ⇒ El Pla representa un compromís tècnic i polític envers la transformació de la ciutat cap a la plena accessibilitat en benefici de tothom.

Altres objectius d'utilitat més tècnica:

- ⇒ Proposar un Pla d'Etapes, pressupostades, per anar abordant al llarg del temps. Pot servir com a full de ruta per a les actuacions municipals, o bé un complement per a aquestes.
- ⇒ Oferir indicadors sobre l'estat de l'accessibilitat, a mode de síntesi. Aquests indicadors es poden anar actualitzant i permeten monitoritzar l'evolució de l'estat de l'accessibilitat al llarg dels anys.
- ⇒ Es presenta en forma d'inventari sobre un Sistema d'Informació Geogràfica, SIG (GIS en anglès), de manera que el conjunt del Pla es pot superposar sobre altres informacions territorials d'interès, altres plans, previsions d'actuació, projectes, etc.
- ⇒ L'anàlisi territorial, feta sota el prisma de l'accessibilitat, pot evidenciar o reconduir altres previsions d'actuació d'altres àmbits que no siguin pròpiament d'accessibilitat.

3. BENEFICIARIS

Les propostes d'intervenció del Pla d'accessibilitat pretenen una millora global de l'accessibilitat a l'EMD Sant Miquel de Balenyà i, per tant, tots els seus habitants i visitants ocasionals en són beneficiaris. Però la seva implementació ha d'afavorir en especial l'autonomia i la socialització dels següents col·lectius:

- **Persones que pateixen una discapacitat permanent derivada de:**

- ⇒ **Limitacions motrius:** persones que pateixen alguna discapacitat física o orgànica que els impedeix fer esforços o desplaçaments llargs o que presenten una restricció de la mobilitat; dificultat de coordinació, manca d'equilibri,... Aquestes persones podran tenir la necessitat d'ús d'elements de suport com ara bastó, croses, caminador, cadira de rodes,... i, per tant, el disseny del medi físic ha de facilitar el desplaçament i no ha de suposar una barrera per la utilització d'aquests elements de suport.

- ⇒ **Limitacions sensorials:**

- **Sordesa total o parcial:** la discapacitat auditiva es pot classificar segons el llinar d'audició de la persona, o segons el moments d'adquisició de la sordesa:

- Perlocutiva: s'adquireix en el moment de néixer o bé a edat primerenca
- Postlocutiva: s'adquireix un cop la persona ja ha fet l'aprenentatge de la llengua oral.

Arrel d'aquesta doble diferenciació, s'identifiquen dos grans grups de persones amb sordesa amb necessitats diferents:

- **Persones sordes amb cultura signant:** tenen dificultats per la cultura oralista, és a dir, dificultats d'entendre la paraula, fins i tot escrita, amb o sense diversos nivells de comprensió, i que es comuniquen amb llenguatge de signes, exclusivament o quasi exclusivament.
- **Persones sordes amb cultura oralista:** habitualment utilitzen ajuts tècnics com audiòfons o implants coclears, emissores FM,... per millorar la seva audició, en alguns casos combinats amb la lectura labial, les quals, però, no significa que hi sentin com una persona sense dificultats d'audició. La seva percepció depèn en bona mesura del nivell sonor ambiental.

Aquestes persones requereixen d'alternatives de comunicació visual duplicant la informació verbal mitjançant gràfics o senyals, il·luminació adequada per permetre una clara lectura labial, condicionament acústic de l'entorn, sistemes de sonorització assistida,...

- **Ceguesa o visió reduïda:** es diferencien dos grans grups, segons el seu nivell de ceguesa:

- **Resta visual funcional:** Mantenen una resta visual funcional per a la vida diària (desplaçaments, feines domèstiques, lectura,...). Representen un 80% de les persones "legalment cegues". Per a aquestes persones, una inadequada situació de la informació,

l'ús de caràcters de mida insuficient en rètols i cartells, l'absència de contrast, una il·luminació deficient o els enlluernaments, poden suposar una barrera important.

- **Invidents: persones que tenen “absència de visió o només percepció de llum”.** Representen un 20% de les persones “legalment cegues”. Per aquestes persones, és gairebé impossible detectar els obstacles com ara mobiliari, arbrat, elements sortints o graons. A més, malgrat que desenvolupin una gran sensibilitat acústica, un elevat nivell de soroll ambiental (molt freqüent als entorns urbans) sovint provoca la pèrdua de les seves referències sonores.

En els darrers anys, la proporció de persones amb resta visual respecte als que pateixen ceguesa absoluta augmenta degut a l'envelliment progressiu de la població i l'augment de l'esperança de vida. Així mateix, els avenços de la medicina han permès que en l'actualitat la ceguesa de naixement sigui negligible respecte la que hi havia fa unes dècades i ha facilitat el tractament de determinades patologies.

Aquestes persones requereixen espais lliures de riscos, informació tàtil i auditiva, il·luminació que potenciï la resta visual útil, colors contrastats com a elements d'orientació, informació gràfica i escrita de grandària suficient,...

- ⇒ **Limitacions psíquiques, intel·lectuals o cognitives:** S'hi engloben persones amb necessitats molt diferents. Generalment requereixen que la informació i comunicació sigui senzilla, ben jerarquitzada, iconografia fàcilment comprensible, una racionalització dels itineraris per desplaçar-se i facilitats en els serveis a l'abast de la ciutadania.
- **Persones amb limitacions transitòries** com dones embarassades o persones que tenen circumstàncies transitòries derivades d'activitats o situacions conjunturals que resulten discapacitats. Un exemple, són les persones estrangeres a qui la incorporació d'iconografia en la senyalètica els facilita la seva orientació.
- **Persones que cuiden i envolten a les persones amb limitacions:** qualsevol millora que pugui aportar autonomia personal reduirà el nivell de dependència de les persones. Així mateix, qualsevol element que faciliti la gran tasca que realitzen els “cuidadors” serà una ajuda per aquests. A més, avançar en aquesta línia no sols alliberarà l'atenció personalitzada, sinó que evitarà despeses de serveis socials, la qual cosa agafa rellevància en l'entorn d'envelliment de la població que ja s'ha comentat.

Cal destacar que ens els darrers anys s'ha observat una infinitat d'exemples on les millores d'accessibilitat han aportat un **benefici per a la resta de la població**, fins i tot quan en un inici no estava previst així. Efectivament, pensar les millores per als públics més restrictius aporta facilitat d'ús, ergonomia, comoditat, usabilitat i substancials millores de seguretat per a tota la població.

4. ESTRUCTURA I CONTINGUTS

El Pla s'estructura en cinc capítols, que són:

- I. MEMÒRIA
- II. PLA D'ACCESSIBILITAT EN LA VIA PÚBLICA
- III. PLA D'ACCESSIBILITAT EN ELS EDIFICIS*
- IV. PLA D'ACCESSIBILITAT EN ELS TRANSPORTS
- V. DOCUMENT DE RESUM

El primer volum, la **Memòria**, és el present volum, on es realitza una **introducció** de què és el Pla i quins són el seus objectius i s'explica com s'emmarca aquest dins de l'EMD Sant Miquel de Balenyà.

A continuació, els següents tres capítols (Via Pública, Edificis d'ús Públic, Transports) constitueixen el **cos central** del treball on es realitza l'anàlisi en detall de l'accessibilitat i la proposta dels diferents plans d'etapes de:

- ⇒ **Via pública:** carrers, avingudes, places, parcs, jardins, platges, parcs naturals,... i en definitiva tot l'espai públic de l'EMD.
- ⇒ **Edificis municipals:** tots els equipaments i edificis oberts al públic i que siguin de responsabilitat municipal.
- ⇒ **Transports:** parades de bus, parades de taxi, places d'aparcaments reservats, zones d'aparcaments i, on es disposi, estacions de tren o terminals de bus. Aquestes darreres, tot i no ser de responsabilitat municipal, sí que és d'interès conèixer-ne quin és el seu estat d'accessibilitat.

Concretament, per a cada àmbit d'estudi es realitzen els següents processos:

- ⇒ S'identifiquen cadascun dels **aspectes d'accessibilitat millorables**. Aquests s'identifiquen gràficament i es recullen en unes fitxes.
- ⇒ S'estudien les **possibles solucions** i es proposa la solució que es considera més adequada en termes d'accessibilitat i de pressupost.
- ⇒ Es prioritzen les intervencions i es realitza el **pla d'etapes d'actuació**.

Finalment, s'incorpora el **Document de resum** en el qual s'hi incorporen els indicadors, plànols més destacats, pressupostos i plans d'etapes dels volums anteriors. El document incorpora també el pressupost global del Pla i una primera proposta d'intervenció.

La quantificació de les barreres d'accessibilitat i el pressupost de la seva eliminació fa que el fenomen de l'accessibilitat es presenti de manera **finita, racional, planificada i jerarquizada**. Aquí agafa força el sentit de fer un pla. Sense el Pla, abordar l'accessibilitat per a un municipi, pot esdevenir un fet quasi inabastable.

Cal tenir present que el Pla d'accessibilitat redactat enguany inclou els capítols de **Via pública** i de **Transports** amb la previsió de que, posteriorment, es completarà el Pla amb el d'edificis municipals (marcat amb un *).

Dins el capítol de via pública, el Pla pren com a àmbit d'actuació tots els carrers del casc urbà consolidat, exceptuant les zones industrials, de l'EMD de Sant Miquel de Balenyà. Atès a l'elevat cost d'intervenció que representa fer accessibles tots els carrers i espais públics de l'EMD, s'ha considerat convenient determinar uns carrers on el consistori preveu que podria arribar a actuar en els propers 10 anys i que, per tant, té un **interès prioritari**. En concret s'inclouen **14 trams de carrer i 3 ETE** (Elements de Tractament Especial com places o parcs), per cadascun dels quals es realitza una anàlisi detallada de tots els aspectes d'accessibilitat fixats a la normativa, a banda d'algunes recomanacions complementàries. Aquest anàlisi en detall permet una diagnosi afinada de l'estat actual de l'accessibilitat i la realització de propostes d'intervenció per resoldre les deficiències o mancances detectades.

Dins de l'àmbit de **transports**, s'analitzen en detall els elements de transport de l'EMD de competència municipal: **2 parades d'autobús i 5 places d'aparcament reservades a persones amb mobilitat reduïda**.

5. NORMATIVA D'ACCESSIBILITAT

L'entorn normatiu bàsic, que serà aplicat i comentat específicament en cadascun dels apartats del Pla:

▪ Legislació estatal:

Real Decret Legislatiu 1/2013, de 29 de novembre, pel que s'aprova el text refós de la "*Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social*" que deroga la Llei 51/2003, de 2 de desembre, de "*Igualdad de Oportunitades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad*" (LIONDAU), i els seus desplegaments:

- ⇒ Reial Decret 505/2007 (BOE 113 del 11/05/2007). Condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació de les persones amb discapacitat per a l'accés i la utilització d'espais públics urbanitzats i edificacions.
- ⇒ Reial Decret 1494/2007, de 12 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament sobre condicions bàsiques per a l'accés de les persones amb discapacitat a les tecnologies, productes i serveis relacionats amb la societat de la informació i mitjans de comunicació social.
- ⇒ Reial Decret 1544/2007, de 23 de novembre, pel qual es regulen les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació en l'accés i utilització dels mitjans de transport per a persones amb discapacitat.
- ⇒ Ordre TMA/851/2021, de 23 de juliol, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per l'accés i la utilització dels espais públics urbanitzats.

Aquesta normativa es va publicar el passat 6 d'agost de 2020 i deroga l'Ordre VIV/561/2010. A grans trets, es tracta d'una actualització i adaptació de la vigent reglamentació als canvis legislatius en matèria d'accessibilitat que s'han anat produint en els darrers anys i és d'aplicació als espais públics urbanitzats. Entra en vigor el 2 de gener de 2022, no obstant, i en base a la seva disposició transitòria única, no serà d'aplicació obligatòria per a aquells espais públics urbanitzats per als quals els plans i projectes s'aprovin definitivament durant el transcurs dels 10 mesos posteriors a l'entrada en vigor. Durant aquest període, és a dir, fins el 2 de novembre de 2022, es podrà optar pel compliment d'aquesta Ordre TMA/851/2021 o de l'Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats.

- ⇒ Codi Tècnic de l'Edificació. Reial Decret 314/2006, de 17 de març de 2006, modificat per successius RD, especialment pel Reial Decret 173/2010, de 19 de febrer, pel qual es modifica el Codi Tècnic de l'Edificació en matèria d'accessibilitat i no discriminació de les persones amb discapacitat.

▪ **Legislació catalana:**

Llei 13/2014, del 30 d'octubre, d'accessibilitat.

Fins que no s'aprovi el decret de desplegament d'aquesta nova llei, encara és vigent el desplegament tècnic de la llei precedent, la Llei 20/1991:

- ⇒ Decret 135/1995, de 24 de març, de desplegament de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de la accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i de aprovació del Codi d'accessibilitat.

6. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS O ESTUDIS

En aquest apartat s'enumeren els diferents plans o estudis relacionats amb l'accessibilitat que s'han realitzat a l'EMD Sant Miquel de Balenyà:

- Proposta vialitat Seva. Nucli Sant Miquel de Balenyà, dins del Pla d'ordenació urbanística de l'EMD (POUM). Any 2022

7. RELACIÓ AMB ACTUACIONS REALITZADES O PREVISTES

En aquest apartat s'enumeren els diferents projectes estratègics que s'estan portant a terme o previstos a Sant Miquel de Balenyà:

- Projecte del vial perimetral al sector de Sant Miquel, entre el pas inferior i la rotonda en el pk6+250 de la BV-5303.
- Futura construcció de la variant per desviar el trànsit de camions pel mig del nucli urbà.
- Arranjament dels carrers del centre del nucli urbà per anar soterrant els cables.
- Construcció d'un pas elevat davant de l'escola.

8. DESENVOLUPAMENT DEL PLA D'ACCESSIBILITAT

Un cop acabat de redactar el Pla d'accessibilitat, i després de rebre el vist i plau tècnic dels responsables municipals, seria adient aprovar-lo per part de l'ajuntament. Aquesta aprovació no serà com a pla d'inversions sinó com a compromís tècnic i polític davant els col·lectius i la ciutadania de vetllar per l'accessibilitat, en la progressiva transformació de l'EMD Sant Miquel de Balenyà en accessible.

Val a dir que les pròpies obres de manteniment, o les millores en instal·lacions i serveis ja seran una bona ocasió per aprofitar en refer accessibles molts detalls. Així s'aniran eliminant partides pressupostàries del Pla perquè ja es veuran acomplides.

També es proposa que l'ajuntament prevegi diversos mecanismes de seguiment del Pla per part dels operadors municipals, en termes de seguiment tècnic, pressupostari i actualització dels indicadors.

Una bona pràctica és que l'ajuntament addicionalment sigui flexible portant a terme actuacions puntuals urgents, com a resposta a peticions o necessitats imminents que sorgeixin per part dels usuaris. No cal esperar a les etapes finals del Pla a determinades qüestions que puguin anar sorgint si es poden resoldre sobre la marxa.

Tal com diu la llei, el Pla d'accessibilitat s'haurà d'anar actualitzant successivament amb una periodicitat concreta. El més adient és que sigui el propi ajuntament qui estableixi de manera singular o periodificada la seva revisió o actualització, d'acord amb els terminis normatius.

9. RECULL D'ACCIONS COMPLEMENTÀRIES

El Pla d'accessibilitat pot ser el desencadenant d'altres accions de promoció de l'accessibilitat, també pot consolidar o impulsar altres accions o bones pràctiques que ja es portaven a terme.

Exemples d'accions complementàries al Pla:

- ⇒ Establiment de grups de treball i grups de seguiment del pla.
- ⇒ Presentació d'indicadors de l'evolució de l'estat de l'accessibilitat, cada un cert temps, de cara als col·lectius i/o la ciutadania.
- ⇒ Establir mecanismes de participació dels col·lectius en temes d'accessibilitat municipal, sempre en clau de col·laboració, no d'exigència.
- ⇒ Actuacions complementàries en àmbits no contemplats en el pla: habitatge, establiments comercials i altres locals de pública concurrència no municipals, polígons industrials, determinades urbanitzacions residencials extenses, etc.
- ⇒ Tasques de promoció de l'accessibilitat, mesures de foment, campanyes d'informació a la ciutadania, formació a les escoles, etc.

11. EQUIP REDACTOR

Aquest Pla d'Accessibilitat de l'EMD de Sant Miquel de Balenyà ha estat redactat per Carla Habif Hassid Bozzo, llicenciada en arquitectura, amb la col·laboració de Marta Cardona Capdevila, arquitecta, i Carla Mas Hurtado, arquitecta, i supervisat pels tècnics de la Secció d'accessibilitat de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local de la Diputació de Barcelona.

12. AGRAÏMENTS

L'equip redactor d'aquest pla d'accessibilitat vol agrair la bona disposició que han dispensat amb ell els membres de l'ajuntament de l'EMD de Sant Miquel de Balenyà, facilitant en tot moment el nostre treball.

Document per vistingai Aukštųjų

PLA D'ACCESSIBILITAT DE SANT MIQUEL DE BALENYÀ

ÍNDEX GENERAL DEL PLA

I. MEMÒRIA DEL MUNICIPI

II. PLA D'ACCESSIBILITAT EN LA VIA PÚBLICA

III. PLA D'ACCESSIBILITAT EN ELS EDIFICIS*

IV. PLA D'ACCESSIBILITAT EN ELS TRANSPORTS

V. DOCUMENT DE RESUM

*Aquest capítol no està inclòs en aquest lliurament del Pla d'accessibilitat

Document per vistingai Aukštųjų

II. PLA D'ACCESSIBILITAT EN LA VIA PÚBLICA

1. INTRODUCCIÓ	5
2. DESCRIPCIÓ URBANÍSTICA DE L'EMD	8
2.1 Descripció de L'EMD.....	8
2.2 Àmbit d'actuació del pla	11
2.3 Fitxes.....	17
3. ANÀLISI GENERAL DE L'ACCESSIBILITAT A L'EMD	25
4. ANÀLISI DE L'ESTAT ACTUAL I PROPOSTES D'INTERVENCIÓ	28
4.1 Tipologia de carrers.....	28
4.2 Pendent longitudinal.....	35
4.3 Amplada de vorera i d'itinerari de pas.....	41
A) Amplada de vorera (trams de la zona d'estudi detallat)	41
B) Amplada lliure de pas	47
4.4 Passos i guals de vianants.....	59
A) Tipus de passos i guals de vianants (trams de la zona d'estudi detallat).....	59
B) Proposta d'intervenció en guals de vianants	67
4.5 Paviments i singularitats (zona d'estudi detallat)	75
4.6 Disseny de mobiliari i elements urbans (zona d'estudi detallat).....	83
4.7 Elements de tractament especial (ETE).....	95
4.8 Estat de l'accessibilitat actual.....	99
4.9 Nivell d'accessibilitat resultant de l'execució de les propostes del Pla (zona d'estudi detallat)	103
5. PRESSUPOST D'ACTUACIÓ A LA ZONA D'ESTUDI DETALLAT	107
5.1 Àmbit de valoració.....	107
5.2 Cost de reposició dels dèficits.....	107
5.3 Base de preus. Partides d'obra valorades	107
5.4 Quantificació.....	107
6. PLA D'ETAPES	111
6.1 Criteris de priorització.....	111
6.2 Criteris d'operativitat. sistemàtica.....	115

6.3 Fases d'execució.....	116
7. INDICADORS	119

ANNEXOS

S'adjunten en aquest document els següents annexos:

ANNEX 1: Fitxes dels trams de carrers

ANNEX 2: Fitxes dels elements de tractament especial (ETE)

ANNEX 3: Base de preus

1. INTRODUCCIÓ

La via pública és el conjunt d'espais públics per on transiten o circulen les persones. Són els carrers, les places, els parcs i els jardins que configuren la xarxa d'itineraris per on les persones es desplacen, sigui a peu o en un vehicle, i que actuen, també, com a espais de trobada i desenvolupament de les relacions humanes i on s'hi duen a terme activitats molt diverses. És un espai fonamental per a la vida de les persones i, per això, cal dissenyar-lo i condicionar-lo per tal que tothom pugui fer-ne ús de forma còmoda i segura.

En el transcurs de la història, la via pública, que originalment era per a vianants, s'ha vist sotmesa a diverses modificacions en el seu ús per tal d'adaptar-se als mitjans de transport emergents. Així, en el segle passat, la proliferació dels vehicles motoritzats va generar que els carrers passessin a estar dissenyats per a la seva circulació i aparcament, envaint l'espai disponible pels vianants. El desplaçament a peu pels municipis va quedar relegat a un segon pla i, en conseqüència, es generaren seriosos conflictes d'inaccessibilitat a l'espai públic.

Avui es parla del dret, que tenim tots els ciutadans, a accedir i gaudir de l'espai públic i del deure de respectar els mitjans de desplaçament no contaminants (desplaçaments a peu i en bicicleta), per sobre dels contaminants i mecanitzats (vehicles de tracció mecànica). En aquesta línia, es tendeix a recuperar espai públic per als vianants tot establint un equilibri entre aquests i el vehicle, potenciant els no contaminants i trobant mesures alternatives per al segon. Es tracta de transformar el municipi perquè el vianant, independentment de les seves condicions físiques, pugui moure's amb comoditat i seguretat, perquè pugui accedir a l'oferta urbana i gaudir de l'espai públic.

Amb aquest objectiu, el Pla d'accessibilitat en la via pública de l'EMD de Sant Miquel de Balenyà realitza un diagnòstic de l'estat actual d'accessibilitat de la via pública de l'EMD i, per certes zones d'interès, incorpora una proposta de les intervencions més adequades per donar resposta a les possibles mancances o deficiències existents. També inclou un pressupost estimatiu del seu cost i un pla d'etapes per a la seva implementació. Per cada tram de vial, parc o plaça analitzats detalladament, s'annexa una fitxa resum de les seves característiques amb una qualificació general en funció del seu nivell d'accessibilitat. Finalment, es presenta un resum de l'estat actual d'accessibilitat a la via pública mitjançant indicadors.

Normativa vigent

El marc que regula l'accessibilitat en la via pública a Catalunya el determinen fonamentalment dues normatives:

A nivell estatal, el passat 6 d'agost de 2021 es va publicar l'**Orden TMA/851/2021**, de 23 de juliol, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats, que deroga l'Orden VIV/561/2010, d'1 de febrer, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics

urbanitzats. És d'aplicació als espais públics urbanitzats, entra en vigor el 2 de gener de 2022, no obstant, i en base a la seva disposició transitòria única, no serà d'aplicació obligatòria per a aquells espais públics urbanitzats per als quals els plans i projectes s'aprovin definitivament durant el transcurs dels 10 mesos posteriors a l'entrada en vigor.

A grans trets, es tracta d'una actualització i adaptació de la vigent reglamentació als canvis legislatius en matèria d'accessibilitat que s'han anat produint en els darrers anys. La majoria de l'articulat correspon al que ja s'indicava a l'Orden VIV/561/2010 i, per tant, en general no es veuen afectats els paràmetres bàsics d'accessibilitat que s'analitzen en el Pla.

Per això, tot i que l'aprovació definitiva del present Pla d'accessibilitat es preveu que es realitzarà dins d'aquest període transitori, s'ha considerat oportú procurar d'adequar el document a les disposicions de l'Orden TMA/851/2021. En aquesta línia, al llarg del document, si no s'indica el contrari, quan es parla d'**Orden** es fa referència a l'**Orden TMA/851/2021** i, en els casos on s'ha considerat convenient, s'explicita que la disposició fa referència a l'**Orden VIV/561**.

Per altra banda, a Catalunya és vigent el **Codi d'accessibilitat de Catalunya**, aprovat mitjançant el Decret 135/1995, de 24 de març, de desplegament de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques. Segons aquest, tots els municipis de Catalunya haurien de ser adaptats des de l'any 2006. La Llei d'Accessibilitat de Catalunya, Llei 13/2014 del 30 d'octubre, que deroga la seva precedent, *Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques*, s'està desenvolupant reglamentàriament. El nou Decret està redactat però pendent d'aprovació. Fruit a que el text encara no és definitiu, no s'ha tingut en compte en la redacció del Pla.

Els paràmetres que defineix el Codi d'accessibilitat, en general **menys generosos** que els que determinava la derogada Orden VIV/561/2010 i l'actual Orden TMA/851/2021, són els que van regir les intervencions de millora de l'accessibilitat a la via pública dutes a terme a Catalunya entre el 1995 i el 2010. Es podria considerar que són criteris de mínims indispensables per assegurar l'ús dels carrers i espais públics per a persones amb discapacitat.

Fruit d'aquesta convivència entre normatives i a que encara no s'ha publicat la modificació del Codi d'accessibilitat ni s'ha desenvolupat jurisprudència efectiva o criteris interpretatius que permetin un consens en la seva aplicació, es fa necessari establir uns **criteris generals d'interpretació de l'Orden** per aplicar-los a aquest Pla i a les actuacions que en ell es proposen, quantifiquen i prioritzen, que són els que s'exposen a continuació:

⇒ Si l'element no compleix el Codi d'accessibilitat ni l'Orden i realitzant una intervenció de baix cost (desplaçar un element urbà, tancar un escocell, realitzar un gual de vianants, modificar un gual de vehicles,...) s'aconsegueix complir el Codi mentre que per complir l'Orden caldria realitzar una actuació de cost desproporcionat, es proposa realitzar les intervencions per adaptar-lo com a mínim als paràmetres del Codi.

- ⇒ Si l'element no compleix el Codi d'accessibilitat ni l'Orden i cal realitzar una intervenció de reurbanització del carrer (ampliant les voreres, convertint-lo a plataforma única,...) aleshores es realitzen propostes d'intervenció per tal de complir l'Orden, entenent que ja que s'intervé de forma global, cal fer-ho seguint els paràmetres òptims. En casos puntuals que per dimensions de la secció de carrer, intensitat de trànsit de vehicles, necessitat de carril de serveis,... així com d'altres aspectes que es pugin definir en un Pla de mobilitat, no sigui possible complir l'Orden, es realitzaran propostes per complir com a mínim el Codi d'accessibilitat.
- ⇒ Si l'element compleix els principals paràmetres que defineix el Codi d'accessibilitat però no l'Orden, es considera correcte, entenent que les intervencions que caldria realitzar no són de caràcter prioritari i tenen un cost desproporcionat.
- ⇒ Si actualment ja es compleix l'Orden, també es compleix el Codi d'Accessibilitat i no cal realitzar propostes d'intervenció.

A continuació s'adjunta una taula que intenta resumir aquests criteris:

Compleix Codi?	Compleix Orden?	Cost d'adaptar a Codi?	Cost de fer accessible segons Orden?	Proposta
No	No	Baix	Alt	Adaptar a Codi
No	No	Alt	Alt	Fer accessible segons Orden
Sí	No	-	Alt	No s'intervé. Compleix Codi.
Sí	Sí	-	-	No s'intervé. Compleix Orden.

En resum, tenint en compte que l'Orden TMA/851/2021, i també la seva antecessora Orden VIV/561/2010. admeten **ajustos raonables** en espais públics existents, es consideraran com a acceptables els carrers i espais públics que compleixin el Codi d'accessibilitat (atenent que formen part de zones urbanes consolidades) i es proposarà intervenir en els carrers que no el compleixin procurant que si la intervenció és proporcionada passin a complir l'Orden i, en cas contrari, s'adaptin al Codi d'accessibilitat.

Tal i com es veurà en els següents capítols, en el present Pla **es diferenciarà l'anàlisi** de l'accessibilitat dels carrers i espais públics, determinant si són accessibles segons l'Orden o si ho són segons el Codi d'accessibilitat i es farà la mateixa diferenciació amb l'accessibilitat que assoliran un cop efectuades les intervencions proposades.

2. DESCRIPCIÓ URBANÍSTICA DE L'EMD

2.1 DESCRIPCIÓ DE L'EMD

El terme de Sant Miquel de Balenyà correspon a una Entitat Municipal Descentralitzada (EMD) que actualment pertany al municipi de Seva, a la comarca d'Osona, i se situa entre els municipis de Sant Jaume de Viladrover (el Brull), els Hostalets de Balenyà (Balenyà), Tona, Malla i Taradell.

Disposa de bones comunicacions per arribar-hi:

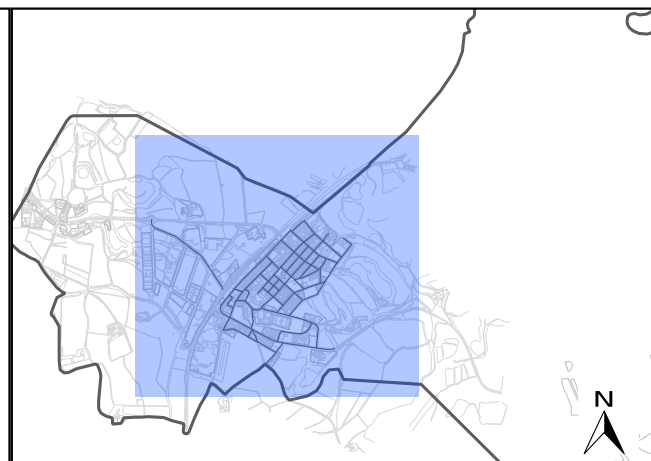
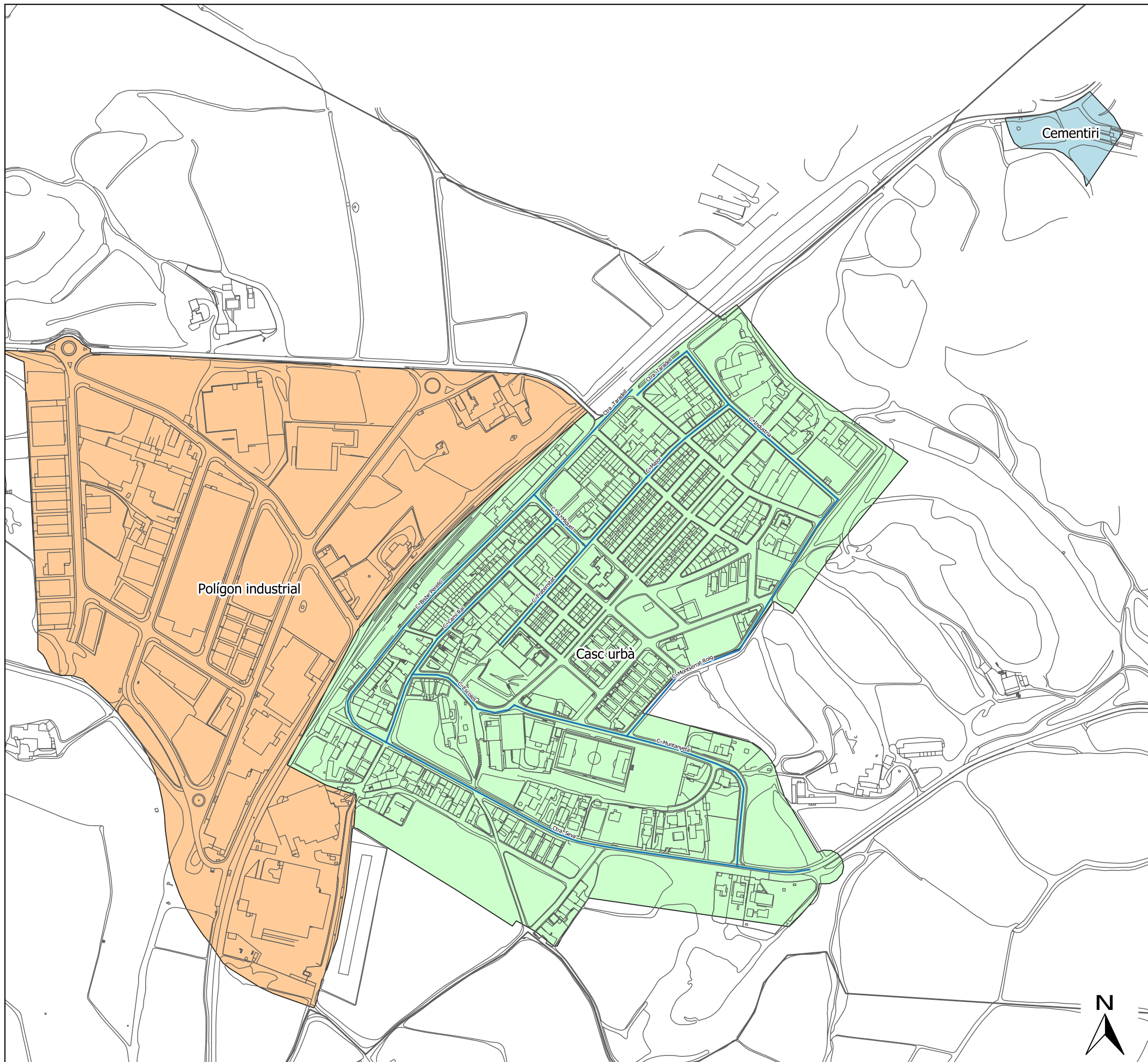
- Per carretera a través de la BV-5303 des de Tona per un costat (on hi passa la C-17) o des de Seva per l'altre.
- En tren a través de la línia 3 de Rodalies de Barcelona baixant a l'estació de Balenyà-Tona-Seva.
- En autobús interurbà que connecta amb els municipis propers com Vic, Malla, Tona, Seva i fins a Viladrau.

Sant Miquel de Balenyà està situat a la falda del massís del Montseny, a una altitud d'uns 585 m, i té una població de 1.323 (dades de 2019). A la banda est de la via del tren hi ha el casc urbà on es troben tots els equipaments municipals, i a l'altra banda un polígon industrial bàsicament de transit rodat. L'únic equipament una mica més allunyat del nucli urbà és el cementiri ubicat a la carretera BV-5305 en direcció Taradell.

La seva orografia és majoritàriament suau (de menys del 8%), el que elimina moltes de les dificultats d'accessibilitat vinculades amb aquesta orografia, i la trama urbana és majoritàriament de carrers de més de 7,00 m d'amplada.

S'adjunta el Plànol **VP01: Àmbits de l'EMD** on s'identifiquen les zones generals d'estudi, excloent els polígons industrials.

"



**PLA D'ACCESSIBILITAT:
SANT MIQUEL DE BALENYÀ**

VP01: Àmbits de l'EMD

- Casc urbà
- Polígon industrial
- Cementiri



Document per vistingai Aukštųjų

2.2 ÀMBIT D'ACTUACIÓ DEL PLA

L'àmbit d'actuació del Pla d'accessibilitat en la Via Pública comprèn tots els carrers de la zona urbana de l'EMD exceptuant les zones industrials, així com els espais de caràcter singular (parcs, espais lliures i places) definits per l'Ajuntament. En tot aquest àmbit, s'analitzen en detall els **paràmetres bàsics d'accessibilitat** fet que permet determinar una diagnosi del seu estat actual.

Atès l'elevat cost d'intervenció que representa fer accessibles tots els carrers i espais públics de l'EMD, s'ha considerat convenient delimitar una zona de l'EMD on el consistori preveu que podria arribar a actuar en els propers 10 anys i que, per tant, té un interès prioritari. Pels carrers i espais públics inclosos en aquesta zona es realitza un estudi encara més detallat de l'accessibilitat a partir del qual es defineix una proposta d'intervenció valorada econòmicament i que s'inclou en un pla d'etapes.

Així doncs, l'anàlisi de l'accessibilitat no es realitza de forma homogènia en el conjunt de l'àmbit d'actuació sinó que s'han establert els següents dos nivells d'anàlisi:

- **Anàlisi en zona d'estudi detallat (ZED):** S'analitzen amb un elevat grau de detall tots els paràmetres d'accessibilitat fixats a la normativa, a banda d'algunes recomanacions complementàries. A partir de la diagnosi realitzada, s'efectuen unes propostes d'intervenció per resoldre les deficiències o mancances detectades de les quals es realitza una estimació del cost d'intervenció i es programen en un pla d'etapes.

En concret, i d'acord amb l'Ajuntament, pertanyen en aquest estudi detallat 14 trams ubicats al voltant dels principals equipaments i que corresponen als carrers Camí Ral, Fraternitat, Escoles, Casal i St. Miquel.

- **Anàlisi en zona d'estudi general (ZEG):** S'analitzen amb un elevat grau de detall els paràmetres bàsics d'accessibilitat i es complementa l'anàlisi amb una descripció general dels aspectes relatius a l'accessibilitat que es consideren d'interès.

Per a realitzar l'anàlisi de l'accessibilitat dels carrers de la zona d'estudi detallat s'ha utilitzat, com a unitat de gestió, el TRAM. Com el seu nom indica, el tram és la porció o fragment de via (carrer, passeig, passatge,...) generalment comprès entre dues cruïlles, independentment de si en aquestes es travessa totalment o no el carrer.

Cada tram s'identifica per un codi numèric i té associats el nom del carrer on es troba, els carrers entre els quals queda comprès, la seva longitud i tota la informació en relació al seu estat d'accessibilitat i a les intervencions que s'hi proposen. Tota aquesta informació està disponible en una base de dades (plaacc.gpkg) i en un SIG en la documentació adjunta al Pla, en el qual també hi ha el document "Model de dades.pdf" amb l'explicació de cadascun dels camps utilitzats en les diferents taules del SIG.

En determinats casos, les característiques d'un tram fan recomanable la seva unió a un altre tram adjacent, de manera que el tram resultant s'estén més enllà d'una cruïlla. Un exemple

habitual és quan un segment entre cruïlles és excessivament curt, de manera que perd sentit i eficiència el seu tractament individualitzat.

Per altra banda, es distingeixen com a “**elements de tractament especial (ETE)**” tots aquells espais de la via pública que no es poden definir com a trams, ja sigui per la seva morfologia o pel grau de detall que requereixen per a ser analitzats. Dins d'aquest grup s'estudien, per exemple, les places, els parcs i les zones enjardinades. En concret, tal i com s'ha acordat amb l'Ajuntament, s'analitzen aquestes 4 ETE:

- ETE 1: Plaça Sardà
- ETE 2: Parc Casal
- ETE 3: Parc El·lipse

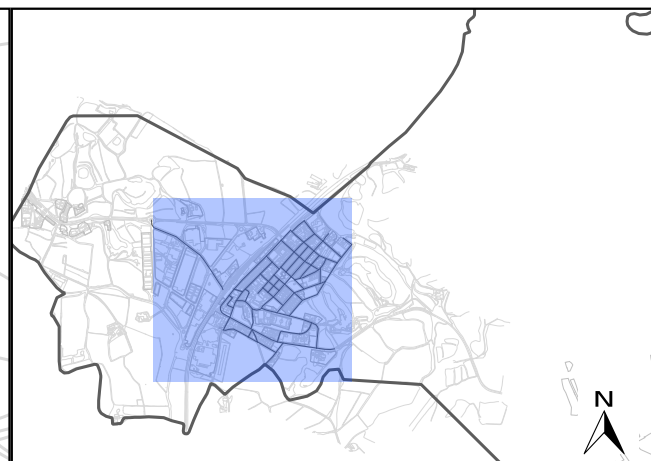
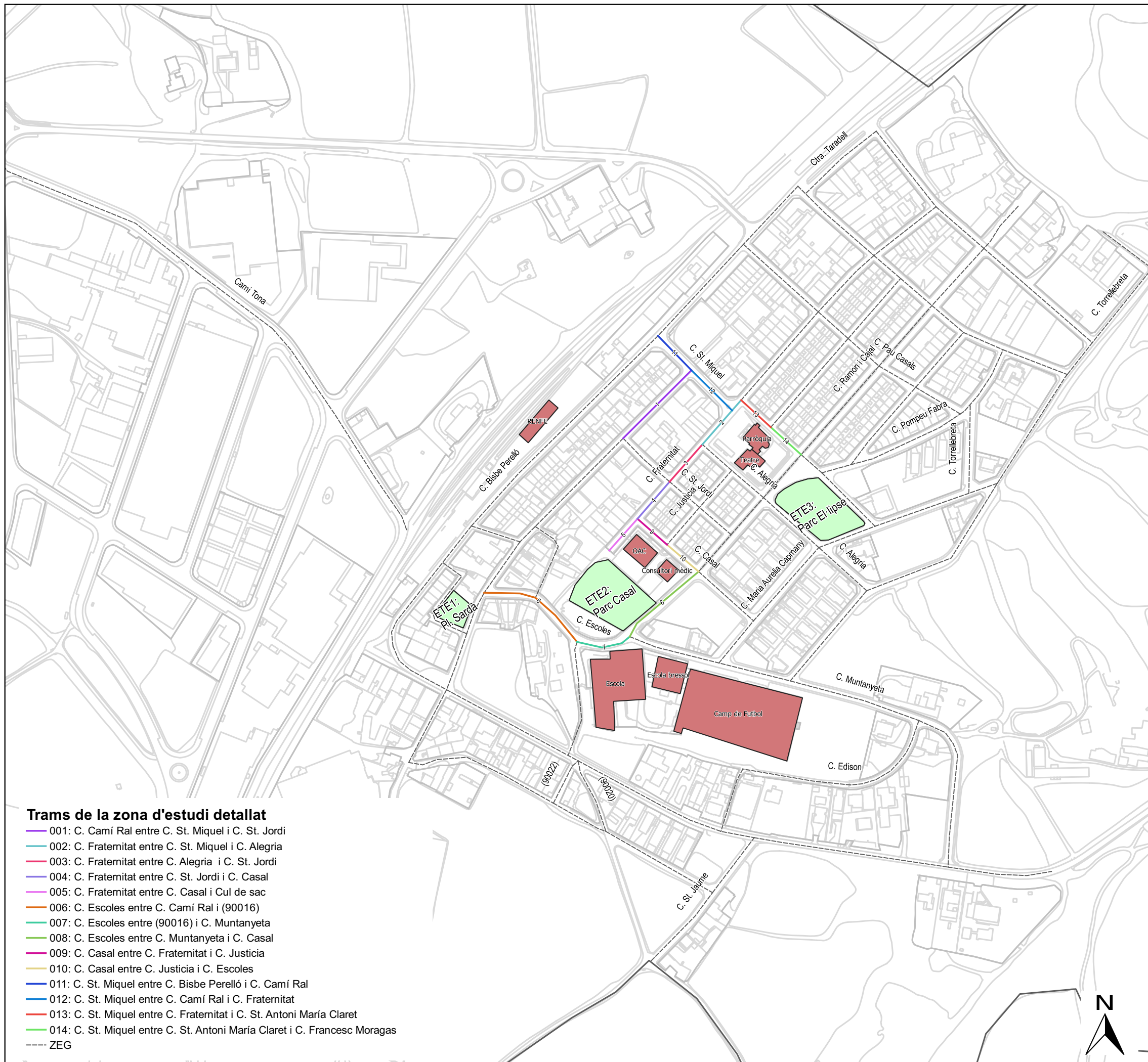
A continuació s'adjunta una relació de tots els trams i les places compresos en la zona d'estudi detallat i en el **plànol VP02: Àmbit d'actuació del Pla: Trams i elements de tractament especial** es localitzen a l'EMD.

Llistat dels elements de la zona d'estudi detallat

TRAMS DE CARRER	ID
C. Camí Ral entre C. St. Miquel i C. St. Jordi	1
C. Casal entre C. Fraternitat i C. Justícia	9
C. Casal entre C. Justícia i C. Escoles	10
C. Escoles entre (90016) i C. Muntanyeta	7
C. Escoles entre C. Camí Ral i (90016)	6
C. Escoles entre C. Muntanyeta i C. Casal	8
C. Fraternitat entre C. Alegria Carrer de l'Alegria i C. St. Jordi	3
C. Fraternitat entre C. Casal i Cul de sac	5
C. Fraternitat entre C. St. Jordi i C. Casal	4
C. Fraternitat entre C. St. Miquel i C. Alegria Carrer de l'Alegria	2
C. St. Miquel entre C. Bisbe Perelló i C. Camí Ral	11
C. St. Miquel entre C. Camí Ral i C. Fraternitat	12
C. St. Miquel entre C. Fraternitat i C. St. Antoni Maria Claret	13
C. St. Miquel entre C. St. Antoni Maria Claret i C. Francesc Moragas	14

ELEMENTS DE TRACTAMENT ESPECIAL	ID
Parc Casal	2
Parc El·lipse	3
Pl. Sardà	1

Document per vistingai Aukštųjų



**PLA D'ACCESSIBILITAT:
SANT MIQUEL DE BALENYÀ**

VP02: Àmbit d'actuació del Pla: Trams i elements de tractament especial

- A) Trams de carrer**
 — Tram d'estudi detallat [14]
 ---- Tram d'estudi general [90]
- B) Elements de tractament especial**

- Parc Casal
- Parc El·lipse
- Pl. Sardà

Trams de la zona d'estudi detallat

- 001: C. Camí Ral entre C. St. Miquel i C. St. Jordi
- 002: C. Fraternitat entre C. St. Miquel i C. Alegria
- 003: C. Fraternitat entre C. Alegria i C. St. Jordi
- 004: C. Fraternitat entre C. St. Jordi i C. Casal
- 005: C. Fraternitat entre C. Casal i Cul de sac
- 006: C. Escoles entre C. Camí Ral i (90016)
- 007: C. Escoles entre (90016) i C. Muntanyeta
- 008: C. Escoles entre C. Muntanyeta i C. Casal
- 009: C. Casal entre C. Fraternitat i C. Justicia
- 010: C. Casal entre C. Justicia i C. Escoles
- 011: C. St. Miquel entre C. Bisbe Perelló i C. Camí Ral
- 012: C. St. Miquel entre C. Camí Ral i C. Fraternitat
- 013: C. St. Miquel entre C. Fraternitat i C. St. Antoni Maria Claret
- 014: C. St. Miquel entre C. St. Antoni Maria Claret i C. Francesc Moragas
- ZEG



Document per vistingai Aukštųjų

2.3 FITXES

L'anàlisi de l'estat actual i les propostes d'intervenció a la via pública s'han elaborat a partir d'un exhaustiu treball de camp, en el qual s'han recollit dades de tots els trams o elements de tractament especial (ETE) inclosos en la zona d'estudi detallat.

▪ Trams

Per a cadascun dels trams de carrer s'han mesurat in situ els valors dels següents paràmetres d'accessibilitat:

- ⇒ Estat d'urbanització i tipus de secció del carrer
- ⇒ Amplada de les voreres
- ⇒ Amplada i alçada lliures d'obstacles mínimes de pas en l'itinerari de vianants
- ⇒ Pendent longitudinal i transversal
- ⇒ Característiques del paviment
- ⇒ Existència o no de senyalització relacionada amb l'accessibilitat
- ⇒ Característiques d'escales o rampes, si n'hi ha
- ⇒ Característiques de reixes i registres, si n'hi ha
- ⇒ Característiques del mobiliari urbà, si n'hi ha
- ⇒ Característiques dels passos i guals de vianants, si n'hi ha o se'n necessiten

A més, s'han inventariat tots els elements urbans presents al tram que malmeten l'accessibilitat.

Per a presentar la informació associada a cadascun dels trams de carrer, s'ha dissenyat una fitxa on es recullen les dades que es consideren d'interès. Aquestes fitxes es poden consultar en l'Annex 1 d'aquest document i estan compostades bàsicament pels següents apartats (tal i com es pot veure en la fitxa de mostra que s'adjunta):

⇒ **Informació general:** on s'indica informació general del tram (codi, situació, fotografies,...) i la diagnosi d'accessibilitat actual i l'accessibilitat que passarà a tenir el tram un cop efectuades les intervencions proposades. S'inclou també un plànol d'ubicació del tram dins de l'EMD així com un plànol de detall en el qual es grafien els guals de vianants i els elements urbans que malmeten l'accessibilitat (s'adjunta una llegenda amb el codi de formes i colors en el mateix Annex 1).

⇒ **Anàlisi de l'accessibilitat:** Estudi dels diferents paràmetres d'accessibilitat, tan de l'itinerari, el paviment, el mobiliari, els passos i guals de vianants i les escales i/o rampes (si n'hi ha en el tram).

⇒ **Observacions:** Explicació complementària als aspectes recollits en l'anàlisi de l'accessibilitat i/o justificació de la proposta d'intervenció.

⇒ **Pressupost:** Propostes d'intervenció d'adaptació del tram valorades econòmicament i assignades a una etapa del Pla d'etapes. Cal tenir present que el pressupost és **estimatiu** i que sense oferir el grau de detall d'un projecte constructiu, sí que ha de permetre conèixer l'ordre de magnitud del cost que suposaria la millora de l'accessibilitat del tram, i un nivell de prioritat per discriminar els trams en què les intervencions es consideren més urgents.

Fitxa de mostra d'un tram:

Informació general

Nº DE TRAM: 1 SITUACIÓ: C. Camí Ral entre C. St. Miquel i C. St. Jordi

Nota: Els valors recollits dels diferents paràmetres corresponen a la situació més restrictiva.

ITINERARI

Amplada entre façanes	9,8 m.	Tipologia	Amb voreres
Pdt. longitudinal	Baix (pdt ≤ 6%)	Pdt. transversal	4% < pdt
Si pdt. alt. passamans, bancs, itinerari alternatiu?	No és necessari		
Amplada mínima de vorera (si en disposa)	1,5 ≤ A < 1,8 m		
Amplada lliure d'obstacles en el punt més estret	0,9 ≤ A < 1,5 m		
Proposta millora amplada lliure de pas itinerari	Adaptat		
Alçada lliure d'obstacles en el punt més baix	H ≥ 2,2 m		
Gràd aïllat al llarg de l'itinerari	No		
Desnivell salvat amb escales i/o rampes	No, ni escales ni rampa		

PAVIMENT I MOBILIARI

Paviment antilliscant, dur, sense regruixos	Si
Reixes i registres en àrees vianants accessibles	Si
Protecció escocells accessible	---
Bancs accessibles	---
Papereres	---
Contenedors accessibles	---
Pilones accessibles	---

I CIRCULACIÓ

Separació sentits circulació: --- Velocitat màxima: 0 km/h
 Restriccions de circulació:
 Descripció carrils serveis: Estacionament en filera

DATA VISITA: 04/03/2022

ELEMENTS DE TRANSPORT I/O ETES DEL TRAM:
PMR 1

DISTRIBUCIÓ DELS CARRIERS

Sentit tram	Sentit contrari
Nº normals: 1	0
Nº bus: 0	0
Nº serveis: 2	0

LONG.: 88 m. DIAGNÒSTIC: Convertible RESULTANT: Adaptat PRIORITAT: Mitja

PASSOS I GUALS DE VIANANTS

ID	Ítem al canton.	Alçada vorera	Tipus	Ample pas	Enrascat calçada	Distància a façana	Espai de gir	Pdt. long i transv.	Senyalitz. invidents	Proposta d'intervenció
1	---	10 cm	No hi ha gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	Fer orella i gual
2	---	10 cm	No hi ha gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	Fer orella i gual
3	---	10 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Fer orella i gual
4	---	10 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Fer orella i gual

OBSERVACIONS

Tram de pendent baix i voreres d'una amplada d'entre 1,50 i 1,80 m, encara que alguns elements urbans com un bàcul i un senyal de trànsit redueixen l'amplada lliure de pas entre 0,90 i 1,50 m. Tot i que per complir amb l'amplada lliure de pas que defineix l'Orden caldria ampliar la vorera i retirar els obstacles que hi són presents, no es considera prioritari ja que l'amplada lliure de pas compleix el Codi d'accessibilitat.

Al final de la vorera dreta hi ha una tanca de vegetació que sobresurt de la línia de façana. És important vetllar per un bon manteniment de la vegetació, tant a nivell públic com privat, perquè aquesta no envaeixi l'espai de pas a la vorera. No es pressuposa en aquest Pla ja que no és de competència municipal.

En referència als passos de vianants, n'hi ha només un a l'inici del tram, tot i que no disposa de guals i caldria construir-los. Al final del tram no existeix cap pas de vianants, caldria senyalitzar-lo i construir els dos guals pertinents. Aprofitant que hi ha carril d'estacionament als dos costats, es proposa fer una orella i construir un gual pla en els quatre casos.

A l'inici del tram hi ha un gual de vehicles que genera un pendent transversal i longitudinal excessiu a l'itinerari de vianants. Cal refer-lo i construir un altre gual de vehicle accessible.

Es disposa d'una plaça reservada per a persones amb mobilitat reduïda analitzada a la fitxa PMR 01 del volum de transports.

PRESSUPOST

El pressupost de millora de l'accessibilitat del tram és:

Descripció	Amid.	Preu	Cost (€)	Etapa
Un. Pintat de senyalització horitzontal de pas de vianants.	1	150,00	150,00	0
Un. Construcció d'orella a la vorera i de gual de vianants adap./acc.	4	4.050,00	16.200,00	0
Un. Demolicció de paviment existent i construcció de gual de vehicles.	1	2.937,46	2.937,46	0
PRESSUPOST TOTAL DEL TRAM (PEM)			19.287,46	

Anàlisi de l'accessibilitat

Pressupost

Al final de l'apartat, s'adjunta un full A3 on es mostren tots els paràmetres analitzats en les fitxes i el codi de colors utilitzat per representar les diferents casuístiques. Aquest codi, en termes generals, consisteix en representar en color verd els paràmetres que compleixen la normativa (o d'altres recomanacions) i en color vermell els que no.

Com a criteri general, davant de casos **d'heterogeneïtat** d'algun dels paràmetres analitzats, s'ha pres sempre en consideració la situació **més desfavorable** (punt de pas més estret, zona de màxim pendent,...) ja que aquest és el factor limitant de l'accessibilitat del tram (només que en un punt de la vorera hi hagi algun element que la faci inaccessible ja implica que aquesta vorera no es pugui considerar accessible).

*** Document per vistingrau Ajuntament ***

Per l'anàlisi dels guals de vianants, s'ha tingut en compte que per a cada tram de carrer com a mínim hi hauria d'haver habilitats **dos passos de vianants** situats un a cada extrem del tram. Si es té en compte que per cada pas seria necessari disposar de dos guals de vianants, això implica que, a priori, a cada tram hi hauria d'haver **4 guals** (un a cada cantonada del tram). Cada gual de vianants està identificat per un número per facilitar-ne la seva localització. En el cas que un gual sigui comú per dos trams, tindrà dos identificadors, un per a cada tram, i quedarà reflectit en la columna "ídem" de l'apartat "Passos i guals de vianants" de la fitxa i perquè els guals quedaran solapats en el plànol.

Les fitxes estan elaborades a través d'una base de dades (bddplaacc Sant Miquel de Balenyà.accdb) la qual es vincula a les taules georeferenciades (awtrams, bwpuntcreucal, ewescales, fwrampes,...) de l'arxiu plaacc.gpkg disponible en la documentació adjunta al Pla

▪ Elements de tractament especial (ETE)

Per a cadascun dels elements de tractament especial (ETE) s'han mesurat in situ els valors dels següents paràmetres d'accessibilitat:

- ⇒ Itineraris d'accés
- ⇒ Itineraris interiors
- ⇒ Desnivells i canvis de cota
- ⇒ Característiques del paviment
- ⇒ Característiques de la senyalització de l'espai
- ⇒ Característiques del mobiliari urbà

Per a presentar la informació associada a cadascun dels elements de tractament especial (ETE), s'ha dissenyat una fitxa on es recullen les dades que es consideren d'interès. Aquestes fitxes es poden consultar en l'Annex 2 d'aquest document i estan compostades bàsicament pels següents apartats (tal i com es pot veure en la fitxa de mostra que s'adjunta):

- ⇒ **Informació general:** amb la identificació de l'ETE per un número, pel nom de l'espai al que pertany i pels carrers entre els que se situa, a més a més d'un plànol d'emplaçament que situa l'ETE dins de l'EMD i dues fotografies significatives de les seves característiques de l'espai.
- ⇒ **Anàlisi de l'accessibilitat:** Estudi dels diferents paràmetres d'accessibilitat estructurat en:
 - **Plànol de l'ETE**, identificant els itineraris d'accés, itineraris interiors i elements de mobiliari urbà.
 - **Dades generals i mobiliari urbà**, on consten algunes dades generals identificatives com tipologia (plaça, jardí, parc,...) i dimensió (superfície en m2), a

més a més d' un llistat dels diferents elements urbans identificats marcant la seva existència i si són o no són correctes:

- Paperera
 - Piló
 - Jardinera
 - Banc
 - Font
 - Panell d'informació
 - Jocs infantils
 - Servei higiènic
- **Itineraris d'accés**, identificant tots els que té, si és de perímetre tancat, o els principals punts d'entrada, si és obert, i marcant-los sobre el plànol de l'espai públic/plaça amb una lletra (W,X,Y,Z). Per cadascun d'ells es posa de manifest la correcció (✓) o incorrecció (X) de cadascuna de les característiques següents:
- Entrada a nivell o amb rampa accessible/adaptada
 - Entrada a través de graons
 - Plànol d'informació de la ETE
 - Informació accessible (relleu / Braille / QR, etc)
- **Itineraris interiors**, identificant els principals, si estan clarament definits, o proposant-ne uns que permetin accedir a les diferents zones i creuar l'espai si cal, i marcant-los sobre el plànol de l'espai públic/plaça amb una lletra (A,B,C,D). Per cadascun d'ells es posa de manifest la correcció (✓) o incorrecció (X) de cadascuna de les característiques següents:
- Itinerari adaptat (amplada >0,90 m , pendent longitudinal<8%)
 - Itinerari accessible (amplada >1,80 m , pendent longitudinal<6%)
 - Paviment compacte, antilliscant i en bon estat
 - Canvis de cota salvats amb rampa adaptada
- **Nivell d'accessibilitat actual** (accessible segons Orden, adaptat segons Codi d'accessibilitat, parcialment accessible, convertible i inaccessible) i **resultant** (accessible segons Orden, adaptat segons Codi d'accessibilitat, parcialment accessible i inaccessible).
- **Prioritat**, definint segons nivell d'accessibilitat actual, el seu ús, i el tipus d'actuacions proposades si es considera de prioritat baixa, mitja o alta.

⇒ **Actuacions i pressupost:** Relació de les actuacions que es proposen per resoldre els dèficits d'accessibilitat detectats, acompanyades d'un pressupost **estimatiu**. Queden necessàriament limitades per l'abast del Pla que detecta els dèficits d'accessibilitat i determina un nivell mínim d'intervenció per resoldre'ls, de manera que l'actuació urbana conseqüent no té perquè limitar-se al que es proposa.

⇒ **Observacions** amb explicacions complementàries als aspectes recollits en l'anàlisi de l'accessibilitat i/o justificació de la proposta d'intervenció.

⇒ **Dèficits actuals** acompanyats d'una fotografia, una explicació detallada del dèficit i la proposta desenvolupada.

Fitxa de mostra d'un ETE

Informació general

ETE: Pl. Sardà
Entre C. Canil Ral i C. Bisbe Perelló

Dades generals i mobiliari urbà

Tipus	Plaça
Dimensió	880 m²
Papereres (1)	SI, adaptades
Pilons (2)	No n'hi ha
Jardineres (3)	No n'hi ha
Bancs (4)	SI, adaptats
Fonts (5)	SI, no adaptada
Panel·ls (6)	No n'hi ha
Jocs (7)	SI, no adaptats
Banyes (8)	No n'hi ha

Anàlisi de l'accessibilitat

Itineraris d'accés	W				X				Y				Z			
	+	-	X	-	+	-	X	-	+	-	X	-	+	-	X	-
Entrada a nivell o amb rampa adaptada	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-
Entrada a través de graons	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-
Plànol d'informació de la ETE	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-
Informació accessible (disseny, ubicació)	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-	X	X	X	-

Pressupost

Descripció	Qts.	Preu	Cost
M. Col·locació de passama encastrat a terra	14	150,00€	2.100,00€
M. Senyalització dels graons de fessola amb franja diferenciada.	28	50,00€	1.400,00€
MP Construcció de rampa accessible	5	180,00€	900,00€
M. Construcció d'escala (2 graons)	2	140,00€	280,00€
M. Col·locació de barana de protecció de desnivell de disseny accessible	30	125,00€	3.750,00€
Ut. Protecció d'escoells dels arbres	5	120,00€	600,00€
Ut. Subministrament i col·locació de font accessible que permet beure assegut	1	1.650,00€	1.650,00€
Ut. Subministrament i col·locació de jocs infantils adaptats	1	5.500,00€	5.500,00€
Ut. Col·locació de rètol informatiu accessible	1	340,00€	340,00€
Total ETE			16.520,00€

Observacions
Es tracta d'una plaça de cantonada sense pendents. Té tres accessos, dos a través d'escaleres (W i X) i un a través d'una rampa que caldrà refer i dos graons al costat (Y). Degut a la topografia, la plaça queda més elevada respecte un dels carrers apareixent un desnivell sobtat sense protegir que podria ser perillós sobretot per a persones amb dificultats visuals. Els escoells dels arbres no estan protegits amb una reixa accessible. Respecte al mobiliari, disposa de suficients banys adaptats amb respall i reposabraços, i les papereres són correctes. Es proposa substituir la font existent per una d'accessible que permeti beure assegut i col·locar algun element adaptat al parc infantil. També es proposa col·locar un rètol accessible amb la informació més important de la ETE incorporant fotografies de fàcil comprensió dels espais i elements de la plaça.

Pla d'Accessibilitat Sant Miquel de Balenyà, Març 2022

DÈFICITS ACTUALS

Foto E1-1 Accés al parc (W)

Dèficit actual
Les escaleres per accedir al parc des de l'accés W no disposen de passamans a cap costat ni de cap tipus de senyalització.
Tot i que hi ha un altre accés amb rampa (Y) el qual es proposa adaptar correctament, es proposa aplicar paràmetres d'accessibilitat a totes les escaleres existents.
Proposta
Col·locació de passama de disseny anatómic als dos costats de l'escala. Aquests estaran col·locats a una alçada entre 0,90m i 0,95m respecte del terra.
Afegir senyalització a cada graó en tota la seva longitud amb una franja de 5cm d'amplada enrasada amb l'estesa i situada a 3cm de la vora, que contrasti en textura i color amb el paviment del graó.

Foto E1-2 Accés al parc (X)

Dèficit actual
Les escaleres per accedir al parc des de l'accés X no disposen de passamans a cap costat ni de cap tipus de senyalització.
Tot i que hi ha un altre accés amb rampa (Y) el qual es proposa adaptar correctament, es proposa aplicar paràmetres d'accessibilitat a totes les escaleres existents.
Proposta
Col·locació de passama de disseny anatómic als dos costats de l'escala. Aquests estaran col·locats a una alçada entre 0,90m i 0,95m respecte del terra.
Afegir senyalització a cada graó en tota la seva longitud amb una franja de 5cm d'amplada enrasada amb l'estesa i situada a 3cm de la vora, que contrasti en textura i color amb el paviment del graó.

Foto E1-3 Accés al parc (Y)

Dèficit actual
La rampa (Y) per accedir al parc té un pendent excessiu del 18%, no disposa de passamans a cap costat ni de cap tipus de senyalització.
Proposta
Eliminar la rampa i els graons existents i construir una nova rampa adossada a la paret. Aquesta rampa haurà de complir amb tots els paràmetres d'accessibilitat que estableix la normativa, entre d'altres els següents:
-Amplada > 1,8 m
-Pendent màxim el 10%
-Passamans als dos costats
Colindant a la rampa es construiran de nou 2 graons per salvar el desnivell. Caldrà col·locar passama als dos costats i afegir senyalització a cada graó en tota la seva longitud amb una franja de 5cm d'amplada enrasada amb l'estesa i situada a 3cm de la vora, que contrasti en textura i color amb el paviment del graó.

Les dades més destacades que es mostren a les fitxes dels elements de tractament especial s'han emmagatzemat a la taula georeferenciada gwelectresp de l'arxiu plaacc.gpkg disponible en la documentació adjunta al Pla.

Document per vistiplau Ajuntament

Document per vistingai Aukštųjų

ESTAT D'ACCESSIBILITAT

Diagnòstic: accessibilitat actual del tram

Table with 2 columns: State and Description. Rows include 'Accessible segons Orden', 'Adaptat segons el Codi d'accessibilitat', 'Accessible/Adaptat, si no fos pel pdt. excessiu', 'Convertible', and 'Inaccessible'.

Resultant: accessibilitat que assolirà el tram un cop executades les intervencions

Table with 2 columns: State and Description. Rows include 'Accessible', 'Adaptat', 'Accessible/Adaptat, si no fos pel pdt. excessiu', 'Inaccessible', and 'Sense proposta'.

ITINERARI

Amplada entre façanes del vial:

Table with 2 columns: Width (A) and Description. Rows include 'A < 1,8 m', '1,8 ≤ A < 7 m', and '7 m ≤ A'.

Tipologia del vial:

Table with 2 columns: Type and Description. Rows include 'Amb voreres', 'Plataforma única', 'No urbanitzat', and 'Escaleres/rampa esglaonada'.

Pendent longitudinal de l'itinerari en la zona de més pendent fruit a l'orografia:

Table with 2 columns: Category and Description. Rows include 'Baix (pdt ≤ 6%)', 'Mig (6 < pdt ≤ 8%)', 'Alt (8 < pdt ≤ 10%)', and 'Molt alt (10% < pdt)'.

Pendent transversal de l'itinerari en el punt de més pendent:

Table with 2 columns: Category and Description. Rows include 'pdt ≤ 2%', '2% < pdt ≤ 4%', and '4% < pdt'.

Si pendent elevat, itinerari alternatiu adaptat o accessible senyalitzat:

Table with 2 columns: State and Description. Rows include 'No és necessari', 'Sí', 'No', and 'No és possible'.

Amplada mínima de la vorera (si en disposa):

Table with 2 columns: State and Description. Rows include 'No urbanitzat', 'Inexistent', 'A < 0,9 m', '0,9 ≤ A < 1,5 m', '1,5 ≤ A < 1,8 m', '1,8 ≤ A < 2,0 m', '2,0 ≤ A < 3,0 m', '3,0 m ≤ A', 'Plataforma única', and 'Escaleres/rampa esglaonada'.

PAVIMENT I MOBILIARI

Paviment de l'itinerari antilliscant, estable, dur, sense regruixos:

Table with 2 columns: State and Description. Rows include 'Sí', 'Sí, però malmès', and 'No'.

Reixes i registres en àrees de vianants accessibles:

Table with 2 columns: State and Description. Rows include 'Sí', 'No, però compleixen Codi', 'No, no compleixen Orden', and '----'.

Escocells protegits amb reixes accessibles:

Table with 2 columns: State and Description. Rows include 'Sí, accessible', 'No, incorrecte', 'No, no protegit', and '----'.

PASSOS I GUALS DE VIANANTS

Tipus de pas de vianants o de gual de vianants:

Table with 2 columns: Type and Description. Rows include 'Plataforma', 'Pas elevat', 'Un pla', 'Tres plans', 'Deprimit / illeta', 'Barca', 'Vehicles', 'No urbanitzat', 'No hi ha gual', 'No hi ha pas', and 'No cal pas'.

Ample de pas del gual de vianants o de la zona de pas (si pas elevat / plataforma):

Table with 2 columns: Category and Description. Rows include '≥ 1,8 m', '≥ 1,2 m', '< 1,2 m', 'No gual', 'No pas', and '----'.

Paviment del gual o vorera (si pas elevat / plataforma) enrasat amb el de la calçada:

Table with 2 columns: Category and Description. Rows include 'r = 0', '0 < r ≤ 2', '2 < r ≤ 5', 'No gual', 'No pas', and '----'.

Distància respecte la línia de façana del gual de vianants o vorada:

Table with 2 columns: Category and Description. Rows include '≥ 1,5 m', '≥ 0,9 m', '< 0,9 m', 'No gual', 'No pas', and '----'.

Bancs accessibles:

Table with 2 columns: State and Description. Rows include 'Sí', 'No, en manquen', 'Cap és accessible', 'Es proposa col·locar-ne', and '----'.

Alçada de les papereres no soterrades:

Table with 2 columns: Category and Description. Rows include 'H < 0,6 m', '0,6 ≤ H ≤ 1,4 m', '1,4 m < H', and '----'.

Pilones de disseny accessible:

Table with 2 columns: State and Description. Rows include 'Sí', 'No', and '----'.

Espai de gir perquè una cadira de rodes pugui fer el gir de 90°:

Table with 2 columns: Category and Description. Rows include '≥ 1,5 m', '≥ 1,2 m', '< 1,2 m', 'No gual', 'No pas', and '----'.

Pendent longitudinal i transversal del gual de vianants o zona de creuament:

Table with 2 columns: Category and Description. Rows include 'Acceptable', 'A refer', 'No gual', 'No pas', and '----'.

Senyalització per a invidents amb paviment diferenciat:

Table with 2 columns: State and Description. Rows include 'Estríada', 'Botons', 'Estr. i bot.', 'Sí', 'No', 'No gual', and '----'.

Proposta d'intervenció per millorar l'accessibilitat del gual / pas de vianants:

Table with 2 columns: State and Description. Rows include 'No cal gual', 'Acceptable', 'Millorable', 'Refer', 'Construir gual', 'Fer plataforma', 'Fer pas elevat', and 'Fer orella i gual'.

ESCALES

Dimensions accessibles (Amplada pas, num. graons, replans):

Table with 2 columns: State and Description. Rows include 'Sí' and 'No'.

Dimensions dels graons accessibles (Alçada, Estesa):

Table with 2 columns: State and Description. Rows include 'Sí' and 'No'.

La unió entre l'estesa i l'alçària és accessible (sense discontinuïtats):

Table with 2 columns: State and Description. Rows include 'Sí' and 'No'.

Paviment dur, estable, no lliscant i sense resalts:

Table with 2 columns: State and Description. Rows include 'Sí' and 'No'.

Senyalització amb paviment direccional als extrems i amb franja als graons:

Table with 2 columns: State and Description. Rows include 'Sí, correcte', 'Sí, acceptable', and 'No'.

Disposa d'element de protecció del desnivell accessible:

Table with 2 columns: State and Description. Rows include 'Sí, disseny correcte', 'Sí, disseny acceptable', 'Sí, disseny inacceptable', and 'No'.

Disposa de passamans d'alçada, disseny i ubicació accessible:

Table with 2 columns: State and Description. Rows include 'Sí, accessibles', 'Sí, acceptables', 'Sí, incorrectes', and 'No disposa passamans'.

RAMPES

Les dimensions són accessibles (amplada lliure de pas, longitud, pendent...):

Table with 2 columns: State and Description. Rows include 'Sí, accessible', 'Sí, acceptable', and 'No'.

El paviment és dur, estable, no lliscant i sense regruixos:

Table with 2 columns: State and Description. Rows include 'Sí' and 'No'.

Se senyalitzen amb paviment diferenciat l'inici i el final:

Table with 2 columns: State and Description. Rows include 'Sí' and 'No'.

Disposa d'element de protecció del desnivell accessible:

Table with 2 columns: State and Description. Rows include 'Sí, disseny correcte', 'Sí, disseny acceptable', 'Sí, disseny inacceptable', and 'No'.

Disposa de passamans d'alçada, disseny i ubicació accessible:

Table with 2 columns: State and Description. Rows include 'Sí, accessibles', 'Sí, acceptables', 'Sí, incorrectes', and 'No disposa passamans'.

*** Document per vistingui Ajustament ***

Document per vistingai Aukštųjų

3. ANÀLISI GENERAL DE L'ACCESSIBILITAT A L'EMD

L'accessibilitat a la via pública de St. Miquel de Balenyà es pot resumir amb els següents punts:

⇒ En primer lloc cal destacar que Sant Miquel de Balenyà té una orografia força suau amb pendents de menys del 8%, característica clau perquè aquests puguin ser accessibles.



c. Camí Ral (tram 1 ZED)



c. Fraternitat (tram 4 ZED)



c. Ignasi Vilarrubia (tram 1039 ZEG)

⇒ Tot i això, també s'han detectat alguns trams puntuals amb **pendents longitudinals i transversals** que fan que els itineraris siguin **inadmissibles**, com el carrer Escoles. Malauradament, els carrers amb problemes de pendents es podria dir que, tenint en compte les grans dificultats d'adaptació, ni són accessibles i difícilment ho seran. Tot i això és important millorar la seva accessibilitat perquè aquests siguin el més còmodes i amables possible (per exemple construint els guals que calgui, millorant el paviment de la vorera, o col·locant un passamà si es considera adient).



c. Escoles (tram 6 ZED)



c. Cal de Can Bullit (tram 1026 ZEG)



c. St. Miquel (tram 1083 ZEG)

⇒ La gran majoria de carrers tenen una amplada de més de 7 m el que permet la diferenciació de vorera i calçada. La meitat dels trams analitzats tenen una amplada lliure de pas de més de 0,90 m complint el Codi d'accessibilitat.



c. Fraternitat (tram 3 ZED)



c. Bisbe Perelló (tram 1025 ZEG)



c. Paisatge (tram 1020 ZEG)

⇒ Un altre aspecte que constata la importància del vehicle privat és que la majoria de les voreres disposen de **guals de vehicles** per a facilitar l'accés d'aquests als garatges particulars. A més, en alguns casos, els guals de vehicles afecten a l'itinerari de pas per la vorera, envaint l'amplada lliure de pas o generant pendents longitudinals i transversals inadmissibles.



c. Alegria (tram 1077 ZEG)



c. Camí ral (tram 1 ZED)



c. M. A. Capmany (tram 1001 ZEG)

⇒ Però en canvi, la majoria dels trams no tenen **guals de vianants** ni en alguns casos tampoc passos de vianants senyalitzats a les cruïlles.



c. St. Miquel (tram 12 ZED)



c. St. Miquel (tram 14 ZED)



c. Fraternitat (tram 4 ZED)

⇒ Per això es pot observar que encara resten diversos trams en els quals encara no s'hi ha intervingut, i on encara es manté la **urbanització originària** dels carrers, provenint d'una època on el paper del vianant quedava en segon terme respecte del vehicle privat. Per això les voreres són massa estretes, amb elements urbans que en dificulten el pas (bànculs de llum, suports d'instal·lacions d'electricitat o telefòniques,...), sense passos de vianants en les cruïlles i encara menys guals de vianants accessibles que permetin donar continuïtat als itineraris. Per tant, són carrers on caldrà realitzar una **intervenció global de reurbanització** convertint-los a plataforma única, o ampliant-ne les voreres, si la secció del carrer ho permet, i realitzant els respectius guals de vianants.



c. Joan Maragall (tram 1051 ZEG)



c. Casal (tram 1079 ZEG)



c. Camí Ral (tram 1018 ZEG)

⇒ Els únics trams de carrers que encara no es troben urbanitzats amb un paviment dur, no lliscant i sense regruixos, es troben repartits arreu de l'EMD. Són molt pocs i majoritàriament es tracta de trams curts o culs de sac. En cada cas caldrà valorar si caldria intervenir-hi.



c. Paisatge (tram 1020 ZEG)



c. Ramon i Cajal (tram 1067 ZEG)



c. Edison (tram 1090 ZEG)

⇒ Es localitza tan sols un carrer d'ús exclusiu per a vianants la secció dels quals són escales o rampes esglaonades, fent que sigui totalment inaccessible a persones que no poden superar graons. Són carrers que difícilment podran aconseguir ser accessibles, però on segurament caldrà intervenir per millorar-ne les condicions d'accessibilitat per fer-los més amables (posant passamans, afegint senyalització podotàctil a la vora dels graons,...).

4. ANÀLISI DE L'ESTAT ACTUAL I PROPOSTES D'INTERVENCIÓ

A continuació es presenten un per un els paràmetres analitzats en relació a l'accessibilitat dels trams de l'àmbit d'estudi. En cada cas es fa una valoració de la situació actual, dels aspectes favorables i de les principals problemàtiques, així com de les possibles intervencions que es proposen per millorar l'accessibilitat. El tractament de la informació és genèric per al conjunt de l'àmbit d'estudi i, en alguns casos, específicament pels trams d'interès. La valoració individualitzada dels trams de la zona d'estudi detallat es presenta a les fitxes de l'annex 1 i dels elements de tractament especial a les fitxes de l'annex 2.

4.1 TIPOLOGIA DE CARRERS

Cada tram s'ha classificat en funció del tipus de secció que presenta el carrer, considerant principalment dos factors: l'amplada de la secció del carrer i l'existència o no de voreres. En base a aquestes diferenciacions, s'han establert les següents categories:

Amb voreres i secció de carrer d'amplada ≥ 7 m (90 trams – 86,54%)

Són els carrers en els quals existeix una diferenciació de nivell entre l'espai pensat per a la circulació de vehicles i el reservat pels vianants, els quals tenen una secció superior a 7 m, que és l'amplada mínima que es considera que ha de tenir el carrer per tal de poder admetre la diferenciació entre voreres i calçada. Aquesta tipologia de carrer és la més freqüent a l'EMD Sant Miquel de Balenyà. El c. Fraternitat (**tram 3**), el c. Muntanyeta (**tram 1016**), o el c. Justícia (**tram 1017**) en són un exemple.



c. Fraternitat (tram 03 ZED)



c. Muntanyeta (tram 1016 ZEG)



c. Justícia (tram 1027 ZEG)

Amb voreres i secció de carrer d'amplada < 7 m (2 trams – 1,92%)

Són els carrers en els quals, tot i existir una diferenciació de nivell entre l'espai de circulació dels vehicles i el dels vianants, generalment caldrà convertir en plataforma única ja que l'espai disponible pels vianants és insuficient. És una tipologia de carrer molt poc freqüent a Sant Miquel de Balenyà, i tant sols la trobem en algun tram del c. camí Ral (**tram 1018**). Algun tram d'aquest mateix carrer, tot i tenir una secció també de menys de 7 m no es considera necessari ja que només disposa de vorera a un costat sense accés a cap edifici a l'altre (**tram 1013**). La zona d'estudi detallat (ZED) no disposa de cap tram amb aquestes característiques.



c. Camí Ral (tram 1018 ZEG)



c. Camí Ral (tram 1018 ZEG)



c. Camí Ral (tram 1013 ZEG)

Plataforma única (5 trams – 4,81%)

La calçada i les voreres se situen al mateix nivell fent que l'espai sigui d'ús mixt de vianants i vehicles, o d'ús exclusiu de vianants. A nivell d'accessibilitat és l'opció òptima perquè els vianants no han d'efectuar canvis de nivell per creuar la calçada. L'EMD Sant Miquel de Balenyà disposa de pocs carrers de plataforma única, encara que no tenen l'acabat característic d'aquesta tipologia, com per exemple la pl. Sardà (**Tram 1020**), el c. Paisatge (**tram 1011**) o el c. 90022 (**tram 1008**). La zona d'estudi detallat (ZED) no disposa de cap tram amb aquestes característiques.



pl. Sardà (tram 1020 ZEG)



c. Paisatge (tram 1011 ZEG)



c. 90022 (tram 1008 ZEG)

No urbanitzat (6 trams – 5,77%)

Es tracta de carrers que no es troben urbanitzats amb un paviment dur, no lliscant i sense reguixos i que en alguns casos ni disposen de serveis urbans com podrien ser il·luminació o mobiliari urbà. Encara que en són pocs, cal tenir-los present per vetllar per un bon manteniment i, si s'escau, urbanitzar-los. En són exemples trams del c. Paisatge (**tram 1020**), el c. Ramon i Cajal (**tram 1067**) i el c. Edison (**tram 1067**). La zona d'estudi detallat (ZED) no disposa de cap tram amb aquestes característiques.



c. Paisatge (tram 1020 ZEG)

c. Ramon i Cajal (tram 1067 ZEG)

c. Edison (tram 1090 ZEG)

Escales / Rampa esglaonada (1 tram – 0,96%)

Es tracta de carrers amb una **escala o rampa esglaonada** per salvar algun desnivell elevat ocupant tota la seva secció, fent que aquest no sigui accessible a persones que no poden superar graons. Aquests carrers són inaccessibles però s'hi poden realitzar certes actuacions per millorar-ne l'accessibilitat i fer-los més amables (posant passamans, afegint senyalització a la vora dels graons,...). Que ocupi tota la secció del carrer només s'ha localitzat un tram, entre el c. Escoltes i la ctra. de Seva (**tram 1078**). La zona d'estudi detallat (ZED) no disposa de cap tram amb aquestes característiques.

*** Document per vistinglup Ajuntament ***



c. 90016 (tram 1078 ZEG)



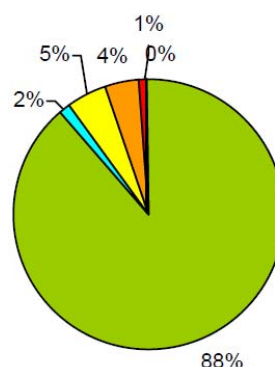
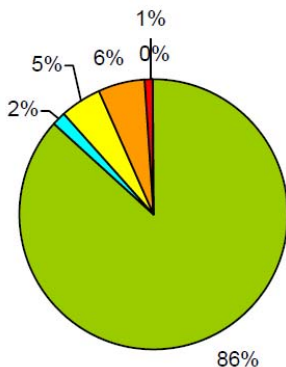
c. 90016 (tram 1078 ZEG)



c. 90016 (tram 1078 ZEG)

Els resultats obtinguts per a tot l'àmbit d'estudi són:

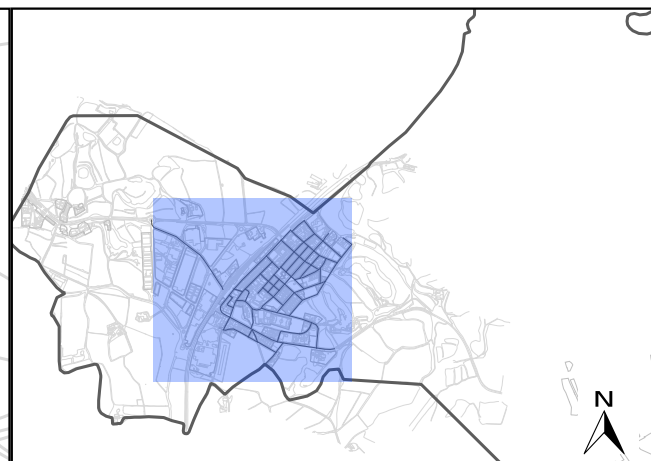
TIPOLOGIA DE CARRERS	Nº DE TRAMS				LONGITUD TRAMS (km)			
	ZED	ZEG	TOTAL	%	ZED	ZEG	TOTAL	%
Amb voreres i secció de carrer d'amplada ≥ 7 m	14	76	90	86,54	0,76	6,50	7,26	88,50
Amb voreres i secció de carrer d'amplada < 7 m	0	2	2	1,92	0,00	0,13	0,13	1,57
Plataforma única	0	5	5	4,81	0,00	0,40	0,40	4,89
No urbanitzat	0	6	6	5,77	0,00	0,35	0,35	4,21
Escales/rampa esglaonada	0	1	1	0,96	0,00	0,07	0,07	0,83
En obres	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL	14	90	104	100,00	0,76	7,44	8,20	100,00



S'adjunta el plànol **VP03: Secció de carrer**.

Document per vistingrau Ajuntament

Document per vistingai Aukštaitis



**PLA D'ACCESSIBILITAT:
SANT MIQUEL DE BALENYÀ**

VP03: Secció de carrer

- Amb voreres i secció d'amplada ≥ 7 m [90]
- Amb voreres i secció d'amplada < 7 m [2]
- Plataforma única [5]
- No urbanitzat [6]
- Escales/rampa esglaonada [1]

- Tram d'estudi detallat [14]
- - - Tram d'estudi general [90]

Document per vistingai Aukštųjų

4.2 PENDENT LONGITUDINAL

El pendent longitudinal del tram afecta l'accessibilitat ja que com més inclinat és el carrer, més difícil és de circular-hi a peu, sobretot per a les persones que tenen problemes de mobilitat. Fruit a que el pendent longitudinal pot variar al llarg del tram degut a un canvi d'orografia en el terreny, s'ha seguit el criteri de recollir el pendent longitudinal en la zona de topografia més desfavorable. És una característica sobre la que es fa difícil intervenir-hi en una trama urbana consolidada. Com ja s'ha apuntat (2.1. *Descripció de l'EMD*), Sant Miquel de Balenyà presenta una topografia diversa, però amb una majoria de trams de pendent suau.

Cada tram s'ha classificat, segons el seu pendent longitudinal, en una de les següents categories:

Baix: $0\% < p < 6\%$ (58 trams – 55,77%)

El pendent longitudinal és, en general, inferior al 6% i, per tant, compleix tan l'Orden com el Codi d'accessibilitat. Sant Miquel de Balenyà presenta una majoria de trams amb un pendent molt suau $< 6\%$, característica clau perquè aquests puguin ser accessibles. En són exemples trams com el c. Camí Ral (**tram 1**), el c. Fraternitat (**tram 4**), o el c. Ignasi Vilarrubia (**tram 1039**).



c. Camí Ral (tram 1 ZED)



c. Fraternitat (tram 4 ZED)



c. Ignasi Vilarrubia (tram 1039 ZEG)

Mig: $6\% \leq p < 8\%$ (22 trams – 21,15%)

El pendent longitudinal és, en general superior al 6%, però inferior al 8% en la zona de les voreres d'orografia més desfavorable. Tot i que no compleix l'Orden, sí que complirà el Codi d'accessibilitat i, per tant, el carrer es podrà considerar adaptat. El c. Casal (**tram 9**), el c. Pau Casals (**tram 1040**), o el c. Joan Maragall (**tram 1051**) són trams de carrer amb un pendent longitudinal entre el 6 i el 8%.



c. Casal (tram 9 ZED)



c. Pau Casals (tram 1040 ZEG)



c. Joan Maragall (tram 1051 ZEG)

Alt: $8\% \leq p < 10\%$ (9 trams – 8,65%)

El pendent longitudinal és, en general superior al 8%, però inferior al 10%, en la zona de les voreres d'orografia més desfavorable. Per tant incompleix tant el Codi d'accessibilitat com l'Orden fent que el tram de carrer no pugui ser considerat accessible. Se n'han localitzat poquets amb aquestes característiques a Sant Miquel de Balenyà, com per exemple el c. Muntanyeta (**tram 1007**), el c. Sant Jordi (**tram 1028**) o el c. Montserrat Roig (**tram 1077**). Alguns carrers, tot i tenir en general un pendent acceptable, es consideren inaccessibles perquè en una part del tram tenen un pendent excessiu.



c. Muntanyeta (tram 1007 ZEG)



c. Sant Jordi (tram 1028 ZEG)



c. Montserrat Roig (tram 1077 ZEG)

Molt alt: $10\% \leq p$ (15 trams – 14,42%)

El carrer és inaccessible ja que el pendent longitudinal és superior al 10% i/o hi ha escales o rampes esglaonades ocupant tota la secció del carrer. El c. Escoles, per exemple, té un pendent continu excessiu superior al 10% que no permetrà que, tot i complir els altres paràmetres d'accessibilitat, pugui ser considerat accessible (**foto 78-18**). També s'han localitzat altres trams amb un pendent superior al 10% que converteixen tot el tram en inaccessible, com el c. Cal de Can Bullit (**tram 1026**) o el c. St. Miquel (**tram 1083**).



c. Escoles (tram 6 ZED)



c. Cal de Can Bullit (tram 1026 ZEG)

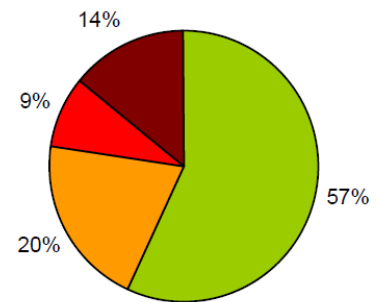
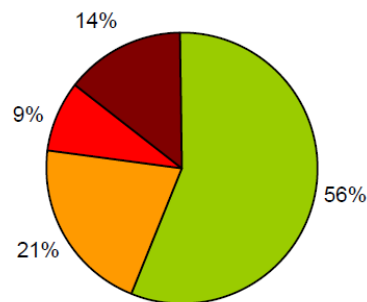


c. St. Miquel (tram 1083 ZEG)

Com a recomanació general, tan si el carrers són de pendent alt com molt alt, es recomana realitzar certes intervencions per tal de fer-los més amables. Per exemple, en el cas que existeixi un itinerari de pendent baix i de longitud assumible que comuniqui ambdós extrems d'un tram, es podria col·locar a l'inici i final d'aquest un senyal indicant l'opció de seguir l'itinerari alternatiu, o en cas d'haver-hi suficient espai a la vorera incorporar bancs accessibles, perquè qui ho requereixi pugui descansar, o col·locar passamans com a element de suport com s'ha proposat al c. Escoles.

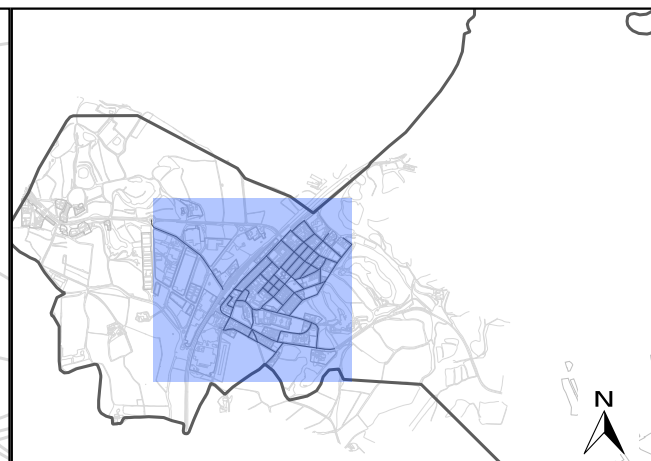
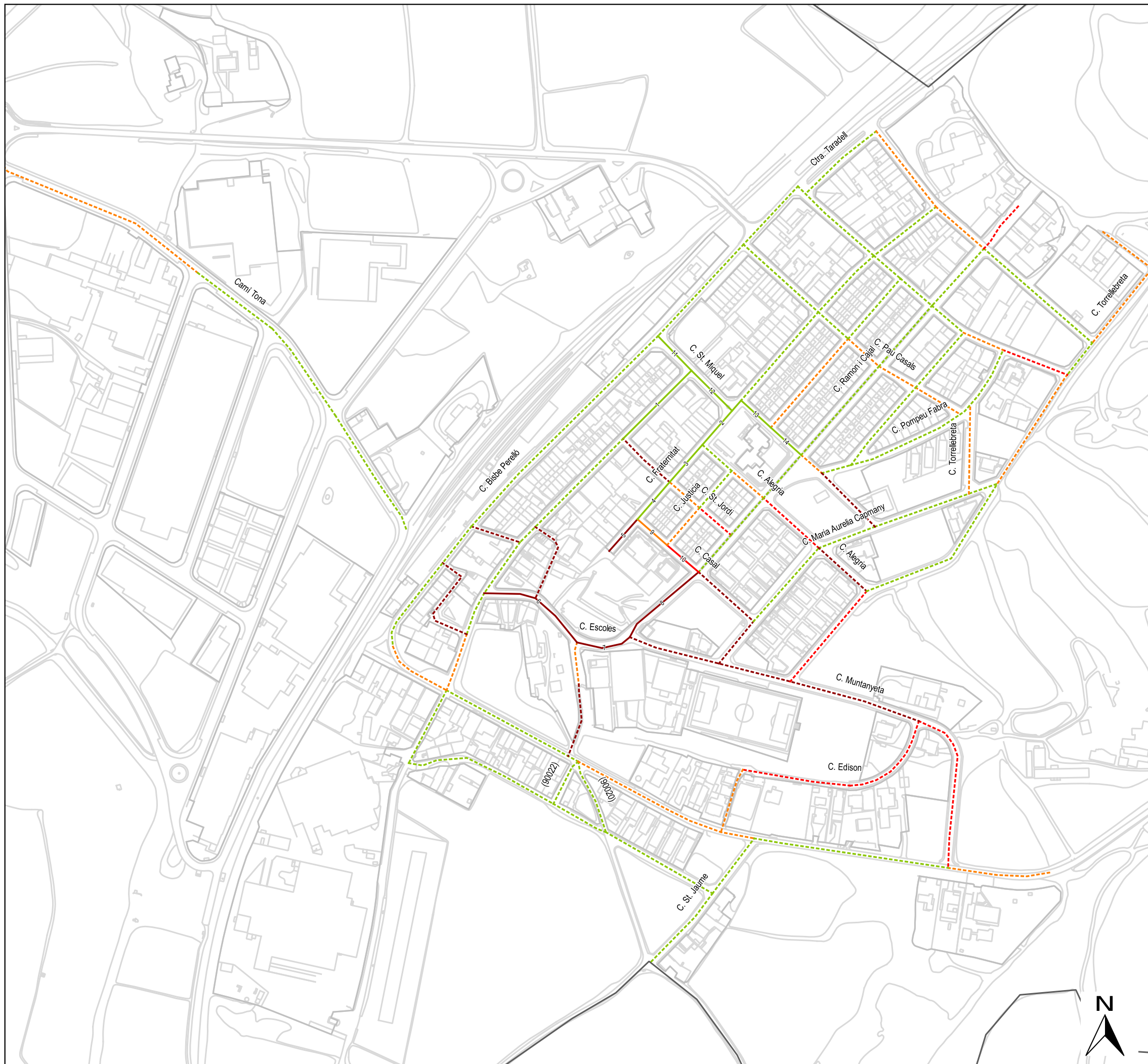
Els resultats obtinguts per a tot l'àmbit d'estudi són:

PENDENT LONGITUDINAL	Nº DE TRAMS				LONGITUD TRAMS (km)			
	ZED	ZEG	TOTAL	%	ZED	ZEG	TOTAL	%
Baix (pdt ≤ 6%)	8	50	58	55,77	0,40	4,25	4,65	56,76
Mig (6 < pdt ≤ 8%)	1	21	22	21,15	0,04	1,64	1,68	20,45
Alt (8 < pdt ≤ 10%)	1	8	9	8,65	0,04	0,67	0,71	8,66
Molt alt (10% < pdt)	4	11	15	14,42	0,28	0,88	1,16	14,12
TOTAL	14	90	104	100,00	0,76	7,44	8,20	100,00



S'adjunta el plànol **VP04: Pendent longitudinal**

Document per vistingai Aukštųjų



PLA D'ACCESSIBILITAT: SANT MIQUEL DE BALENYÀ

VP04: Pendent longitudinal

- Baix (pdt ≤ 6%) [58]
- Mig (6 < pdt ≤ 8%) [22]
- Alt (8 < pdt ≤ 10%) [9]
- Molt alt (10% < pdt) [15]
- Tram d'estudi detallat [14]
- - - Tram d'estudi general [90]

Document per vistingai Aukštųjų

4.3 AMPLADA DE VORERA I D'ITINERARI DE PAS

A) Amplada de vorera (trams de la zona d'estudi detallat)

La vorera és el principal espai de la via pública pensat per al trànsit de vianants i, per això, cal que sigui adequada pel pas de tot tipus de persones. La principal característica que influeix en l'accessibilitat d'una vorera és la seva amplada. Per això, a la zona d'estudi detallat, s'ha valorat per a cada tram de tipologia "amb voreres" quina és l'amplada de vorera existent en el punt més estret (per la resta de tipologies no tenia sentit valorar aquest paràmetre). Així, es diferencien entre les següents casuístiques::

Vorera inexistent (ZED: 0 trams – 0,00%)

En alguns carrers es disposa de voreres però en algun tram aquesta es veu interrompuda per algun motiu (edifici que n'ocupa tota l'amplada, com en el c. Camí Ral (**tram 1018**), o on passa a estar no urbanitzada, com en el c. Pompeu Fabra (**tram 1038**)). Així mateix, hi ha carrers on no es disposa de voreres tot i que per les característiques de la via i de la velocitat de circulació dels vehicles, seria important disposar-ne (com en el carrer Paisatge (**tram 1005**) on el solar el qual limita directament amb la calçada no està edificat i no s'ha construït la vorera). En tots aquests casos, caldrà construir les voreres que manquen, les quals es recomana que com a mínim siguin de 2,0 m d'amplada per tal d'assegurar que compleixen, com a mínim, l'Orden VIV/561.

Tot i que no s'han localitzat trams amb aquestes característiques a la ZED de St. Miquel de Balenyà, es posen alguns exemples de la ZEG.

La zona d'estudi detallat (ZED) no disposa de cap tram amb aquestes característiques.



c. Camí Ral (tram 1018 ZEG)



c. Pompeu Fabra (tram 1038 ZEG)



c. Paisatge (tram 1005 ZEG)

Voreres de menys 0,90 m d'amplada (ZED: 0 trams – 0,00%)

Si les voreres són de menys de 0,90 m d'amplada significa que no compleixen ni el Codi d'accessibilitat ni l'Orden i, per això, serà necessari intervenir-hi. En funció de la secció del carrer s'identifiquen dues possibles solucions:

⇒ Si la secció dels carrers és superior als 7 m d'amplada, com el c. Joan Maragall (**tram 1051**) o el c. Casal (**tram 1079**): caldrà ampliar les voreres com a mínim a 2 m d'amplada (per assegurar així el compliment de l'Orden VIV/561).

⇒ Si la secció del carrer és inferior als 7 m d'amplada, com el c. Camí Ral (**tram 1018**): caldrà reconvertir-los a carrers de plataforma única (on no existeix diferència de cota de nivell entre calçada i vorera i hi poden conviure els fluxos de circulació de vianants i de vehicles) ja que no hi ha suficient secció com per fer dues voreres de 2 m d'amplada i un carril de circulació de 3 m.

La zona d'estudi detallat (ZED) no disposa de cap tram amb aquestes característiques.



c. Joan Maragall (tram 1051 ZEG)



c. Casal (tram 1079 ZEG)



c. Camí Ral (tram 1018 ZEG)

Voreres d'entre 0,90 m i 1,50 m d'amplada (ZED: 11 trams – 78,57%)

Les voreres d'aquestes dimensions (com les dels carrers Fraternitat (**tram 3**) i St. Miquel (**tram 13**)) són susceptibles de complir el Codi d'accessibilitat pel que fa a l'amplada lliure de pas tot i que no asseguren que les persones que es desplacen en cadira de rodes puguin efectuar un gir de 360°. Si no disposen d'elements urbans que en redueixin l'amplada lliure de pas a menys de 0,9 m (com en el c. Escoles (**tram 7**)), es consideraran acceptables (entenent que ampliar les voreres no és una intervenció prioritària) tot i que per complir l'Orden s'haurien d'ampliar a 1,8 m com a mínim.



c. Fraternitat (tram 3 ZED)



c. St. Miquel (tram 13 ZED)



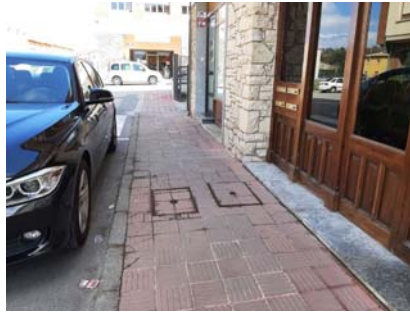
c. Escoles (tram 7 ZED)

Voreres d'entre 1,50 m i 1,80 m d'amplada (ZED: 1 trams – 7,14%)

Les voreres d'aquestes dimensions (com les del c. Camí Ral (**tram 1**)) permeten el gir de 360° d'una persona que es desplaça en cadira de rodes. Són susceptibles de complir el Codi d'accessibilitat, però no l'Orden, la qual defineix que com a mínim les voreres han de ser d'1,8 m d'amplada. No es considerarà prioritari ampliar-les (per passar a complir l'Orden), a no ser que els elements urbans siguin de grans dimensions i no permetin assegurar l'amplada lliure de pas de 0,9 m com a mínim.



c. Paisatge (tram 1020 ZEG)



c. Ramon i Cajal (tram 1067 ZEG)



c. Edison (tram 1090 ZEG)

Voreres d'entre 1,80 m i 2,00 m d'amplada (ZED: 0 trams – 0,00%)

Les dimensions d'aquestes voreres són accessibles segons l'Orden si aquestes no presenten elements urbans que en redueixin l'amplada lliure de pas. En cas contrari, no serà possible complir l'amplada lliure de pas mínima de 1,8 m que regula l'Orden ni tampoc els estrenyiments puntuals de fins a 1,5 m que admetia l'Orden VIV/561 (considerant que l'element urbà té 0,1 m de secció i que s'ha de col·locar a com a mínim a 1,5 m de la línia de façana i a 0,4 m de la vorada).

La zona d'estudi detallat (ZED) no disposa de cap tram amb aquestes característiques.

Voreres d'entre 2,00 m i 3,00 m d'amplada (ZED: 2 tram – 14,29%)

Aquestes voreres són accessibles segons l'Orden, si els elements urbans que hi són presents deixen més de 1,8 m d'amplada lliure d'obstacles (com en el tram 1025 i 1069).

Tot i això, s'han considerat accessibles si els elements urbans que hi són presents deixen més de 1,50 m d'amplada lliure d'obstacles que permetia l'Orden VIV/561 com a estrenyiment puntual i acceptables si deixen entre 0,90 i 1,50 m complint el Codi d'accessibilitat com al c. St. Miquel (**tram 11**) (entenen que ampliar les voreres no és una intervenció prioritària) tot i que per complir l'Orden s'haurien d'ampliar a 1,8 m com a mínim.

En cas de que els elements urbans no deixin 0,90 m d'amplada lliure d'obstacles, caldria procurar reubicar-los més propers a la calçada, situar-los en façana o enretirar-los. Si no és possible, serà necessari ampliar la vorera perquè tingui espai suficient com per poder-los col·locar.



c. Bisbe Perelló (tram 1025 ZEG)



ctra. Taradell (tram 1069 ZEG)



c. St. Miquel (tram 11 ZED)

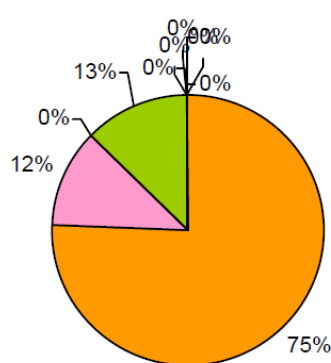
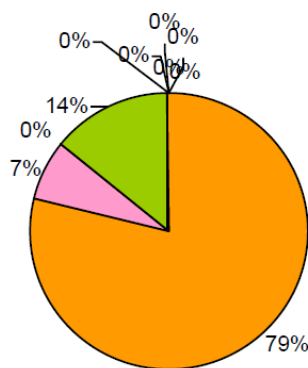
Voreres de més de 3,00 m d'amplada (ZED: 0 trams – 0,00%)

Les voreres d'aquestes dimensions tenen la particularitat d'admetre que els guals de vianants siguin d'un pla o tres plans (considerant que aquests necessiten 1,5 m de longitud per superar el desnivell d'una vorada estàndard de 15 cm d'alçada amb un 10% de pendent longitudinal) i mantenir els 1,5 m d'amplada lliure de pas darrera del gual que permet l'Orden VIV/561 com a estrenyiment puntual. A més, els 1,5 m permetran efectuar el gir de 360° a les persones que es desplacen en cadira de rodes.

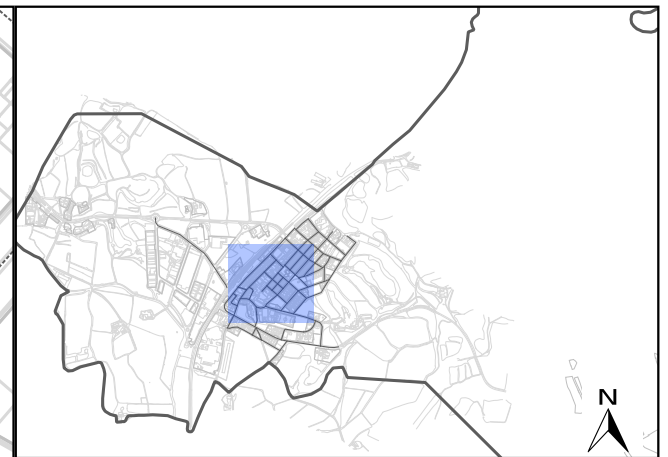
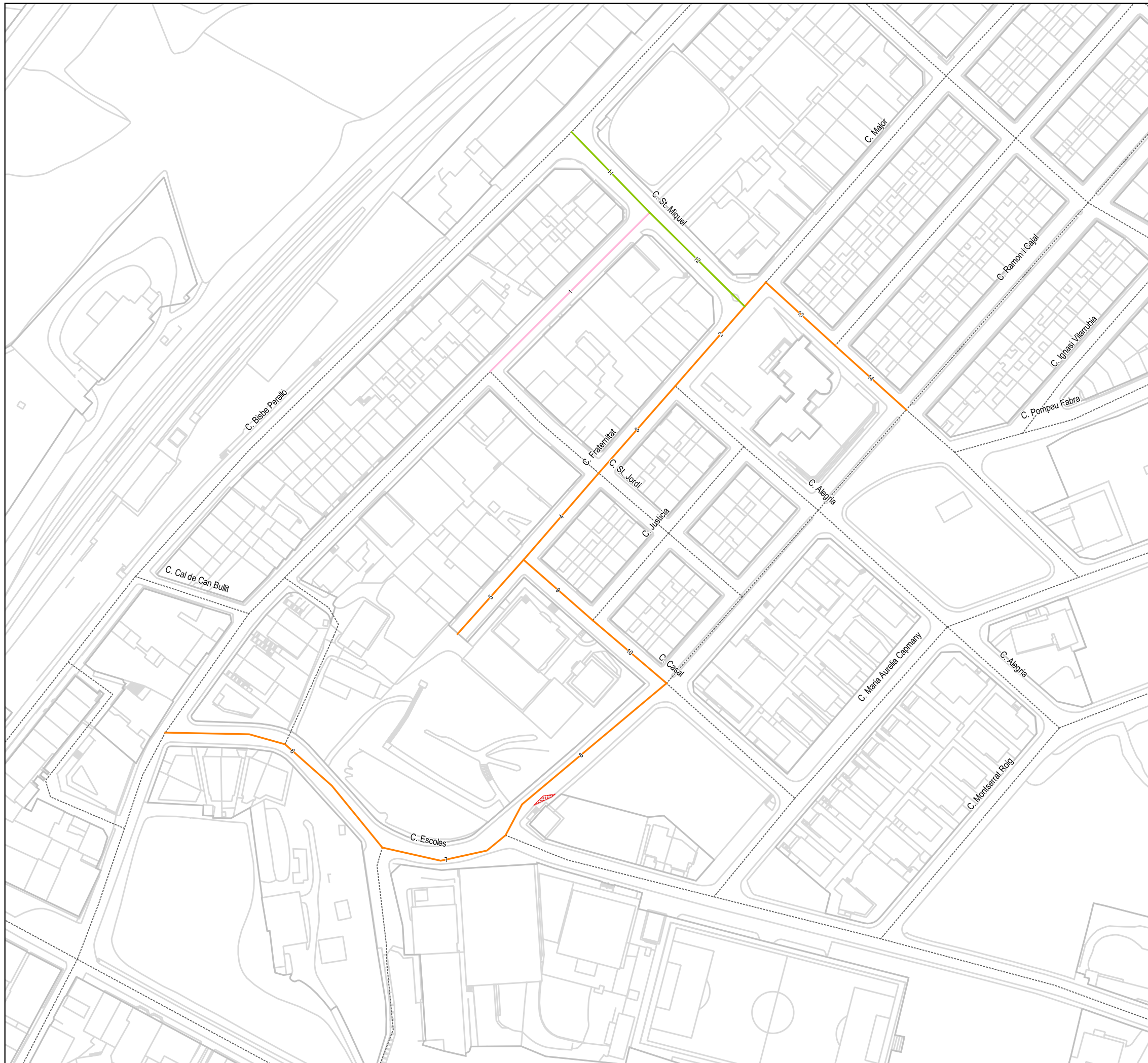
No s'han detectat trams amb voreres d'aquesta amplada.

Els resultats obtinguts per a tota la zona d'estudi detallat són:

AMPLADA DE LES VORERES	Nº DE TRAMS ZED	%	LONGITUD TRAMS (km)	%
No urbanitzat	0	0,00	0,00	0,00
Inexistent	0	0,00	0,00	0,00
A < 0,9 m	0	0,00	0,00	0,00
0,9 ≤ A < 1,5 m	11	78,57	0,57	75,69
1,5 ≤ A < 1,8 m	1	7,14	0,09	11,62
1,8 ≤ A < 2,0 m	0	0,00	0,00	0,00
2,0 ≤ A < 3,0 m	2	14,29	0,10	12,68
3,0 m ≤ A	0	0,00	0,00	0,00
Plataforma única	0	0,00	0,00	0,00
Escales/rampa esglaonada	0	0,00	0,00	0,00
TOTAL	14	100,00	0,76	100,00



S'adjunta el plànol **VP05: Amplada de les voreres (ZED)**, on es mostren els trams de la zona d'estudi detallat segons l'amplada de les voreres en el punt més estret. Així mateix, s'hi representen les zones on no hi ha vorera.



**PLA D'ACCESSIBILITAT:
SANT MIQUEL DE BALENYÀ**

VP05: Amplada de les voreres (ZED)

A) Trams de carrer

- Inexistent [N/D]
- Amplada < 0,9 m [N/D]
- $0,9 \leq \text{Amplada} < 1,5$ m [11]
- $1,5 \leq \text{Amplada} < 1,8$ m [1]
- $1,8 \leq \text{Amplada} < 2,0$ m [N/D]
- $2,0 \leq \text{Amplada} < 3,0$ m [2]
- $3,0 \text{ m} \leq \text{Amplada}$ [N/D]
- Plataforma única [N/D]
- Escales/rampa esglaonada [N/D]
- Paràmetre no analitzat (ZEG) [90]

B) Zones de vorera inexistent

- ▨ Vorera inexistent [1]

Document per vistingai Aukštųjų

B) Amplada lliure de pas

Tal i com s'ha anat comentat, l'amplada de la vorera per sí sola no defineix si l'itinerari de vianants és accessible ja que en aquesta s'hi poden disposar d'elements urbans que en redueixin l'amplada lliure de pas per sota dels mínims establerts. En aquests casos, caldrà valorar quina intervenció cal portar a terme per tal d'assegurar que l'itinerari de pas presenti unes dimensions com a mínim adaptades. S'ha seguit el criteri de recollir sempre l'opció més restrictiva del tram, que és el punt on el pas és més estret. Es distingeixen les següents casuístiques:

Amplada lliure de pas < 0,90 m (44 trams – 42,31%)

Per tal de que els itineraris siguin adaptats segons el Codi d'accessibilitat es requereix que l'amplada lliure de pas mínima dels itineraris sigui de 0,9 m. Evidentment, si les voreres són de menys de 0,9 m d'amplada incompliran aquest requisit i es proposarà, en funció de l'amplada entre façanes, ampliar-les o convertir el carrer en plataforma única. En el cas de voreres d'amplada superior, caldrà assegurar que no hi ha elements urbans o mobiliari que en redueixin l'amplada de pas per sota del mínim permès. En cas contrari, caldrà:

- ⇒ Reubicar-los situant-los propers a la vorada.
- ⇒ Reubicar-los col·locant-los a façana (com el C. Casal (**tram 9**) on la vorera no té amplada suficient per admetre la col·locació dels bàculs de llum i per això es col·locaran a façana).
- ⇒ Reubicar-los arran de línia de façana, si són elements fàcils de detectar. Cal tenir present que és una solució poc desitjable ja que la línia de façana serveix d'element de guia a les persones amb problemes de visió.
- ⇒ Redissenyar els elements, com guals de vianants o guals de vehicles, per tal que no malmetin l'itinerari de vianants adaptat com al c. Francesc Moragas (**tram 1034**).
- ⇒ Ampliar la vorera, si aquesta no és prou ampla, i reubicar els elements a la part ampliada.
- ⇒ Retirar els elements que malmetin l'amplada lliure de pas com un arbre del c. St. Miquel ubicat al mig de la vorera (**tram 11**).

En alguns casos puntuals, s'han considerat com a adaptats elements que deixaven una amplada lliure de pas d'entre 0,8 m (que és la dimensió mínima de pas per una porta) i 0,9 m entenent que el cost d'intervenció era desproporcionat.



c. Casal (tram 9 ZED)



c. Francesc Moragas (tram 1034 ZEG)



c. St. Miquel (tram 11 ZED)

0,90 m ≤ Amplada lliure de pas < 1,50 m (45 trams – 43,27%)

Els itineraris que tenen una amplada lliure de pas superior a 0,90 m compleixen el Codi d'accessibilitat i no es proposarà intervenir-hi entenent que no són actuacions prioritàries. Es consideren, per tant, acceptables, tot i que no compleixin el requeriment de l'Orden que defineix que aquesta ha de ser de com a mínim 1,80 m. Aquesta situació es dona tan en voreres que tenen aquestes dimensions, com és el cas del c. Fraternitat (**tram 4**), com en voreres més amples que disposen d'elements que en redueixen l'amplada lliure de pas puntualment, com en el c. St. Miquel (**tram 12**) i c. Francesc Moragas (**tram 1034**).



c. Fraternitat (tram 4 ZED)



c. St. Miquel (tram 12 ZED)



c. Francesc Moragas (tram 1034 ZEG)

1,50 m ≤ Amplada lliure de pas < 1,80 m (1 trams – 0,96%)

Els itineraris que compleixen aquest rang són adaptats segons el Codi d'accessibilitat. A més, i tenint en compte que els itineraris que s'analitzen en el present Pla formen part d'una zona consolidada, compleixen també l'Orden VIV/561 si aquesta dimensió és fruit a un estrenyiment puntual en un itinerari que acostuma a ser de més de 1,8 m. En aquests casos, tot i que l'Orden TMA/851 no defineix de forma explícita que es permetin estrenyiments puntuals a 1,5 m en zones consolidades, també es consideraran accessibles, entenent que és un ajust raonable. Aquesta casuística es pot observar, per exemple, a la ctra. Taradell (**tram 1062**).

1,80 m ≤ Amplada lliure de pas (8 trams – 7,69%)

Aquesta és la situació òptima a nivell d'accessibilitat ja que les dimensions de l'itinerari són accessibles per a tothom i, per això, són el model a seguir a l'hora de realitzar noves urbanitzacions i, sempre que sigui possible, les reurbanitzacions de les voreres existents. A l'EMD Sant Miquel de Balenyà, es localitzen per exemple a la ctra. de Seva (**tram 1062**).

Els trams de plataforma única com el c. 90022 (**tram 1008**) entre el c. Paisatge i la ctra. de Seva acostumen a classificar-se en aquesta categoria tot i que disposin d'elements que redueixen l'amplada lliure de pas dels itineraris més propers a la línia de façana, ja que es considera que els vianants tenen prioritats per utilitzar la part central del carrer on no hi ha problemes d'obstacles.



ctra. Taradell (tram 1062 ZEG)



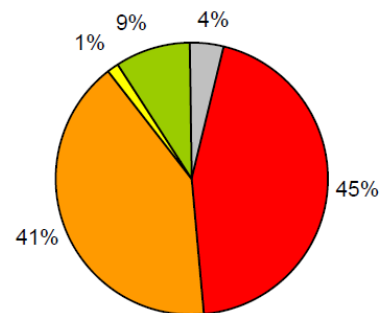
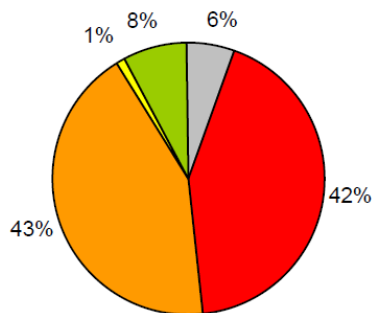
ctra. Seva (tram 1014 ZEG)



c. 90022 (tram 1008 ZEG)

Els resultats obtinguts per a tot l'àmbit d'actuació són:

AMPLADA LLIURE DE PAS	Nº DE TRAMS				LONGITUD TRAMS (km)			
	ZED	ZEG	TOTAL	%	ZED	ZEG	TOTAL	%
No urbanitzat	0	6	6	5,77	0,00	0,35	0,35	4,21
$A < 0,9$ m	4	40	44	42,31	0,15	3,47	3,62	44,13
$0,9 \leq A < 1,5$ m	10	35	45	43,27	0,61	2,77	3,38	41,16
$1,5 \leq A < 1,8$ m	0	1	1	0,96	0,00	0,12	0,12	1,40
$1,8 \text{ m} \leq A$	0	8	8	7,69	0,00	0,75	0,75	9,10
TOTAL	14	90	104	100,00	0,76	7,44	8,20	100,00



En la zona d'estudi detallat s'han recollit els **elements que redueixen l'amplada lliure de pas** tan a menys de 0,9 m com entre 0,9 m i 1,5 m (que és el valor que admetia l'Orden VIV/561 com a estrenyiment puntual i que es considera acceptable tenint en compte que és un ajust raonable).

Es detecten elements els quals el seu desplaçament és relativament senzill, com són els senyals de trànsit, les papereres, les pilones, les jardineres, cartells comercials,...



c. Escoles (tram 6 ZED)



ctra. Seva (tram 1015 ZEG)



c. Camí Ral (tram 1018 ZEG)

En canvi, hi ha elements que el cost per canviar-ne la seva ubicació o tipologia és bastant més elevat, com són els bàculs i columnes de llum, elements d'instal·lacions (pals de fusta, pals de formigó, transformadors, armari d'instal·lacions), hidrants, escales o rampes que donen accés a edificis,...



c. Pau Casals (tram 1040 ZEG)



c. Indústria (tram 1066 ZEG)



c. Montserrat Roig (tram 1088 ZEG)

Les **parades d'autobús** són elements que s'analitzen al volum de transports del Pla d'accessibilitat i que, tot i que el fet de desplaçar un pal de parada o una marquesina és relativament senzill, sí que cal estudiar en detall si la nova ubicació compleix amb la seva funcionalitat.

En general, per als **elements urbans que redueixen l'amplada lliure de pas** a menys de 0,9 m i que és possible reubicar-los en la pròpia vorera, es podrien desplaçar ubicant-los a la part exterior d'aquesta. Cas que no fos possible, s'ha valorat la possibilitat de col·locar-los a la calçada com els contenidors del c. Fraternitat o arran de façana com els bàculs en el c. Casal. En cas contrari, caldria ampliar la vorera puntualment a l'entorn de l'obstacle.

En alguns casos, quan la secció del carrer ho permet, es podria ampliar la vorera i desplaçar els elements que hi són presents per tal de que quedessin alineats al costat exterior i fossin més fàcils de detectar per a persones amb discapacitat visual..



c. Fraternitat (tram 5 ZED)



c. Casal (tram 9 ZED)



c. Casal (tram 9 ZED)

Un cas especial són els **arbres**, els quals no són fàcils de desplaçar a una nova ubicació i es procura evitar haver-los d'enretirar. En aquest Pla, tot i que hi ha molts pocs arbres a la zona urbana, el criteri que s'ha seguit és, sempre que sigui possible, ampliar l'itinerari lliure de pas protegint l'escocell amb una reixa accessible (fet que es considera acceptable, tot i que no compleixi estrictament l'Orden). En el cas del c. Escoles, tot i que deixa ja un pas de més de 0,90 m, s'ha proposat protegir-lo tal i com ja s'ha fet al c. St. Miquel.

Cas que, tot i la protecció, no s'assoleixin els 0,9 m mínims necessaris, caldria ampliar la vorera fent que l'itinerari adaptat circuli entre l'arbre i la calçada.

Cas que aquesta intervenció no sigui possible, es valora la necessitat d'enretirar l'arbre, com un del c. St. Miquel que tot i estar protegit deixa menys de 0,90 m de pas.



c. Escoles (tram 7 ZED)



c. St. Miquel (tram 13 ZED)



c. St. Miquel (tram 14 ZED)

Així mateix, un cas a destacar són els **guals de vehicles** que pel seu disseny habitualment redueixen l'amplada lliure de pas de la vorera a menys de 0,90 m. En aquests casos caldria refer els guals per tal que no envaeixin l'itinerari de vianants adaptat, fent, per exemple, que la rampa sigui més curta i de més pendent, i en cas que amb les dimensions de la vorera no es pogués resoldre el gual, seria necessari ampliar-la.

Cal destacar que no s'han detectat gaires guals de vehicles a les voreres de Sant Miquel de Balenyà, ja que en molts casos no existeix cap peça especial com al c. Pompeu Fabra i en d'altres estan resolts amb una peça que ocupa poc més que la vorada i per tant no envaeix l'itinerari de vianants com al c. Casal o al c. Major.



c. Pompeu Fabra (tram 1038 ZEG)



c. Casal (tram 1079 ZEG)



c. Major (tram 1052 ZEG)

Cal destacar que a la via pública també ens troben freqüentment elements que no són pròpiament de mobiliari urbà. Es tracta d'**elements mòbils** que redueixen l'amplada lliure de pas i que per evitar-ho és més un tema de gestió, coneixement i civisme que no pas cap actuació d'obra. En són exemples les taules de bar que ocupen massa espai a la vorera (**tram 11**), cotxes mal aparcats que envaeixen una part de la vorera amb la part davantera, jardineres particulars ubicades a la vorera (**tram 1039**), cartells de comerços ubicats a la línia de façana que resulten un obstacle per a persones invidents, tanques d'obres (**tram 5**) o bastides d'obra, etc.



c. St. Miquel (tram 11 ZED)



c. Ignasi Vilarrubia (tram 1039 ZEG)

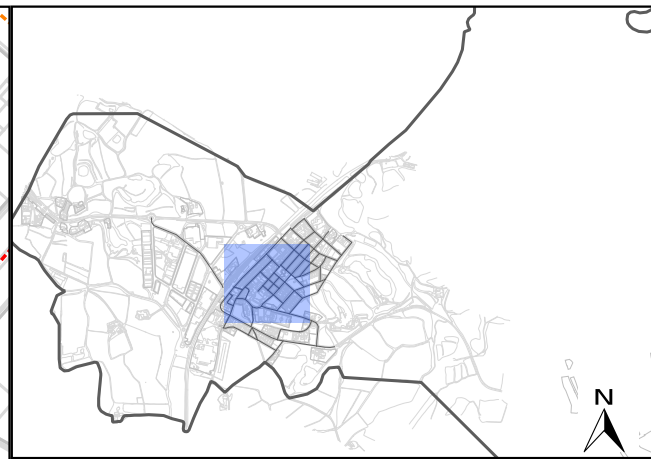
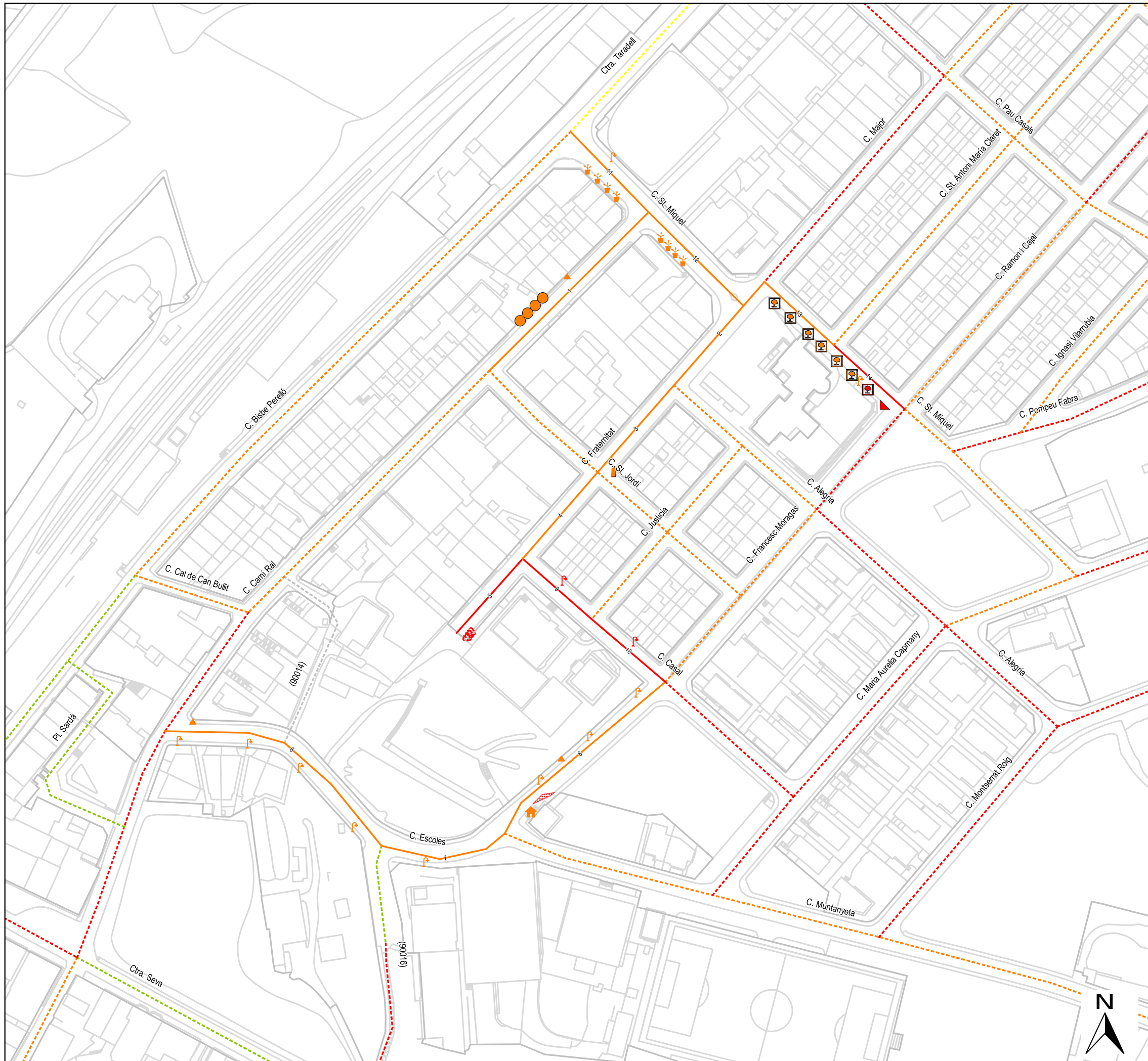


c. Fraternitat (tram 5 ZED)

A continuació s'adjunta el plànol **VP06: Amplada lliure de pas**, on es mostren els trams de carrer segons la seva amplada lliure d'obstacles. Així mateix, pels trams de la **zona d'estudi detallat**, es representen tots els elements urbans i mobiliari que en redueixen l'amplada lliure de pas a menys de 0,90 m o a entre 0,90 m i 1,50 m.

Cal tenir present que, tal i com s'ha comentat, en els trams de **plataforma única** l'amplada lliure de pas es considera correcte tot i que hi hagi elements que redueixen l'amplada lliure de pas a menys de 0,90 m o 1,50 m respectivament, ja que es considera que els vianants tenen prioritat per desplaçar-se per la part central del carrer.

Document per vistsiplau Ajuntament



**PLA D'ACCESSIBILITAT:
SANT MIQUEL DE BALENYÀ**

VP06B: Amplada lliure de pas

A) Elements que estrenyen el pas (ZED)

- A < 0,9 m [6]
- 0,9 ≤ A < 1,5 m [30]
- 🌳 Arbre (amb escocell) [7]
- 🌳 Arbre (sense escocell) [N/D]
- ♣️ Bàcul [13]
- 🪑 Banc [N/D]
- ☎️ Cabina telèfon [N/D]
- ♻️ Contenedor [3]
- 🏠 Edifici (accés, sortint,...) [1]
- 📦 Escocell (sense arbre) [N/D]
- 💧 Font [N/D]
- 🚗 Gual de vehicles [N/D]
- 🚰 Hidrant [N/D]
- 🌿 Jardinera [8]
- 🗑️ Paperera [N/D]
- 🚏 Parada de transports [N/D]
- 🚦 Piló [1]
- 🚦 Semàfor [N/D]
- ▲ Senyal de trànsit / rètol informatiu [3]
- 📡 Suport d'instal·lacions aèries [N/D]
- 🔌 Transformador / armari instal·lacions [N/D]
- ☂️ Tenda / parament comercial [N/D]
- 🏗️ Tensor d'un suport [N/D]
- 🌿 Vegetació [N/D]
- 📍 Altres elements puntuals [N/D]
- 🚶 Guals de vianants [1]
- 🛡️ Barana protecció / sòcol [N/D]
- 🚲 Carril bici [N/D]
- xxx Parterre [N/D]
- 🚶 Passamà [N/D]
- 🌿 Tanca vegetal [1]
- 📏 Altres elements lineals [N/D]
- 🔲 Vorera inexistent [1]

B) Trams segons l'amplada lliure de pas

- No urbanitzat [6]
- A < 0,9 m [44]
- 0,9 ≤ A < 1,5 m [45]
- 1,5 ≤ A < 1,8 m [1]
- 1,8 m ≤ A [8]
- Tram d'estudi detallat [14]
- - - Tram d'estudi general [90]

Document per vistingai Ajudament

C) Proposta per millorar l'amplada lliure de pas (trams de la zona d'estudi detallat)

Tal i com s'ha comentat, en els trams de la zona d'estudi detallat on l'amplada lliure de pas no compleixi, com a mínim, el Codi d'accessibilitat, es proposarà efectuar alguna intervenció per millorar-ne l'accessibilitat. En funció de l'amplada de les voreres i de l'amplada de pas lliure d'obstacles i dels elements urbans que hi són presents serà necessària un tipus d'intervenció o una altra.

Les categories d'intervenció proposades són les que es relacionen a continuació. Cal tenir en compte que sovint pot donar-se el cas que en un tram es proposin diverses intervencions simultàniament. Quan això succeeix, sempre es recull la **intervenció més restrictiva** de les proposades al tram. Per exemple, un tram on es proposi ampliar voreres i retirar o desplaçar els obstacles que actualment restringeixen l'amplada de pas, es considerarà que caldrà ampliar voreres.

Adaptats (ZED: 10 trams – 71,43%)

L'amplada lliure d'obstacles dels itineraris és correcta.

Urbanitzar / convertir en plataforma única (ZED: 0 trams – 0,00%)

Les voreres són estretes i la secció del carrer és inferior als 7 m i, per tant, requereixen que siguin transformats a plataforma única. Així mateix, pels carrers que no estan urbanitzats.

Ampliar vorera (ZED: 0 trams – 0,00%)

La vorera és estreta, però es disposa de secció suficient de carrer per ampliar-la als 2,3 m que serien convenients per complir l'Orden o, com a mínim, a 2,0 m d'amplada per complir-la amb ajustos raonables. També es proposa ampliar la vorera en alguns trams on no és possible reubicar els elements urbans, guals de vehicles o vianants que malmeten l'amplada lliure de pas.

Urbanitzar vorera (ZED: 0 trams – 0,00%)

Les voreres no estan urbanitzades i la secció del carrer sigui suficient com per poder construir voreres de com a mínim 2,0 m d'amplada.

Retirar obstacles (ZED: 4 trams – 28,57%)

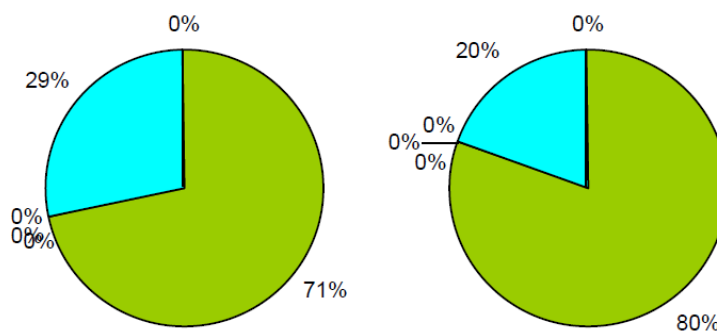
Malgrat que l'amplada de la vorera és correcte, es proposa desplaçar, retirar algun element o refer algun gual de vehicles o gual de vianants que redueix l'amplada lliure de pas a menys de 0,9 m o d'1,5 m.

No es proposa millorar amplada de pas (ZED: 0 trams – 0,00%)

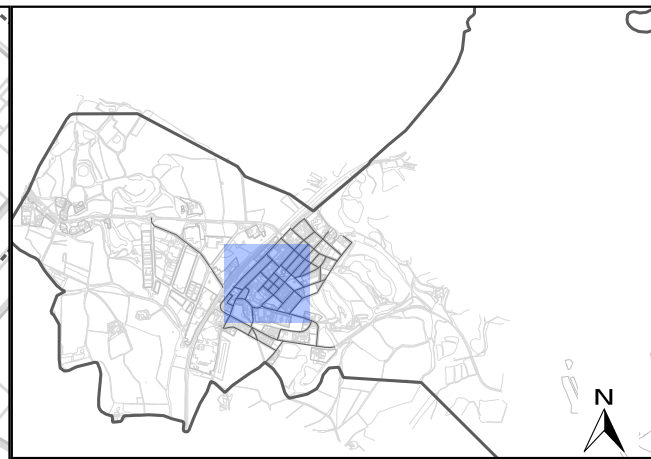
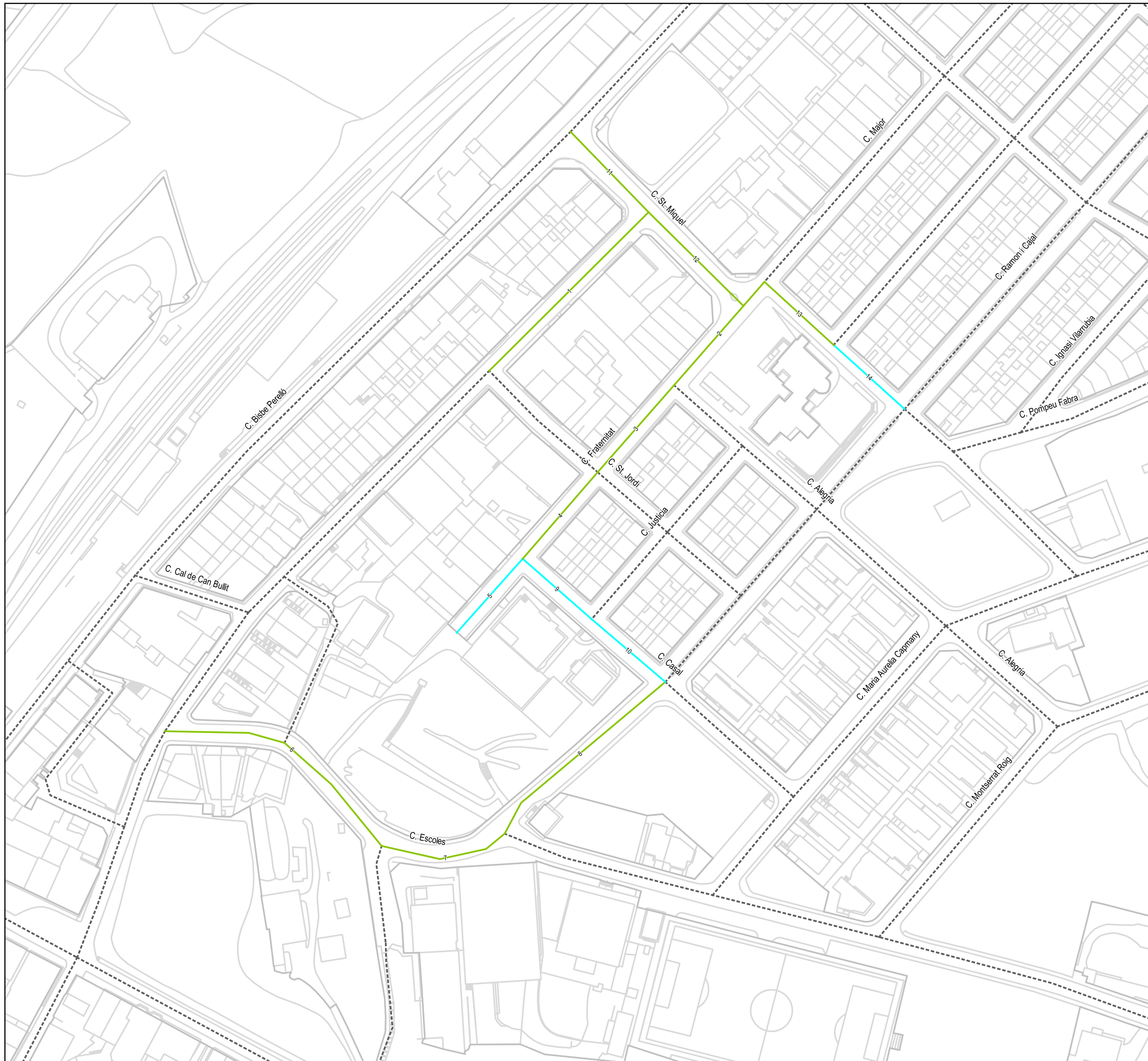
Les voreres tenen una amplada inacceptable però no s'hi pot intervenir per millorar-les o el carrer és amb escales o rampa esglaonada. La zona d'estudi detallat (ZED) no disposa de cap tram amb aquestes característiques.

Els resultats obtinguts per a tota la zona d'estudi detallat són:

INTERVENCIÓ PROPOSADA PER MILLORAR AMPLADA PAS VORERES	Nº DE TRAMS ZED	%	LONGITUD TRAMS (km)	%
Adaptat	10	71,43	0,61	80,18
Urbanitzar/Convertir en plataforma única	0	0,00	0,00	0,00
Ampliar vorera	0	0,00	0,00	0,00
Urbanitzar vorera	0	0,00	0,00	0,00
Retirar obstacle	4	28,57	0,15	19,82
Sense intervenció	0	0,00	0,00	0,00
TOTAL	14	100,00	0,76	100,00



A continuació s'adjunta el plànol **VP07: Proposta per millorar l'amplada lliure de pas (ZED)**.



**PLA D'ACCESSIBILITAT:
SANT MIQUEL DE BALENYÀ**

VP07: Proposta per millorar l'amplada lliure de pas (ZED)

- Adaptat [10]
- Urbanitzar/Convertir en plataforma única [N/D]
- Ampliar vorera [N/D]
- Urbanitzar vorera [N/D]
- Retirar obstacle [4]
- No es proposa millorar amplada de pas [N/D]
- - - Paràmetre no analitzat (ZEG) [90]

Document per vistingai Ajudant

4.4 PASSOS I GUALS DE VIANANTS

Per tal de garantir la continuïtat dels itineraris en passar d'un tram a un altre, s'ha analitzat l'existència de passos de vianants i dels respectius guals a totes les cruïlles dins l'àmbit d'estudi, valorant-ne la seva tipologia i característiques. D'entrada, es considera necessari disposar a cada tram de dos passos de vianants habilitats, un a cada extrem del tram, amb el pas horitzontal correctament senyalitzat a la calçada i guals de vianants a cada vorera. Per tant, 4 punts de creuament de la calçada a cada tram. En alguns casos, però, les característiques del tram fan innecessari algun dels passos de vianants i, per tant, també dels corresponents guals. En els trams més llargs, en canvi, es valora si hi ha d'un pas de vianants a la meitat del tram.

A) Tipus de passos i guals de vianants (trams de la zona d'estudi detallat)

A la via pública, en general, per tal de creuar els vials, es poden donar una de les següents casuístiques. Aquest paràmetre s'ha analitzat i recollit específicament per la zona d'estudi detallat, tot i que també es mostren exemples de la zona d'estudi general d'especial interès:

▪ Creuament a nivell

Des del punt de vista de l'accessibilitat, el creuament de carrers a nivell constitueix una solució òptima i, de fet, cada cop s'utilitzen més. Dins d'aquesta categoria s'hi diferencien diferents possibles casuístiques que s'exposen a continuació:

Tram de plataforma única (ZED: 0 punts de creuament de calçada – 0,00%)

En els carrers que són de plataforma única, com la pl. Sardà (**tram 1020**), el c. Paisatge (**tram 1011**) o el c. 90022 (**tram 1008**), generalment no se senyalitza un pas de vianants com a tal sinó que es pressuposa que els vianants poden creuar per qualsevol punt del carrer ja que tenen prioritat respecte els vehicles (encara que el paviment de la calçada no tingui un tractament específic recalçant que l'espai és també pels vianants, o que no disposi del senyal S-28 o similar...). Per això, en tots aquests carrers, com en aquells que no hi ha diferenciació entre calçada i vorera s'ha considerat que no és necessari disposar de guals de vianants i s'han identificat com a "Plataforma". Pel que fa a l'accessibilitat és una situació òptima ja que els vianants no han de realitzar els canvis de nivell respecte de la calçada.

Tot i que no s'han localitzat guals d'aquesta tipologia a la ZED de St. Miquel de Balenyà, es posen alguns exemples de la ZEG.



pl. Sardà (tram 1020 ZEG)



c. Paisatge (tram 1011 ZEG)



c. 90022 (tram 1008 ZEG)

Pas de vianants elevat en carrer amb voreres (ZED: 0 punts de creuament de calçada - 0,00%)

Els passos de vianants elevats permeten creuar la calçada sense que els vianants hagin de superar el desnivell entre la vorera i la calçada, si no que són els vehicles qui superen el desnivell entre la calçada i el pas elevat.

A nivell d'accessibilitat és una situació molt recomanable ja que permet travessar la via sense cap obstacle i a més a més obliga a la disminució de la velocitat dels vehicles. Tot i això, cal tenir en compte que no sempre és possible la seva implantació.

No s'han localitzat passos elevats a l'EMD Sant Miquel de Balenyà.

▪ Pas de vianants senyalitzat en calçada en carrer amb voreres

Quan hi ha desnivell entre la vorera i la calçada en el lloc on hi ha el pas de vianants, cal recórrer al gual per salvar aquest desnivell. Dins d'aquesta categoria s'hi diferencien diferents possibles casuístiques que s'exposen a continuació:

Gual d'un pla (ZED: 2 punts de creuament de calçada – 3,57%)

Els guals d'un pla salven el desnivell existent entre la vorera i la calçada amb un pla inclinat, ocupant la part de la vorera més propera a la calçada i generant un petit desnivell lateral entre la vorera i el pla inclinat. Per tal de complir els paràmetres definits per l'Orden TMA/851, si les voreres tenen una alçada estàndard (de 14-15 cm) es poden construir si aquestes tenen més de 3,3 m d'amplada (1,5 m de longitud del pla inclinat i 1,8 m d'amplada lliure de pas). Tot i això, s'accepta com ajust raonable l'estrenyiment puntual d'1,5 m que admet l'Orden VIV/561 i, per tant, es podran ubicar en voreres de 3 m d'amplada. Aquesta situació es dona en el c. Tona (**tram 1020**). Així mateix, els guals que tenen 1,2 m de longitud de pla (complint el pendent del Codi d'accessibilitat) i 1,2 m d'espai lliure de gir davant del gual, s'han considerat acceptables.. Els que no compleixen el Codi, com per exemple els que hi ha al carrer St. Miquel (**tram 14**) i carrer Fraternitat (**tram 2**) els quals tenen un pendent excessiu, serà necessari refer-los.



c. St. Miquel (tram 14 ZED)



c. Fraternitat (tram 2 ZED)



c. Tona (tram 1085 ZEG)

Guals de 3 plans (ZED: 0 punts de creuament de calçada – 0,00%)

Els guals de 3 plans salven el desnivell entre la cota de vorera i la calçada amb un pla inclinat (de forma equivalent als guals d'un pla) i ambdós extrems es troben esbiaixats, és a dir, disposen de plans inclinats que eviten que es generi el desnivell lateral. Aquests és el cas dels guals del carrer Maria Aurèlia Capmany (**tram 1075**), del carrer Casal (**tram 1079**) o de la ctra. de Seva (**tram 1014**), els quals caldria refer perquè generen pendent transversal excessiu a l'itinerari de vianants o bé tenen un pendent longitudinal massa pronunciat. De la mateixa manera que els guals d'un pla, a priori només es poden construir en voreres de més de 3,3 m, (3,0 m d'amplada amb ajustos raonables), tot i que es consideren acceptables els que compleixen el Codi d'accessibilitat.

Tot i que no s'han localitzat guals d'aquesta tipologia a la ZED de St. Miquel de Balenyà, es posen alguns exemples de la ZEG.



c. M. A.. Capmany (tram 1075 ZEG)



c. Casal (tram 1079 ZEG)



ctra. Seva (tram 1014 ZEG)

Gual de vorera deprimida o illetes (ZED: 0 punts de creuament de calçada – 0,00%)

Els guals de vianants es consideren de vorera deprimida quan es presenta alguna de les següents situacions:

i) Es rebaixa tota l'amplada de la vorera fins a cota de calçada de manera que el pendent transversal de la vorera es manté inferior al 2% (és un pla inclinat). S'accepta com a vorera deprimida els casos on es rebaixa molt suaument la vorera (generant un cert pendent transversal que es considera admissible).

ii) Illetes intermèdies, on la vorera de la illeta es troba rebaixada a nivell de la calçada.

No s'han localitzat guals d'aquesta tipologia a Sant Miquel de Balenyà.

Guals de Barca (ZED: 0 punts de creuament de calçada – 0,00%)

Es considera que els guals són de barca quan presenten una superfície còncaua on els pendents longitudinals i transversals no són homogenis. Al no tenir una superfície plana, les cadires de rodes no poden tenir les 4 rodes recolzades al paviment i no els hi és possible maniobrar. Per això, caldrà tornar-los a executar de nou i, en funció de l'amplada de la vorera on es localitzin, convertir-los en guals de vorera deprimida (generalment, si l'amplada és inferior a 3,3 m (o 3,0

com a ajust raonable) com els guals dels carrers Maria Aurèlia Capmany (**tram 1072**) o Sant Miquel (**tram 1083**) o en guals d'un pla o tres plans (si l'amplada és superior a 3,3 m (o 3,0 m)), com els guals d'un altre tram del carrer Maria Aurèlia Capmany (**tram 1073**).

Tot i que no s'han localitzat guals d'aquesta tipologia a la ZED de St. Miquel de Balenyà, es posen alguns exemples de la ZEG.



c. M.A.. Capmany (tram 1072 ZEG)



c. St. Miquel (tram 1083 ZEG)



c. M. A.. Capmany (tram 1073 ZEG)

Gual de vehicles (ZED: 0 punts de creuament de calçada – 0,00%)

S'aprofita un gual de vehicles com a gual de vianants, ja sigui perquè el pas de vianants coincideix amb l'accés per a vehicles a un carrer de plataforma única o perquè coincideix amb l'accés a un garatge. En general, el pendent longitudinal d'aquests guals és molt alt i per tant caldrà refer-los completament per tal de que passin a ser accessibles.

No s'han localitzat guals d'aquesta tipologia a Sant Miquel de Balenyà.

Vorera no urbanitzada (ZED: 0 punts de creuament de calçada – 0,00%)

La vorera no està urbanitzada i, per tant, no hi ha gual de vianants. En el cas que la vorera que s'opti per construir tingui una alçada estàndard (14-15 cm) i sigui de menys de 3,3 m (3,0 m d'amplada com a ajust raonable), els guals de vianants es realitzaran de vorera deprimida i en cas contrari, d'un pla o de tres plans. Aquesta situació es dona al carrer Paisatge (**tram 1005**) i el carrer Pompeu Fabra (**tram 1038**). Si es proposa que el carrer passi a ser de plataforma única, no caldrà realitzar-hi guals de vianants, com en el c. Edison (**tram 1067**).



c. Paisatge (tram 1005 ZEG)



c. Pompeu Fabra (tram 1038 ZEG)



c. Edison (tram 1090 ZEG)

No hi ha gual (ZED: 20 punts de creuament de calçada – 35,71%)

No es disposa de gual de vianants per salvar el desnivell existent entre la vorera i la calçada i, per tant, caldrà construir-ne un de nou. Trobem un exemple al carrer Casal (**tram 10**). Si el trànsit ho permet, es podrà fer elevat (caldrà **estudiar**-ne cada cas) com al carrer Escolles (**tram 7**) o si el carrer és de secció inferior als 7 m, caldrà convertir tot el carrer en plataforma única. En cas contrari, si la vorera té una alçada estàndard (14-15 cm) i és de menys de 3,0 m d'amplada, caldrà construir-lo generalment en vorera deprimida i si és de més de 3,3 m (3,0 m com a ajust raonable), realitzar un gual d'un o tres plans. En alguns casos també s'ha proposat l'ampliació de la vorera on no hi ha gual puntualment coincidint amb el carril de serveis i estacionament (tipus orella) com per exemple en el Camí Ral (**tram 1**).



c. Casal (tram 10 ZED)



c. Escolles (tram 7 ZED)



c. Camí Ral (tram 1 ZED)

No hi ha pas de vianants (ZED: 34 punts de creuament de calçada – 60,71%)

De forma general, es considera que una persona ha de poder creuar pels dos extrems d'un tram de carrer. Per això, en les cruïlles on no es disposi de pas de vianants senyalitzat i no sigui de plataforma única, es proposa senyalitzar-lo i realitzar els seus corresponents 2 guals de vianants, els quals hauran de ser deprimits o d'un o tres plans (segons la disponibilitat d'espai). Aquesta situació es localitza per exemple al carrer Fraternitat (**tram 4**) i al carrer Escolles (**tram 6 i 8**). Així mateix, en alguns casos, fruit a la longitud del tram o a una casuística particular d'aquest, es considerarà oportú senyalitzar un pas de vianants en algun altre punt d'aquest. Pels carrers que siguin o passaran a ser de plataforma única, tal i com s'ha comentat, no serà necessari senyalitzar el pas de vianants ja que aquests tenen prioritat per creuar el carrer per qualsevol punt tal.



c. Fraternitat (tram 4 ZED)



c. Escolles (tram 8 ZED)



c. Escolles (tram 6 ZED)

No cal pas de vianants (ZED: 0 punts de creuament de calçada – 0,00%)

En alguns trams de carrer, no té sentit aplicar el criteri de senyalitzar un pas de vianants a ambdós extrems del tram ja que, o bé es troba molt proper a un altre pas de vianants existent o que es proposa senyalitzar, o bé no té sentit creuar a l'altre costat del carrer ja que és una zona del límit de l'EMD, no urbanitzada, sense vorera perquè limita amb un mur,... (com en el c. Paisatge (**tram 1005 i 1011**) o la ctra. de Taradell (**tram 1069**)). En aquests casos, per tant, no es proposarà senyalitzar el pas de vianants ni realitzar els guais corresponents.

Tot i que no s'han localitzat guais d'aquesta tipologia a la ZED de St. Miquel de Balenyà, es posen alguns exemples de la ZEG.



c. Paisatge (tram 1005 ZEG)



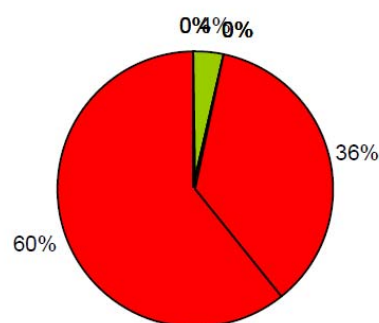
c. Paisatge (tram 1011 ZEG)



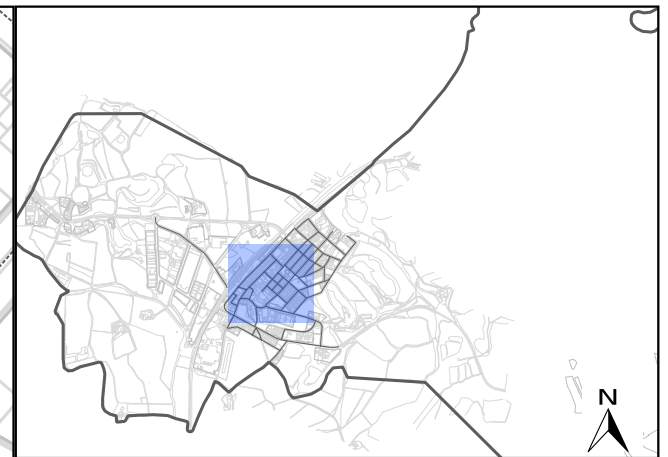
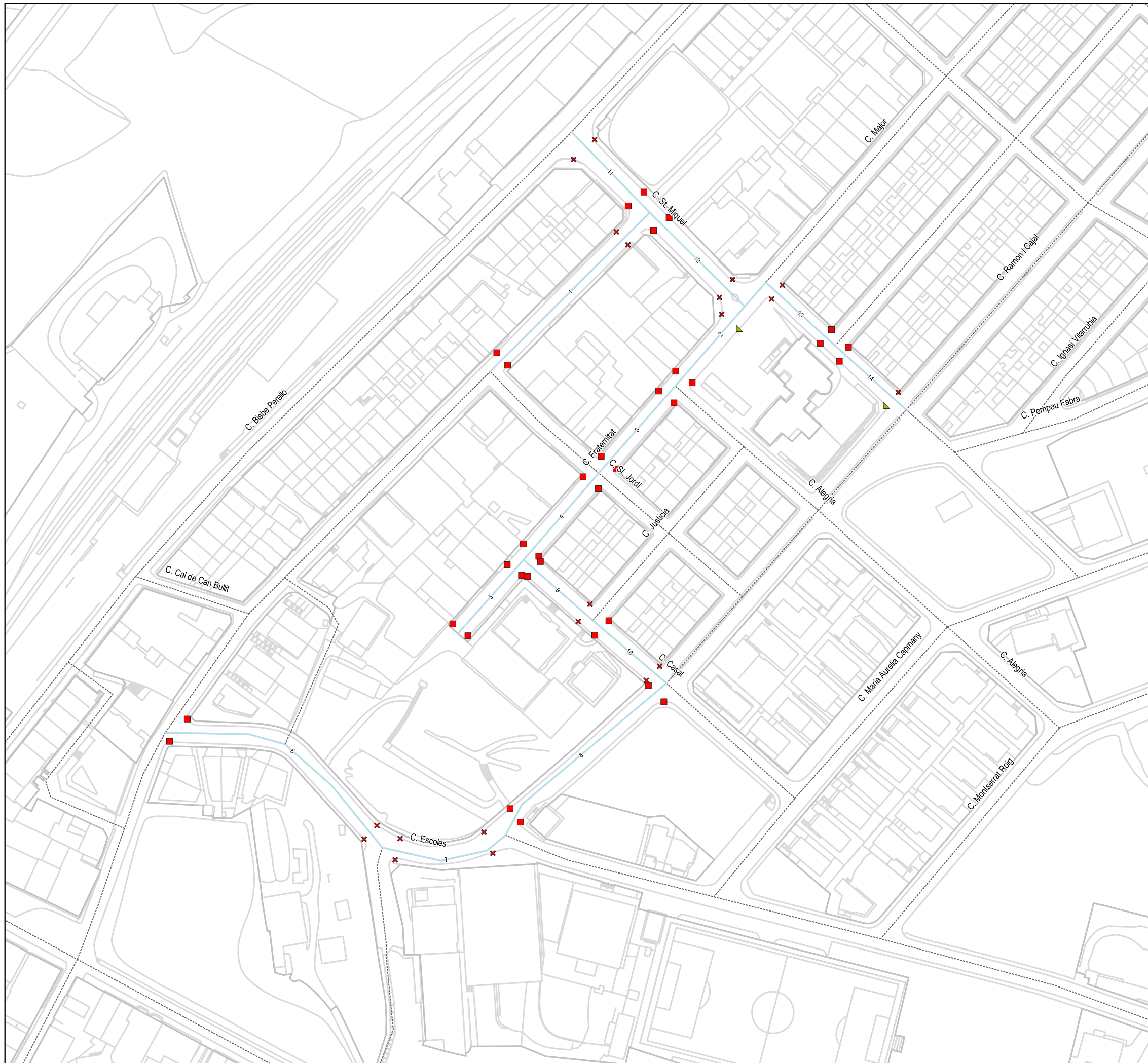
ctra. Taradell (tram 1069 ZEG)

Els resultats obtinguts per a tota la zona d'estudi detallat són:

TIPOLOGIA GUALS / PASSOS	Nº PUNTS C.C. ZED	%
Plataforma	0	0,00
Pas elevat	0	0,00
Un pla	2	3,57
Tres plans	0	0,00
Deprimit / illeta	0	0,00
Barca	0	0,00
Vehicles	0	0,00
No urbanitzat	0	0,00
No hi ha gual	20	35,71
No hi ha pas	34	60,71
No cal pas	0	0,00
TOTAL	56	100,00














A continuació s'adjunta el plànol **VP08: Tipus de passos i guais de vianants (ZED)** on es representen els passos i guais de vianants segons la seva tipologia. A més, es complementa amb la tipologia de secció del vial.








PLA D'ACCESSIBILITAT: SANT MIQUEL DE BALENYÀ

VP08: Tipus de passos i guals de vianants (ZED)

A) Punts de creuament calçada

-  Tram de plataforma única [N/D]
-  Pas de vianants elevat [N/D]
-  Gual d'un pla [2]
-  Gual de tres plans [N/D]
-  Gual deprimat o illeta deprimida [N/D]
-  Gual de barca [N/D]
-  Gual de vehicles [N/D]
-  Zona no urbanitzada [N/D]
-  Hi ha pas de vianants, però no gual [20]
-  No hi ha pas de vianants [34]
-  No cal pas de vianants [N/D]

B) Secció del carrer

-  Amb voreres [14]
-  Plataforma única [N/D]
-  No urbanitzat [N/D]
-  Escales/rampa esglaonada [N/D]
-  Paràmetre no analitzat (ZEG) [90]

Document per vistingai Ajudant

B) Proposta d'intervenció en guals de vianants

Per a tot l'àmbit d'estudi, s'ha valorat quina és la intervenció que cal portar a terme per tal d'aconseguir que els punts per on cal creuar la calçada siguin adaptats o accessibles. Les possibles situacions, s'han agrupat en les categories següents:

No cal pas ni gual de vianants 57 punts de creuament de calçada – 13,35%

No es proposen intervencions en trams que ja són de plataforma única, on no cal gual com a la pl. Sardà (**tram 1020**), ni en punts on no es considera necessària l'existència d'un pas de vianants, com per exemple a trams on ja existeix un pas de vianants proposat molt o bé no té sentit creuar a l'altre costat del carrer com al carrer Paisatge (**tram 1011**) o un tram d'escales entre el c. Escoles i la ctra. de Seva (**tram 1078**).



pl. Sardà (tram 1020 ZEG)



c. Paisatge (tram 1011 ZEG)



Escales 90016 (tram 1078 ZEG)

Gual o pas elevat acceptable (0 punts de creuament de calçada – 0,00%)

Guals i passos elevats que per les seves condicions es consideren de disseny acceptable, per tant, no es proposa intervenir-hi. El disseny serà acceptable si compleix els principals paràmetres que defineix el Codi d'accessibilitat, encara que no compleixi l'Orden (no es considera prioritari intervenir-hi). Serien els casos on els pendents són admissibles, es disposa d'espai de gir suficient, el gual es troba enrasat i senyalitzat amb paviment de textura diferenciada.

No s'han localitzat guals acceptables a Sant Miquel de Balenyà.

Gual o pas elevat millorable (12 punts de creuament de calçada – 2,81%)

Els guals de vianants i passos elevats que es consideren millorables són els que necessiten petites intervencions per a passar a ser correctes. Els problemes més comuns són:

- Guals o passos elevats de menys d'1,20 m d'amplada lliure de pas on caldrà demolir un dels dos costats per augmentar-ne l'amplada. Si els guals disposen entre 1,20 m i 1,8 m (complint el Codi d'accessibilitat) es consideraran acceptables, tot i no complir l'Orden ja que no es considera prioritari intervenir-hi.

- Guals d'un pla que un dels seus extrems s'orienta al biaix respecte la direcció del pas de vianants i no es troba correctament protegit, fent que la peça lateral generi un obstacle en l'itinerari.
- Guals o passos elevats que no es troben ben enrasats on caldrà efectuar alguna petita intervenció perquè quedin enrasats. Cal tenir en compte que els ressalts als guals de vianants dificulten enormement l'accés i la circulació d'una persona en cadira de rodes ja que han de superar una doble dificultat: el ressalt i el pla inclinat que hi ha just a continuació. Aquesta situació es veu agreujada si, a més, la calçada presenta un bombeig important, generant un pendent oposat al propi del gual.
- Guals o passos elevats amb senyalització per a invidents inexistent o insuficient, com en els carrers Bisbe Perelló i al camí de Tona (**trams 1049, 1086 i 1085**). En aquests casos, es recomana que la senyalització del gual sigui de textura estriada (amb les estries indicant el sentit de creuament) i d'un color similar al paviment existent a l'entorn per no contaminar de colors la via pública.

S'han localitzat molts pocs guals millorables.



c. Bisbe Perelló (tram 1049 ZEG)



camí Tona (tram 1086 ZEG)



camí Tona (tram 1085 ZEG)

Gual o pas elevat a refer (33 punts de creuament de calçada – 7,73%)

Són els guals o passos elevats que per les seves característiques requereixen que es refacin completament. Així, es pot donar un dels següents casos:

- Guals amb pendents més grans als admesos per la normativa. Aquesta situació es dona als carrer Fraternitat (**tram 2**) on s'utilitza com a peça del gual de vianants una de gual de vehicles. També seria el cas dels guals de forma còncava molt difícil de ser franquejats amb cadira de rodes.

Cal tenir en compte que en aquesta categoria no s'han inclòs els guals situats en carrers on l'orografia del terreny genera un cert pendent longitudinal fent que sigui molt complicat aconseguir que els guals compleixin aquest paràmetre.

- Guals que malmeten l'itinerari adaptat per la vorera, és a dir, que o bé redueixen l'amplada lliure de pas a menys de 0,9 m d'amplada (dimensió mínima establerta pel Codi d'accessibilitat), o bé generen un pendent transversal superior al 2% i, fins i tot, superior al 4%. Per exemple el carrer Casal (**tram 1079**). Pels guals que redueixen l'amplada lliure de pas a entre 0,9 m i els 1,5 m que defineix l'Orden VIV/561 i que s'admet com a ajust raonable per complir l'Orden TMA/851, caldrà valorar si pel seu disseny es poden considerar o no acceptables (veure punt següent).

- Guals que no permeten que les persones que es desplacen amb cadira de rodes puguin efectuar un gir de 90° en una superfície plana d'1,5 m de diàmetre, tal i com defineix el Codi d'accessibilitat i s'interpreta que admet l'Orden en canvis de direcció. Tot i això, s'accepten els casos on es disposa d'1,2 m de gir, dimensió que defineix el Codi per un itinerari practicable, entenent que la intervenció en aquests casos no és prioritària. Aquesta situació es localitza en el carrer Maria Aurelia Capmany (**tram 1075**)

- Guals de més de 2 cm de desnivell respecte de la calçada o passos elevats amb un desnivell entre la vorera i el pas de més de 2 cm.

Cal tenir present que en qualsevol nova urbanització els nous guals que s'executin caldrà que segueixin els paràmetres definits per la normativa vigent.



c. Fraternitat (tram 2 ZED)



c. Casal (tram 1079 ZEG)



c. M. A. Capmany (tram 1075 ZEG)

Gual a construir (289 punts de creuament de calçada – 67,68%)

Els guals a construir fan referència als guals que cal dur a terme ja que actualment no es disposa de gual i serien necessaris, tant si existeix pas de vianants, com al carrer St. Miquel (**tram 12 i 14**), com si no hi ha pas de vianants, com al carrer Fraternitat (**tram 4**). També s'hi inclouen els guals de vianants on el ressalt és tan significatiu que no es pot considerar que actuïn com a tals.



c. St. Miquel (tram 12 ZED)



c. St. Miquel (tram 14 ZED)



c. Fraternitat (tram 4 ZED)

Cal remarcar que el número de guals inexistents a l'EMD Sant Miquel de Balenyà és força important, el que fa palès la necessitat de construir-ne de nous per tal de garantir al màxim un itinerari accessible a tots els seus espais.

Fer plataforma única (25 punts de creuament de calçada – 5,85%)

S'hi inclouen els casos on cal que el tram de carrer passi a ser de plataforma única i, per tant, no serà necessari construir guals ni senyalitzar un pas de vianants (si els vianants tenen prioritat de pas per la calçada), com al Camí Ral on la secció del carrer és de menys de 7,00 m on hi ha l'edificació que ocupa la vorera o als carrers 90014 i Edison que no estan urbanitzats.



c. Camí Ral (tram 1018 ZEG)



c. 90014 (tram 1021 ZEG)



c. Edison (tram 1090 ZEG)

Fer pas elevat (6 punts de creuament de calçada - 1,41%)

Es corresponen als passos que es considera més pertinent que siguin elevats i on, per tant, no cal efectuar un gual de vianants, sinó que elevar la calçada a cota de vorera. Un exemple és davant de l'accés a l'escola on es proposa construir una cruïlla elevada per salvar tots els desnivells entre vorera i calçada en un sol pla (**tram 6 i 7**) o al carrer St. Miquel davant de la plaça de l'església (**tram 13**).



c. Escolles (tram 6 ZED)



c. Escolles (tram 7 ZED)



c. St. Miquel (tram 13 ZED)

Fer orella i gual (5 punts de creuament de calçada - 1,17%)

S'hi inclouen aquesta categoria els punts on es proposa ampliar localment la vorera en l'àmbit del pas de vianants i construir el gual corresponent, com als carrers Camí Ral (**tram 1**) aprofitant que hi ha carril d'estacionament als dos costats, o al principi del carrer St. Miquel (**tram 11**).



c. Camí Ral (tram 1 ZED)



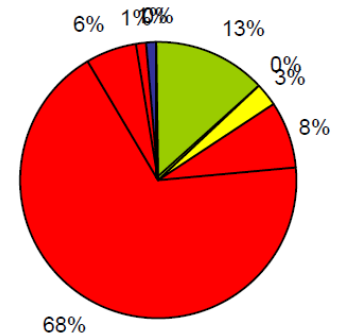
c. Camí Ral (tram 1 ZED)



c. St. Miquel (tram 11 ZED)

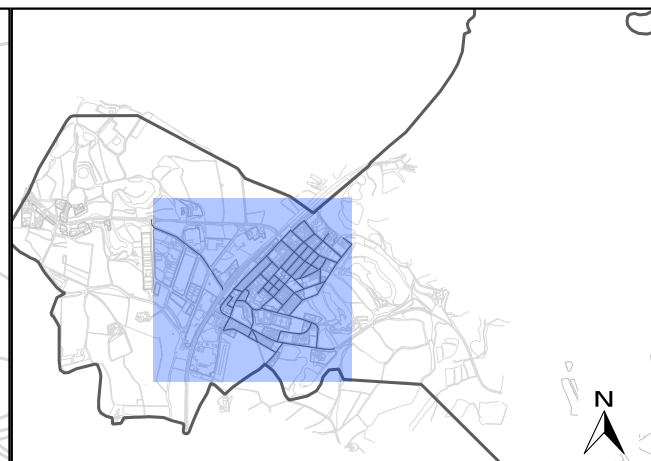
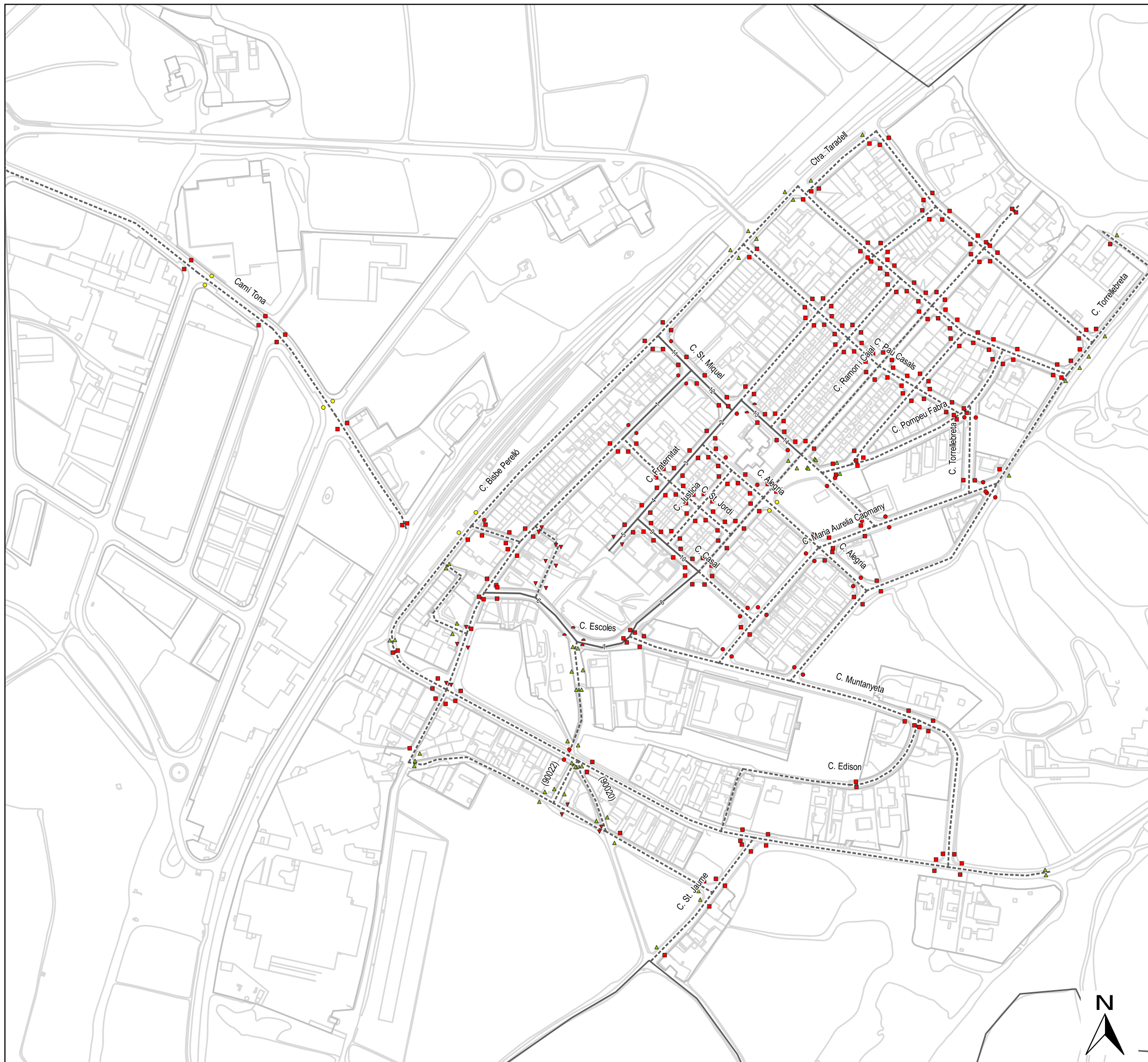
Els resultats obtinguts per a tot l'àmbit d'estudi són:

INTERVENCIÓ GUALS / PASSOS DE VIANANTS	Nº PUNTS CEUAMENT CALÇADA			
	ZED	ZEG	TOTAL	%
No cal gual	0	57	57	13,35
Acceptable	0	0	0	0,00
Millorable	0	12	12	2,81
Refer	2	31	33	7,73
Construir gual	41	248	289	67,68
Fer plataforma	2	23	25	5,85
Fer pas elevat	6	0	6	1,41
Fer orella i gual	5	0	5	1,17
Obres	0	0	0	0,00
TOTAL	56	371	427	100,00



A continuació s'adjunta el plànol **VP09: Proposta d'intervenció en passos i guals de vianants** on s'identifiquen les intervencions que cal realitzar en els passos i guals de vianants.

Document per vistingai Aukštųjų



PLA D'ACCESSIBILITAT: SANT MIQUEL DE BALENYÀ

VP09: Proposta d'intervenció en passos i guals de vianants

- ▲ No cal pas ni gual de vianants [57]
- Gual o pas elevat acceptable [N/D]
- Gual o pas elevat millorable [12]
- Gual o pas elevat a refer [33]
- Gual a construir [289]
- ▼ Convertir en plataforma única [25]
- ▲ Convertir en un pas elevat [6]
- Fer orella i construir gual [5]

- Tram d'estudi detallat [14]
- - - Tram d'estudi general [90]

Document per vistingai Aukštųjų

4.5 PAVIMENTS I SINGULARITATS (ZONA D'ESTUDI DETALLAT)

A continuació s'analitza l'accessibilitat dels itineraris pel que fa a l'estat del paviment, així com dels elements urbans que hi ha en el pla del paviment i de les singularitats fruit als canvis de nivell salvats amb graons aïllats, escales o rampes. L'anàlisi s'ha fet de forma específica pels trams de la zona d'estudi detallat, tot i que també es comenten aspectes destacables de la resta de l'EMD. Així, s'estudien els següents elements:

▪ Paviment

El paviment utilitzat a Sant Miquel de Balenyà és divers, tot i això, el més utilitzat és el panot tradicional de 20x20cm amb 9 pastilles (**tram 1010**) o l'estriat (**tram 1041**). El panot compleix les condicions bàsiques que demana la normativa d'accessibilitat (compacte, antilliscant, fixat al suport i sense regruixos diferents al gravat de les peces). Així mateix, trobem altres tipus de paviments en trams urbanitzats més recentment (**tram 1032**) que compleixen també els requeriments d'accessibilitat.



Ctra. Seva (tram 1010 ZEG)



c. Montserrat Roig (tram 1041 ZEG)



c. Alegria (tram 1032 ZEG)

Tot i que el paviment utilitzat als carrers Sant Miquel de Balenyà s'ajusta en general als requeriments normatius, hi ha punts on per alguna raó presenta algun tipus de deteriorament: s'ha aixecat, s'ha desgastat o no s'hi ha fet el manteniment adequat. Quan això passa, els punts amb paviment malmès poden esdevenir un perill en l'itinerari i caldria reparar-ho. La partida pressupostària que s'ha utilitzat en els trams de la ZED, en alguns casos queda inclosa en altres intervencions de més entitat (com quan es proposa transformar el tram en plataforma única o quan cal millorar el pendent transversal de l'itinerari).

Als paviments continus com són els de formigó i els asfàltics també poden aparèixer discontinuïtats, ja sigui per l'acció de les arrels dels arbres, per retraccions del propi material o per altres causes. Cal arranjar els punts malmesos.

Un punt complex de resoldre és l'encontre de paviments executats amb diferents materials, que poden tenir comportaments no uniformes en el temps. Cal tenir especial cura del seu manteniment per assegurar que no es generi un desnivell entre un i l'altre.

▪ Reixes i registres

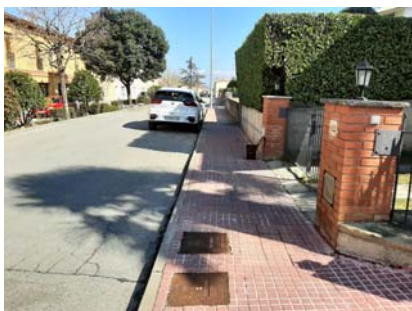
Les reixes i registres dels quals s'ha analitzat l'accessibilitat són les que s'ubiquen en zones de pas de vianants (i no les que se situen en calçada fora de l'àmbit del pas de vianants). Tot i que

l'Orden determina que aquestes no haurien d'estar en un itinerari accessible, es considera que en els entorns urbanitzats no és possible complir aquest paràmetre i, per això, no es proposarà la seva reubicació.

En general les tapes o registres d'instal·lacions estan enrasades amb el paviment circumdant (**tram 1023 i 1083**).

Pel que fa al disseny de les reixes d'embornals (**tram 1078**), caldria substituir les que presenten una separació entre barres superior a 3 cm (separació mínima definida pel Codi d'accessibilitat, tot i que per complir l'Orden caldria que aquesta no fos superior a 1,6 cm). En aquests casos, caldria reemplaçar-les per unes de disseny correcte. No se n'han detectat cap a la zona de vianants de la ZED.

També cal evitar que les reixes tinguin la disposició de l'enreixat orientada longitudinalment al sentit del pas dels vianants, propiciant que s'hi puguin encallar les rodes de les cadires de rodes. En aquest cas també caldria canviar-les per unes que tinguin les barres obliqües o perpendiculars al sentit de la marxa.



c. Francesc Moragas (tram 1023 ZEG)



c. St. Miquel (tram 1083 ZEG)



c. 90016 (tram 1078 ZEG)

▪ Escocells

L'Orden requereix que tots els escocells situats en àrees d'ús per a vianants estiguin protegits (amb reixes accessibles o amb material compacte enrasat amb el paviment circumdant) mentre que el Codi d'accessibilitat només ho exigeix si interfereixen l'amplada mínima (0,90 m) de l'itinerari de vianants.

Sant Miquel de Balenyà és una EMD ubicada en un entorn verd, però no disposa de gaires arbres en la majoria dels trams urbans. Dels escocells detectats se n'han localitzats uns quants protegits amb una reixa accessible (**tram 1032**), tal i com l'Orden determina per raons de seguretat. Tot i això, en algunes àrees d'ús de vianants s'han localitzat escocells sense protegir (**tram 1073 i 7**) casos en els quals caldria protegir amb una reixa accessible (fet que permetrà també augmentar l'amplada lliure de pas per la vorera). Cal tenir en compte que es considera com a acceptables, els escocells protegits amb una peça de vorada en tot el perímetre de l'escocell, generant un petit sòcol, de la mateixa manera que ara també ho accepta l'Orden TMA/851.



c. Alegria (tram 1032 ZEG)



c. M. A. Capmany (tram 1073 ZEG)



c. Escoles (tram 7 ZED)

▪ Guals de vehicles

El model de gual de vehicles a utilitzar no és pròpiament matèria de l'accessibilitat, però sí que ho és si afecta l'itinerari de vianants de la vorera. En definitiva, el que s'analitza és si el disseny és adequat per a la ubicació que té, de manera que es pugui circular sense entrebancs per la vorera que travessa.

Tradicionalment els guals per a vehicles s'executaven deprimint (tipus barca) la vorera, el que generava pendents transversals i/o longitudinals no desitjades i tot sovint desnivells sobtats. A Sant Miquel de Balenyà se n'ha localitzat algun d'aquest tipus (**tram 1077**).

Els darrers anys, s'han introduït els guals que afecten tan sols a la vorada (**tram 1**) o poc més (**tram 1001**) i permeten mantenir la continuïtat del pla de la vorera.

En alguns casos, el gual de vehicles, a més a més de generar un pendent transversal a l'itinerari de vianants, és un punt que es troba en mal estat i amb moltes irregularitats que fa aquest pas encara més insegur i inestable. Cal vetllar per un bon manteniment de la vorera a la via pública.



c. Alegria (tram 1077 ZEG)



c. Camí ral (tram 1 ZED)



c. M. A. Capmany (tram 1001 ZEG)

Els guals de vehicles que són de disseny incorrecte incompleixen un dels següents aspectes:

- Redueixen l'amplada lliure de pas de la vorera a menys d'1,5 m (límit establert per l'Orden VIV/561 i que es considera d'ajust raonable per complir l'Orden TMA/851) i fins i tot a menys de 0,9 m (límit establert pel Codi d'accessibilitat). Aquests guals s'han analitzat en l'apartat 4.3. B) AMPLADA LLIURE DE PAS.

- Generen un pendent transversal superior al 4% (molt per sobre del 2% màxim admissible).

- Generen un pendent longitudinal a la vorera per sobre del 12%.

En tots aquests casos, el gual es converteix en un obstacle en l'itinerari i cal intervenir-hi perquè ho deixi de ser. Si el tram ha de passar a plataforma única o si cal repavimentar la vorera perquè tota ella presenta un pendent transversal massa alt, la mateixa intervenció per resoldre aquests problemes generals donarà solució a l'afectació causada pel gual de vehicles. Si no és així, es proposarà una actuació específica de millora del disseny del gual.

▪ Pendent transversal

El pendent transversal d'un itinerari és un paràmetre que molts cops és imperceptible a gran part de la població però que afecta considerablement a les persones que es desplacen en cadira de rodes o amb cotxets per a infants. Per això, és important assegurar que, en els nous itineraris a construir, aquest sigui inferior al 2%, límit establert per la normativa vigent.

Quan els pendents transversals són puntuals es deuen generalment a l'execució incorrecte d'elements urbans diversos (guals de vehicles (**tram 1077**) o de vianants (**tram 1075 i 1079**), entrega de voreres de carrers amb diferent pendent longitudinal, edificis que no s'adapten a la rasant del carrer, etc.); tenen una solució desigual: de vegades molt senzilla perquè obeeixen a una mala execució i es proposa refer-los, però altres vegades resulta complex eliminar-los doncs no es pot intervenir en l'element que crea la dificultat o l'espai per actuar és reduït.



c. Alegria (tram 1077 ZEG)



c. M. A. Capmany (tram 1075 ZEG)



c. Casal (tram 1079 ZEG)

En canvi, si el pendent transversal elevat és generalitzat en tot un tram de vorera a causa d'una defecte en la construcció, caldria intervenir-hi si el pendent és superior al 4%, donat a l'elevat cost que suposa la repavimentació de tota una vorera per disminuir-ne el pendent transversal. Per tant, s'han considerat admissibles, tot i que no desitjables, pendents transversals entre el 2% i el 4%.

▪ Escales / rampes esglaonades:

En ocasions, per l'orografia del terreny, els desnivells existents en els carrers se salven amb escales. Seria convenient que aquestes disposessin sempre d'un itinerari alternatiu adaptat/accessible (el qual se senyalitzés com a tal) ja que són infranquejables amb cadira de rodes. Malauradament, molts cops no és possible ja que la pròpia orografia no ho permet.

L'Orden TMA/851 incorpora la novetat que únicament cal que compleixin els paràmetres que aquesta defineix les escales que serveixin com a alternativa de pas a rampes o ascensors vinculats a itineraris de vianants accessibles. Tot i això, en el present Pla, s'ha analitzat l'accessibilitat de les diferents escales de la zona d'estudi detallat ja que, segons el Codi d'accessibilitat, totes les escales han de ser adaptades i en l'Orden VIV/561 no hi havia aquesta diferenciació entre escales. A més, es proposen intervencions de millora sempre que aquestes no representin un cost desproporcionat.

Que ocupi tota la secció del carrer només s'ha localitzat un tram, entre el c. Escoles i la ctra. de Seva (**tram 1078**) el qual no pertany a la zona d'estudi detallat (ZED). Tot i així s'han trobat altres escales que tot i no ocupar tota la secció del carrer tenen suficient importància per ser tractades. Totes elles presenten algunes mancances (dimensions dels graons, existència de passamans a ambdós costats, paviment diferenciat, etc.) que caldria millorar per complir amb els paràmetres que defineixen l'Orden i el Codi d'accessibilitat i garantir un ús segur i còmode per totes aquelles persones que poden superar graons.



c. 90016 (tram 1078 ZEG)



c. Casal (tram 9 ZED)



c. Ramon i Cajal (tram 1043 ZEG)

Les rampes esglaonades, es consideren inadmissibles ja que no seran mai accessibles (l'estesa no és plana, si no que té un pendent longitudinal incòmode per tota la població).

▪ Rampes:

Les rampes han de complir tots els paràmetres bàsics d'accessibilitat com el pendent o el tipus de paviment que determina l'Orden. No s'han detectat rampes a la ZED.

▪ Graó aïllat, dos graons

La normativa d'accessibilitat (tant l'Orden com el Codi d'accessibilitat) no admet graons aïllats en l'itinerari de vianants. Tot tipus de desnivells sobtats en els itineraris de vianants, en particular els que són difícils de detectar visualment, constitueixen un greu perill per a la deambulació de les persones. A més, si no hi ha una altra alternativa són un obstacle pels usuaris de cadira de rodes, sobretot si es troben ocupant tota l'amplada del pas. S'ha de procurar eliminar els petits desnivells aïllats que poden produir ensopegades. Si això no és possible cal fer-los clarament detectables per tal d'evitar accidents i caigudes fortuïtes o bé protegir-los amb una barana. Generalment el pintat del cantell és insuficient i cal un contrast clar de color entre els plans a diferent nivell.

▪ **Desnivells que requereixen baranes de protecció.**

Els desnivells que s'han localitzat (**tram 1049 I 1032**) ja disposen de baranes de protecció. Cal que els desnivells que limiten amb itineraris de vianants es trobin sempre protegits amb baranes accessible ja que poden resultar un perill per a les persones.

Cal indicar que en l'apartat següent (4.6) es valoren les baranes de protecció existents, determinant si compleixen els paràmetres d'accessibilitat.



c. Bisbe Perelló (tram 1049 ZEG)

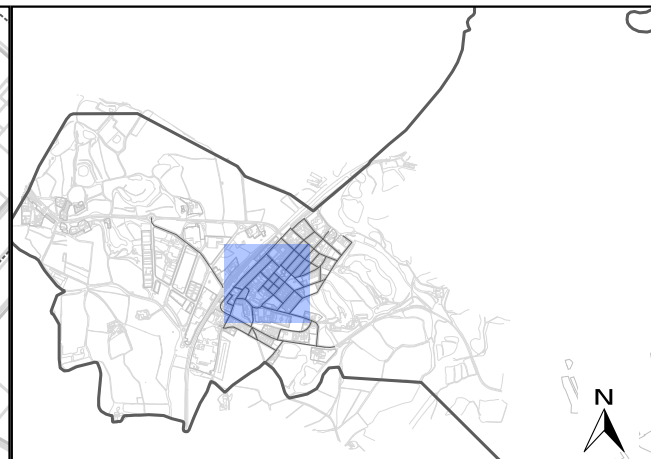
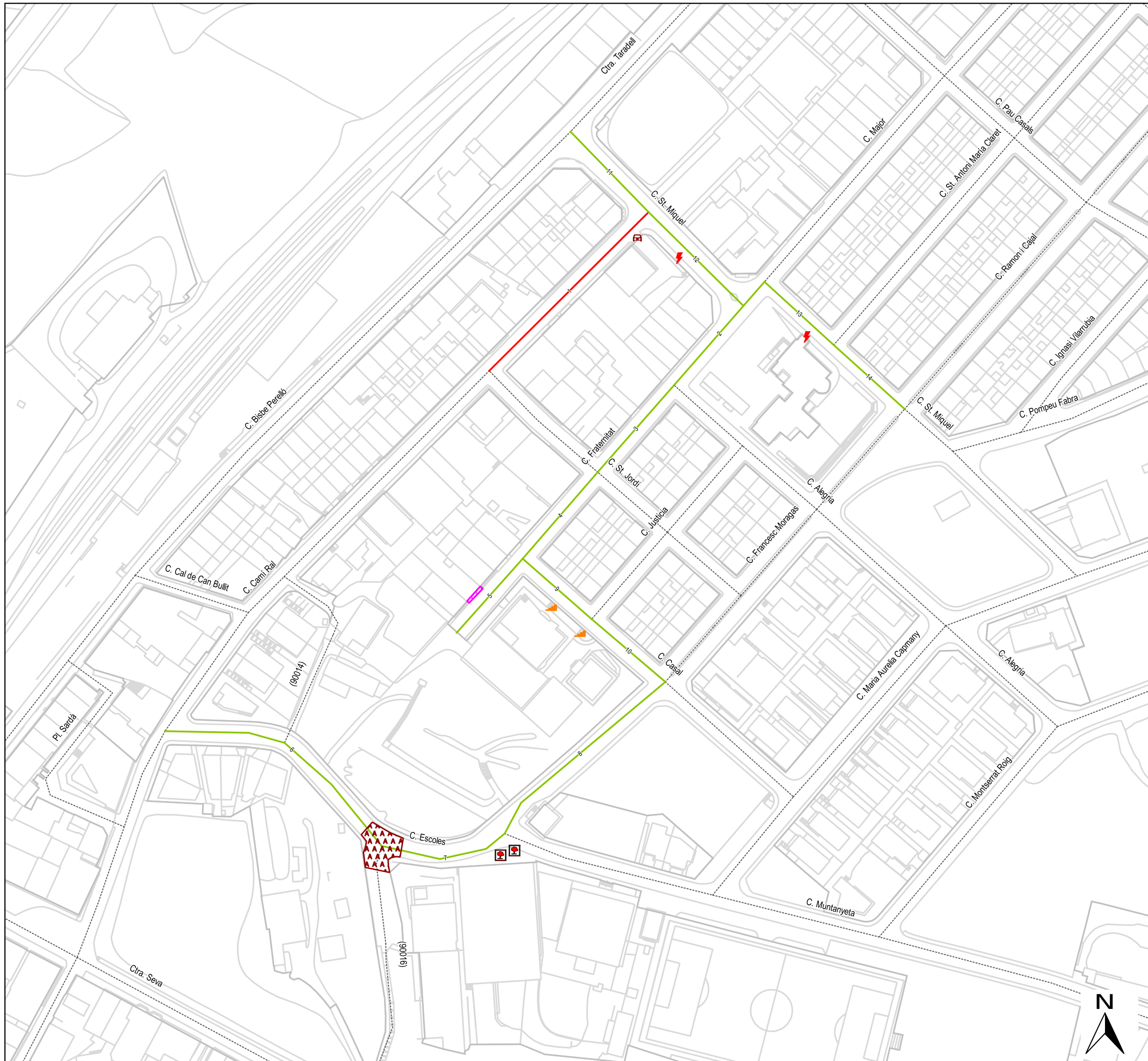


c. Bisbe Perelló (tram 1049 ZEG)



c. Alegria (tram 1032 ZEG)

A continuació s'adjunta el plànol **VP10: Paviments i singularitats (ZED)** on s'identifiquen, de la zona d'estudi detallat, els itineraris amb el paviment millorable així com la resta de singularitats tractades en aquest apartat.



**PLA D'ACCESSIBILITAT:
SANT MIQUEL DE BALENYÀ**

VP10: Paviments i singularitats (ZED)

A) Trams segons pendent transversal

- Pendent transversal ≤ 2% [13]
- 2% < Pendent transversal ≤ 4% [N/D]
- 4% < Pendent transversal [1]
- Paràmetre no analitzat (ZEG) [90]

B) Irregularitats en el pendent

- ▲ Genera pdt. long.>10% i transv.>4% [N/D]
- ▲ Genera pdt. longitudinal >10% [N/D]
- ▲ Genera pdt. transversal > 4% [N/D]
- ▲ Genera altres singularitats [N/D]
- Àrea de pendent transversal > 4% [N/D]

C) Guals de vehicles que afecten el pendent

- ▲ Genera pdt. long.>10% i transv.>4% [1]
- ▲ Genera pdt. longitudinal >10% [N/D]
- ▲ Genera pdt. transversal > 4% [N/D]

D) Paviment millorable

- ⚡ Paviment en mal estat puntual [2]
- ◊ Paviment en mal estat lineal [N/D]
- ◻ Paviment en mal estat [N/D]
- ▨ Paviment no adaptat [1]
- ▲ Altres singularitats [1]

E) Irregularitats en elements del paviment

- ▲ Arbre amb escocell sense protegir [2]
- ▲ Arbre amb escocell amb protecció millorable [N/D]
- ▲ Escocell sense arbre i no protegit [N/D]
- ▲ Escocell sense arbre i amb protecció millorable [N/D]
- ▲ Embornal / reixa de disseny millorable [N/D]
- ▲ Tapa de registre de disseny millorable [N/D]

F) Elements que salven desnivells

- ▲ Graó aïllat [N/D]
- ▲ Rampa [N/D]
- ▲ Escales / rampa esglaonada [2]
- Accessibles
- Acceptables
- A millorar
- A refer

Document per vistingai Aukštųjų

4.6 DISSENY DE MOBILIARI I ELEMENTS URBANS (ZONA D'ESTUDI DETALLAT)

Els elements de mobiliari urbà, es col·loquen a la via pública per donar servei als ciutadans. Per això, han de tenir un disseny i ubicació per tal que puguin ser utilitzats per totes les persones de forma autònoma i segura. A continuació s'analitzaran els diferents elements detectats en l'àmbit d'estudi (tot i que només s'han comptabilitzat els ubicats a la zona d'estudi detallat) el disseny dels quals caldria millorar. Es recorda que en l'apartat 4.3 s'ha recollit els elements que es proposa reubicar fruit a que redueixen l'amplada lliure de pas de l'itinerari. Cal tenir present que l'anàlisi s'ha efectuat segons els paràmetres definits per l'Orden VIV/561, tot i que l'Orden TMA/851 presenta algunes petites modificacions i es procurarà, sempre que s'hagi de reemplaçar un element per un de nou que compleixi la nova normativa.

▪ Arbres

Els arbres presents a les zones per a vianants dels vials analitzats es troben en un correcte estat de manteniment, sense branques que volin per sota dels 2,2 m puguin resultar un perill pels vianants.



c. M. A. Capmany (tram 1073 ZEG)



c. St. Miquel (tram 13 ZED)



Camí Tona (tram 1084 ZEG)

▪ Bàculs, columnes i aplics

A l'EMD Sant Miquel de Balenyà es detecten diversos dissenys d'elements d'enullmenat. Tots ells compleixen que no disposen d'elements que sobresurtin per sota dels 2,2 m d'alçada ni tenen cantells vius. Diversos carrers tenen els bàculs collats a façana, solució molt adequada per no reduir l'amplada lliure de pas del vianant a la vorera.



c. M. A. Capmany (tram 1016 ZEG)



c. Fraternitat (tram 2 ZED)



c. Fraternitat (tram 3 ZED)

▪ Bancs

Per tal que els bancs siguin accessibles cal que tinguin un disseny correcte: disposar de respatller, reposabraços, tenir una altura del seient de 0.45 m i una profunditat d'entre 0.4 i 0.45 m,... Així mateix, cal que es col·loquin de manera que al seu davant disposin d'espai suficient per poder-s'hi asseure i l'espai lateral per apropar-hi una cadira de rodes. Per limitacions d'espai, només es podran col·locar bancs en voreres suficientment amples (com a mínim amb uns 2.60 m d'amplada).

Es troben gran varietat de tipologies de bancs, dels quals destaquen com a elements modèlics els que tenen respatller i reposabraços i amb altura de seient adequada, encara que en algun cas la seva ubicació no és correcta (**tram 1061**). Tot i això, es detecten bancs que no tenen reposabraços i/o respatller (**tram 2**) i/o el seient es troba a massa baix (**tram 1073**).



c. Indústria (tram 1061 ZEG)



c. Fraternitat (tram 2 ZED)



c. M. A. Capmany (tram 1073 ZEG)

Seguint les recomanacions de la normativa, no es proposa reemplaçar tots els bancs que no s'ajusten als paràmetres de disseny i d'ubicació exposats, però sí com a mínim un en cada espai on hi ha bancs, mantenint sempre una proporció d'un banc accessible per cada grup de 5 bancs.

▪ Font

Les condicions d'accessibilitat de les fonts que determina l'Orden són:

- Disposar d'una aixeta situada entre 0,80 i 0,90 m d'alçada, amb un mecanisme d'accionament de fàcil manipulació
- Comptar amb una àrea d'utilització lliure d'obstacles de 1,50 m de diàmetre
- Impedir l'acumulació d'aigua als voltants

Les fonts que s'han localitzat es troben a l'interior de les ETE's (places i parcs de l'EMD) i no totes tenen un disseny accessible. A més a més, és important cuidar el manteniment de l'entorn perquè no es produeixin entrebancs o acumulacions d'aigua.

En general, les fonts que no compleixen els paràmetres d'accessibilitat caldrà reemplaçar-les per unes de correctes, o bé col·locar-ne una altra que sigui accessible en un indret proper però que pugui complementar l'existent. Tot i això, en els casos on la font tingui un cert interès històric, o es tracti de fonts emblemàtiques de l'EMD, cal preservar-les. En aquests casos es proposa mantenir-les tal i com estan i instal·lar-ne una de nova d'accessible.

▪ Hidrants

Els hidrants que es disposen als vials de l'EMD són de color contrastat i fàcilment detectables ja que són de més de 0.9 m d'alçada, per poder ser detectats amb facilitat a persones amb dificultats de visió. Tot i això alguns d'ells redueixen massa l'amplada lliure de pas o bé estan ubicats a la banda interior el que és un obstacle per a les persones que es desplacen seguint la línia de façana.



c. Montserrat Roig (tram 1088 ZEG)

▪ Jardinera

En diferents vials d'EMD s'han localitzat jardineres. La grandària de les jardineres que s'utilitzen habitualment i la vegetació que hi sol haver, fan que l'element tingui una presència urbana estable (doncs no es poden moure amb facilitat) i permeten la seva fàcil detecció (**tram 11**). A més, la vegetació es troba correctament mantinguda, sense elements que sobresurtin per sota dels 2,2 m d'alçada. Tot i això, s'han detectat alguns casos amb poca vegetació que resulten massa baixes (**tram 1062 i 2**).

Cal evitar les jardineres massa baixes que puguin dificultar la seva detecció i controlar les jardineres que no siguin municipals per verificar que el seu disseny i ubicació compleixen els paràmetres d'accessibilitat.



c. St. Miquel (tram 11 ZED)



Ctra. Taradell (tram 1062 ZEG)



c. Fraternitat (tram 2 ZED)

▪ Paperera

Generalment s'utilitza el mateix model de papereres, amb una alçada correcte pel seu ús (**tram 1035**). Cal tenir present que segons l'Orden haurien de tenir una alçada d'entre 0,7 m i 0,9 m però segons el Codi l'abast de manipulació és entre 1,0 m i 1,4 m d'alçada. Paral·lelament, en altres llibres d'accessibilitat es recomanen altres rangs d'alçada. Fruit a aquesta diversitat de possibilitats, es consideren com a correctes les papereres on la boca es troba entre 0,7 m i 1,4 m.

Tot i així el model no facilita la seva detecció a persones usuàries de bastó d'invidents, així que es recomana substituir-les per unes altres amb un peu monolític. En voreres estretes seria més adequat plantejar el model de mitja circumferència adossat a la paret, deixant sempre l'amplada de pas necessària de 1,80 m (0,90 m segons Codi d'accessibilitat) tot i que és una solució no ajustada a l'Orden que determina que l'itinerari accessible ha de limitar amb la façana. Per això les papereres ubicades a línia de façana (**tram 1018 i 1025**) convé reubicar-les a la part exterior de la vorera, si aquesta és suficientment ampla, perquè tot i que deixin una amplada lliure de pas de més de 0,90 m complint el Codi d'accessibilitat, poden ser un obstacle per a les persones invidents que es guien seguint la línia de façana.



c. Alegria (tram 1035 ZEG)



c. Camí Ral (tram 1018 ZEG)



c. Bisbe Perelló (tram 1025 ZEG)

▪ Contenedor

Les condicions d'accessibilitat específiques dels contenidors són:

- L'alçada de la boca dels contenidors soterrats estarà situada entre 0,70 i 0,90 m. Als contenidors no soterrats estarà a una alçada entre 0,70 i 1,20 m, i fins a 1,70 m quan tingui boca addicional entre 0,70 i 1,10 m d'alçada.
- Als contenidors no soterrats els elements manipulables estaran situats a una alçada entre 0,70 i 1,10 m.
- Als contenidors soterrats no hi haurà canvis de desnivell en el paviment circumdant.
- Tots els contenidors hauran de disposar d'un espai fixe d'ubicació independentment del seu temps de permanència a la via pública. Aquesta ubicació permetrà l'accés a aquests contenidors des de l'itinerari de vianants accessible que en cap cas quedarà invalidat per l'àrea destinada a la seva manipulació.

A Sant Miquel de Balenyà se separen les deixalles municipals en cinc grups diferents

- Matèria orgànica o restes de menjar i vegetals.
- Materials reciclables. Com envasos lleugers, paper i cartró.
- Rebuig. Tot allò que no es pot aprofitar.
- Vidre. Només envasos de vidre.
- Deixalleria. Residus especials i valoritzables.

La matèria orgànica, els materials reciclables i el rebuig, es recullen porta a porta, a davant la porta de casa.

El vidre s'ha de dipositar en els contenidors verds repartits pel poble.

Els residus especials, voluminosos i poda que es portaran a la Deixalleria de la Mancomunitat La Plana, a Malla.

Per tant els únics contenidors que trobem a la via pública són els de vidre (**tram 1054 i 5**), els quals tenen la boca per sobre els 1,4 m que defineix la normativa. Caldria substituir-los per uns de disseny accessible, on la boca estigui situada a una alçada d'entre 0,60 i 1,40 m, disposin d'un sistema de tancament retardat perquè les persones amb cadira de rodes puguin deixar d'accionar la palanca d'obertura i utilitzar les dues mans per llençar les escombraries, i tinguin un element identificatiu del tipus de contenidor en alt relleu.



c. Joan Maragall (tram 1054 ZEG)



c. Fraternitat (tram 5 ZED)



c. Fraternitat (tram 5 ZED)

En la gran majoria de casos els contenidors estan situats correctament, però en alguns trams la seva ubicació actual no permet accedir-hi des de la vorera i tampoc hi ha un itinerari accessible que permeti arribar-hi. En aquests casos caldria reubicar els contenidors o bé crear un itinerari accessible fins al punt on estan situats. Cal tenir en compte que desplaçar els contenidors no sempre és factible, perquè a banda de ser accessibles per als vianants, ho han de ser també per al servei de recollida i per tant hi ha molts altres aspectes (logístics, de seguretat,...) que cal tenir en consideració a l'hora de determinar-ne la millor ubicació.

▪ Elements de transport públic

Els elements del transport públic s'analitzen en aquest capítol com a elements de mobiliari que poden interferir en l'itinerari de vianants, però no com a elements que tenen una funcionalitat concreta, que s'analitza detalladament al Pla d'accessibilitat en els transports. En general, no disposen d'elements que sobrevolin per sota dels 2,2 m més de 15 cm.



Bus 01



Bus 02



Bus 02

▪ Pilons

L'Orden estableix que els elements per impedir el pas de vehicles estaran separats a una distància mínima de 1,80 m en entorns ja urbanitzats (0,90 m segons Codi d'accessibilitat), tindran una alçada entre 0,75 m i 1,00 m (0,80 m. segons Codi d'accessibilitat) i un diàmetre mínim de 10 cm.

S'han localitzat pilons d'una altura massa baixa (menor de 0,80 m) fent que puguin passar inadvertits, sobretot a les persones amb dificultats visuals (**tram 1014 i 1015**). En aquests casos, es proposa reemplaçar-los per uns de disseny accessible. En alguns casos caldria verificar si és necessària la seva presència, i si no és així i es considera oportú retirar-los perquè el benefici de disposar-ne no compensa les afectacions que genera a l'accessibilitat del tram (**tram 3**).



ctra. Seva (tram 1014 ZEG)



ctra. Seva (tram 1015 ZEG)



c. Fraternitat (tram 3 ZED)

▪ Semàfor

No s'ha localitzat cap semàfor a la via pública de Sant Miquel de Balenyà. En cas d'incorporar-ne algun caldrà que estigui correctament dissenyat deixant una alçada mínima de més de 2,2 m i que disposi d'un avisador acústic per a persones invidents, que funciona, per exemple, quan la persona que s'acosta al pas de vianants l'activa a través d'un comandament a distància (o d'una aplicació mòbil) i aquest emet un senyal que indica que pot travessar amb seguretat.

▪ Senyals de trànsit i rètols informatius

Els senyals de trànsit acostumen a respectar l'alçada reglamentària mínima de 2,20 m (2,10 m segons el Codi d'accessibilitat) (**tram 1014**) en cas contrari caldria substituir-los per uns d'una

alçada adequada. En algunes ocasions quan en un mateix pal s'hi incorporen més d'un senyal, cal assegurar que la que està situada al nivell inferior respecti l'alçada mínima esmentada (**tram 1009**).

Els rètols per informació dels conductors de vehicles o de vianants, són correctes doncs no interfereixen l'itinerari de vianants, i en alçada permeten un pas lliure mínim de 2,20 m (2,10 m segons Codi d'accessibilitat) (**tram 1049**).



ctra. Seva (tram 1014 ZEG)



C. 90020 (tram 1009 ZEG)



c. Bisbe Perelló (tram 1049 ZEG)

▪ Suports d'instal·lacions aèries, transformadors i armaris d'instal·lacions

Els armaris d'instal·lacions i els pals d'instal·lació aèria presenten un disseny correcte perquè no tenen elements sortints ni cantells vius (**tram 1066**). En general se situen a la part exterior de la vorera o bé adossats a la façana (**tram 1083 i 1075**). En aquest últim cas, tot i ser un obstacle per a les persones invidents que es guien seguint aquesta línia, no s'ha considerat prioritari moure'ls a la part exterior de la vorera ja que el cost d'intervenció és desproporcionat.

Si bé des de l'òptica de l'accessibilitat n'hi hauria prou amb desplaçar un pal de suport d'instal·lacions que obstaculitza l'itinerari de vianants, la tendència al soterrament de les xarxes de subministrament de serveis ofereix una solució urbana integrada als diversos problemes.



c. Indústria (tram 1066 ZEG)



c. St. Miquel (tram 1083 ZEG)



c. M. A. Capmany (tram 1075 ZEG)

▪ Vegetació

Els elements de vegetació com arbres, parterres, etc. són elements que requereixen d'un manteniment continuat per garantir que no envaeixen l'itinerari de vianants per sota dels 2,2 m que defineix l'Orden. Cal realitzar un correcte manteniment de la vegetació per evitar que això succeeixi ja que és perillós per les persones que hi deambulen i especialment per les persones amb discapacitat visual ja que no disposen de referències que en faciliti la seva detecció.



c. St. Jaume (tram 1003 ZEG)



Camí Tona (tram 1085 ZEG)



c. Alegria (tram 1081 ZEG)

▪ Parquímetres

No s'han localitzat parquímetres a la via pública de Sant Miquel de Balenyà. En cas d'instal·lar-ne, caldria que deixessin suficient amplada lliure de pas i disposessin d'espai d'apropament suficient per poder-los utilitzar sense dificultats. Cal evitar col·locar-los a la línia de façana, essent un obstacle per a persones invidents que es desplacen seguint aquesta línia, i col·locar-los a la part exterior de la vorera. Els elements manipulables han d'estar ubicats a una alçada entre els 0,8 m i 1,2 m d'alçada, tal i com defineix l'Orden.

▪ Columna anunciadora, panell informatiu

En cas de col·locar columnes anunciadores o panells informatius, caldrà que no tinguin elements volats que siguin difícilment detectables per persones amb greus dificultats visuals.

Els panells informatius cal que no sobresurtin més de 15 cm respecte la paret i que deixin un espai lliure al davant per a poder-los utilitzar correctament i a l'hora no signifiquin un obstacle a la via pública. També cal que la informació estigui ubicada a una alçada d'1,50 m del terra aproximadament, i tingui una retolació accessible de mida, color i contrast. Es recomana que la informació sigui bàsica, concisa i amb símbols senzills. En el cas de molta informació i poc espai, es recomana col·locar la informació bàsica tot remetent al punt d'informació.

▪ Baranes de protecció de desnivells i sòcols

Al llarg dels itineraris s'ha detectat algun desnivell protegits amb baranes. En les zones on s'ha intervingut més recentment, aquestes s'ajusten als requeriments de disseny que estableix l'Orden, però en d'altres casos els models no respecten alguns dels requeriments exigibles com les obertures i espais lliures entre els elements de la barana (per tal que no quedin forats massa grans) o el fet que la barana sigui escalable (**tram 1049**), per evitar que les persones,

principalment infants, s'hi puguin enfil·lar i caure. En el cas de baranes que no compleixen aquests paràmetres bàsics de seguretat i accessibilitat caldria substituir-les per unes de correctes.

Les baranes han de tenir una alçada mínima de 0,90 m si protegeixen un desnivell inferior a 6 m i de 1,10 si és de més de 6 m i han de respectar l'ample de pas lliure de 1,80 m (0,90 m segons Codi d'accessibilitat). No seran escalables, és a dir, no tindran punts de recolzament entre els 0,20 m i els 0,70 m d'alçada i les obertures i espais lliures entre elements verticals no seran > 0,10 m.



c. Bisbe Perelló (tram 1049 ZEG)



c. Bisbe Perelló (tram 1049 ZEG)



c. Francesc Moragas (tram 1034 ZEG)

▪ Passamans

En els vials de fort pendent es proposa la col·locació de passamans de secció circular i a una alçada adequada com element de suport a les persones amb problemes de mobilitat.



c. Escoles (tram 6 ZED)



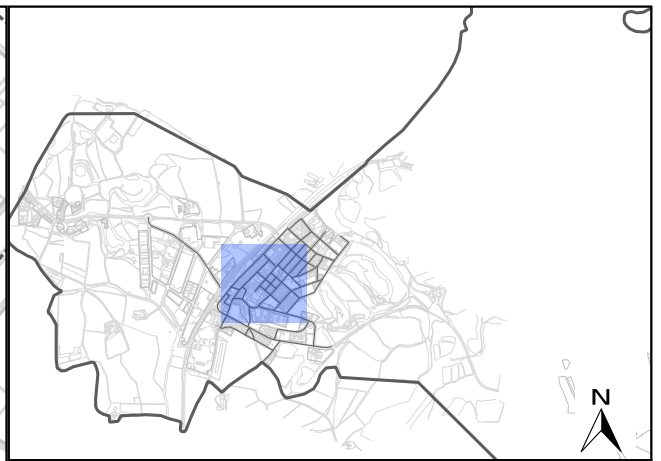
c. Escoles (tram 8 ZED)



c. Casal (tram 10 ZED)

A continuació s'adjunta el plànol **VP11: Mobiliari i elements urbans de disseny millorable (ZED)** en el qual es representen els elements dels vials que pertanyen a la zona d'estudi detallat que tenen un disseny incorrecte i que per tant caldria reemplaçar o reubicar, segons correspongui. En el plànol no s'hi representen el mobiliari i elements presents en les places, parcs i jardins (elements de tractament especial).

Document per vistingai Aukštųjų



**PLA D'ACCESSIBILITAT:
SANT MIQUEL DE BALENYÀ**

**VP11: Mobiliari i elements urbans de
disseny millorable (ZED)**

- Arbre (amb escocell) amb branques a podar [N/D]
- Arbre (sense escocell) amb branques a podar [N/]
- Bàcul [10]
- Banc [9]
- Bústia [N/D]
- Cabina telèfon [N/D]
- Connexió de servei [N/D]
- Contenedor [3]
- Edifici (accés, sortint,...) [N/D]
- Font [N/D]
- Hidrant [N/D]
- Jardineria [N/D]
- Paperera [N/D]
- Parada de transports [N/D]
- Parquímetre [N/D]
- Piló [N/D]
- Semàfor [N/D]
- Senyal de trànsit / rètol informatiu [1]
- Suport d'instal·lacions aèries [N/D]
- Transformador / armari instal·lacions [N/D]
- Tendal / parament comercial [N/D]
- Tensor d'un suport [N/D]
- Vegetació [N/D]
- Altres elements puntuals [N/D]
- Barana protecció / sòcol [N/D]
- Passamà [N/D]
- Tanca vegetal [1]
- Altres elements lineals [N/D]
- Tram d'estudi detallat [14]
- Tram d'estudi general [90]



Document per vistingai Aukštaitis

4.7 ELEMENTS DE TRACTAMENT ESPECIAL (ETE)

Tal i com s'ha comentat, es consideren **elements de tractament especial (ETE)** les places, parcs i zones enjardinades, tots ells espais de la via pública que tenen un caràcter de zona d'estada (d'oci, de descans,...) i no tant com a zona de pas. La seva funcionalitat i morfologia difereix respecte de les del tram i, per això, els aspectes a analitzar són lleugerament diferents.

Es recorda que l'Annex 2 conté les fitxes dels elements de tractament especial (ETE) analitzats dins l'àmbit d'actuació del Pla, on s'exposen en detall els resultats de l'anàlisi dels paràmetres d'accessibilitat, el diagnòstic i les propostes d'intervenció pressupostades. S'hi inclou a més un recull de fotografies i una descripció de cada espai.

Així, l'estudi se centra en els següents punts bàsics:

- **A. Itineraris d'accés**, com a punts singulars i complexos de relació entre els carrers i els ETE pròpiament dits
- **B. Itineraris interiors**, que articulen l'espai, connecten les diverses zones i permeten creuar-lo si cal
- **C. Mobiliari urbà**
- **D. Elements d'informació**, que permeten orientar-se, conèixer els serveis dels que disposa l'espai públic, horaris de obertura, etc. són particularment importants en aquests espais i més si la seva dimensió és considerable. Cal determinar, així mateix, si aquesta informació és accessible (clara, de fàcil lectura, plànols en relleu i/o Braille, etc.).

A. Itineraris d'accés

S'analitzen tots els accessos a la zona per determinar quins d'ells són accessibles i, en el cas que no ho siguin, definir si serà necessari realitzar-hi algun tipus de millora. Al parc El·lipse és tot a peu pla ja que tot el perímetre està a cota de vorera i per tant no hi ha accessos definits, però el paviment de gespa no és accessible (**foto ETE 3**). Tant a la plaça Sardà (**fotos ETE 1**) com a al parc Casal (**fotos ETE 2**) hi ha un accés amb rampa que caldria millorar per considerar-se accessible ja que els pendents són superiors al 10% i no hi ha passamans a cap costat. Tot i que hi hagi l'alternativa de la rampa, caldria millorar els accessos a través d'escales les quals no disposen de passamà a cap costat en el cas de la plaça Sardà.

Resulta molt important que els carrers circumdants als ETE disposin d'itineraris accessibles, tant a la vorera, com els seus passos de vianants. Aquest aspecte, queda analitzat als trams corresponents.



ETE 3. Parc El·lipse



ETE 1. Pl. Sardà



ETE 2. Parc Casal



ETE 2. Parc Casal



ETE 1. Pl. Sardà



ETE 1. Pl. Sardà

Com s'ha comentat al punt 2.3. *Fitxes*, a l'analitzar cada espai lliure o plaça s'han identificat tots els accessos que té amb les últimes lletres de l'abecedari (fins a quatre: W, X, Y, Z) i s'ha posat de manifest la correcció (✓) o incorrecció (X) de les característiques següents :

1. Entrada a nivell o amb rampa accessible o adaptada
2. Entrada a través de graons
3. Plànol d'informació de la ETE
4. Informació accessible (relleu / Braille / QR, etc)

B. Itineraris interiors

S'analitzen els principals paràmetres d'accessibilitat (amplades de pas, pendents, paviments, necessitat de passos i guals de vianants) tant dels itineraris principals com dels secundaris que comuniquen les diferents zones que configuren l'element.

En aquest aspecte els tres ETE analitzats tenen característiques diverses.

La plaça Sardà (**foto ETE 1**) és tota ella a peu pla i no presenta desnivells ni dificultats importants .

El parc El·lipse (**foto ETE 3**) no té desnivells sobtats, però degut a l'orografia del terreny i dels carrers del voltant, hi ha zones amb més un pendent pronunciat que fan que mai pugui ser accessible.

El parc Casal (**foto ETE 2**) té dues zones diferenciades. Una zona pràcticament plana a la part posterior de dos equipaments de l'EMD (OAC i consultori mèdic) on hi ha un espai de jocs infantils amb un paviment de grava i una espai de petanca delimitat per un sòcol i una altra zona més boscosa i amb un pendent molt pronunciat degut a l'orografia del terreny que limita amb el C. Escoles la qual mai podrà ser accessible i on apareix una escala per salvar aquest desnivell.

També es detecten petits desnivells coincidint amb els punts de transició d'un paviment a un altre (gespa, asfalt, enrajolat, sorra, etc). Caldria evitar aquest petit desnivell perquè sigui un itinerari accessible.

En referència al paviment no tots són accessibles. Cal destacar les dificultats que poden presentar alguns paviments de terra compactada si no es fa un correcte manteniment per evitar irregularitats que es puguin generar, per exemple, degut a la pluja o controlar l'entorn dels arbres per tal de que les arrels no suposin un obstacle o entrebanc. També apareix una dificultat amb els espais amb gespa com el parc El·lipse i el parc Casal. És important garantir que el tipus de paviment permeti el desplaçament a persones usuàries de cadira de rodes o cotxets.



ETE 1. Pl. Sardà



ETE 3. Parc El·lipse



ETE 2. Parc Casal

S'han identificat els principals itineraris interiors mitjançant les primeres lletres de l'abecedari (fins a quatre: A,B,C,D) i s'ha posat de manifest la correcció (✓) o incorrecció (X) de les característiques següents:

1. Itinerari adaptat (amp >0,90m, pend<8%)
2. Itinerari accessible (amp >1,80m, pend<6%)
3. Paviment compacte, antilliscant i en bon estat
4. Canvis de cota salvats amb rampa accessible o adaptada

C. Mobiliari urbà

Les places, pel seu caràcter d'espais de trobada amb un marcat component de lleure i de relació ciutadana, solen acumular més mobiliari urbà que els trams, com per exemple fonts, bancs, o papereres. Per a cada element, s'ha valorat la seva accessibilitat i proposat millores en cas que sigui necessari. Les característiques de disseny i ubicació dels diferents elements de mobiliari urbà s'han estudiat, en detall, conjuntament amb l'anàlisi dels trams a l'apartat 4.6 DISSENY DE MOBILIARI I ELEMENTS URBANS.



ETE 1. Pl. Sardà



ETE 2. Parc Casal



ETE 3. Parc El·lipse



ETE 1. Pl. Sardà



ETE 2. Parc Casal



ETE 3. Parc El-lipse

A les fitxes s'han identificat els principals elements de mobiliari urbà presents més habitualment als ETE i, per cadascun d'ells, s'ha definit si n'hi ha i si són adaptats o no (papereres, pilons, jardineres, bancs, fonts, panells d'informació, etc.)

D. Elements d'informació

En el cas de l'EMD de Sant Miquel de Balenyà, les places analitzades no disposen de rètols d'informació amb una explicació o descripció de l'espai, localització dels diferents serveis, etc. Malgrat la petita dimensió d'alguns d'aquests espais, es recomana instal·lar un rètol amb la informació més important de cada un. Caldrà que la informació que contingui aquest rètol sigui accessible per a tots els públics, tant en el seu disseny com la seva ubicació. Es recomana incorporar pictografies de fàcil comprensió dels espais i elements de la plaça.

E. Altres aspectes

A banda d'aquests aspectes bàsics, se n'han tingut en compte d'altres de secundaris que, en funció de les característiques de cada espai lliure/plaça, poden incidir en el seu nivell d'accessibilitat, com per exemple zones de jocs infantils en parcs dissenyats per a l'esbarjo dels infants on seria interessant disposar d'algun joc infantil adaptat per a que tots els infants els puguin utilitzar independentment de les seves capacitats. Dels espais analitzats que disposen de jocs infantils no hi cap cap element adaptat. Es recomana anar incorporant elements adaptats per a persones amb dificultats motrius, cognitives o sensorials, tant a espais amb jocs infantils o amb elements d'entrenament per adults.



ETE 1. Pl. Sardà



ETE 2. Parc Casal



ETE 3. Parc El-lipse

4.8 ESTAT DE L'ACCESSIBILITAT ACTUAL

A partir dels resultats de l'anàlisi dels diferents aspectes relacionats amb l'accessibilitat, descrits en els punts anteriors, s'ha classificat cada tram o element de tractament especial (ETE) en funció del seu nivell d'accessibilitat actual.

Les categories utilitzades en la classificació són les següents:

Accessible segons Orden (4 trams – 3,85% / 1 ETE – 25,00%)

S'inclouen en aquesta tipologia els trams de carrer o elements de tractament especial que aconsegueixen els paràmetres bàsics d'accessibilitat establerts en l'Orden, excepte algun aspecte de detall que no en dificulta l'ús. Cal tenir present que s'hi inclouen també els itineraris que tenen estrenyiments puntuals d'1,5 m, tal i com admetia l'Orden VIV/561, entenent que és un ajust raonable.

Adaptat segons Codi d'accessibilitat (3 trams – 2,88% / 0 ETE – 0,00%)

Els trams de carrer i elements de tractament especial que s'inclouen en aquesta tipologia són els que compleixen els paràmetres bàsics d'accessibilitat establerts en el Codi d'accessibilitat (Decret 135/95), excepte algun aspecte de detall que no en dificulta l'ús, però no compleixen els paràmetres definits per l'Orden, en general més restrictius.

Parcialment accessible (0 ETE – 0,00%)

Es dona aquest cas als elements de tractament especial en els quals es compleixen els paràmetres bàsics d'accessibilitat en, com a mínim, una zona de l'espai.

Accessible / Adaptat, si no fos pel pendent excessiu (0 trams – 0,00%)

S'hi inclouen els trams i recorreguts que fruit a l'orografia del terreny tenen un pendent longitudinal superior al 8% i/o un pendent transversal superior al 4%, però que compleixen la resta dels paràmetres bàsics d'accessibilitat establerts en l'Orden / Codi d'accessibilitat.

Convertible (78 trams – 75,00% / 3 ETE – 100,00%)

Són aquells trams de carrer o elements de tractament especial que actualment no compleixen l'Orden ni el Codi d'accessibilitat però que poden passar a ser accessibles (segons l'Orden) o adaptats (segons el Codi d'accessibilitat) o parcialment accessibles si s'hi realitzen certes intervencions.

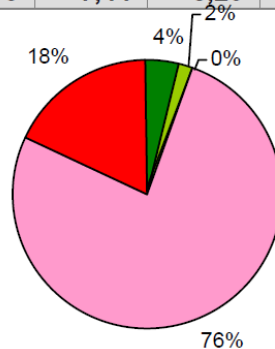
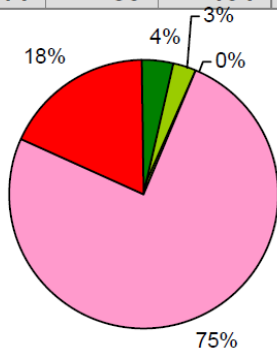
Inaccessible (19 trams – 18,27% / 0 ETE – 0,00%)

Pertanyen a aquesta categoria els trams i elements de tractament especial que actualment són inaccessibles i que per les seves característiques físiques no seran mai ni accessibles ni adaptats. Si són inaccessibles perquè l'orografia del terreny genera pendents elevats, s'hi pot

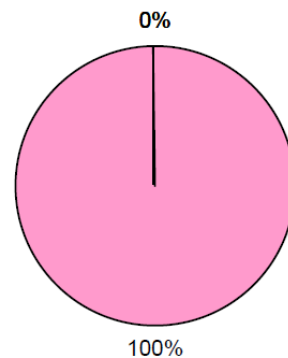
Intervenir per tal que passin a ser Accessibles/adaptats si no fos pel pendent excessiu. En canvi, si són carrers o recorreguts amb escales o massa estrets, tot i que s'hi puguin realitzar certes millores d'accessibilitat, per les seves condicions intrínseques, seguiran sent inaccessibles.

Els resultats obtinguts per a tot l'àmbit d'estudi són:

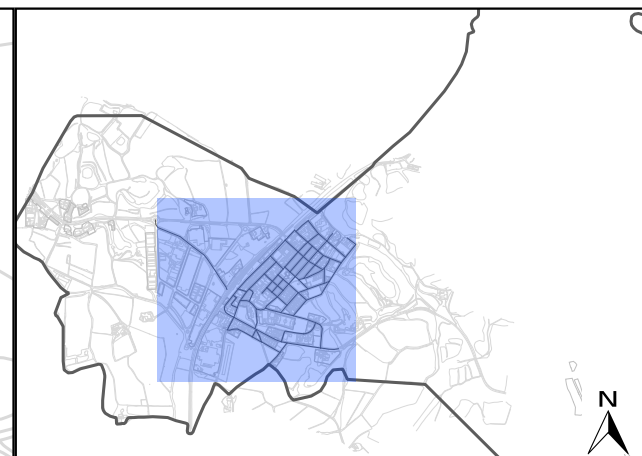
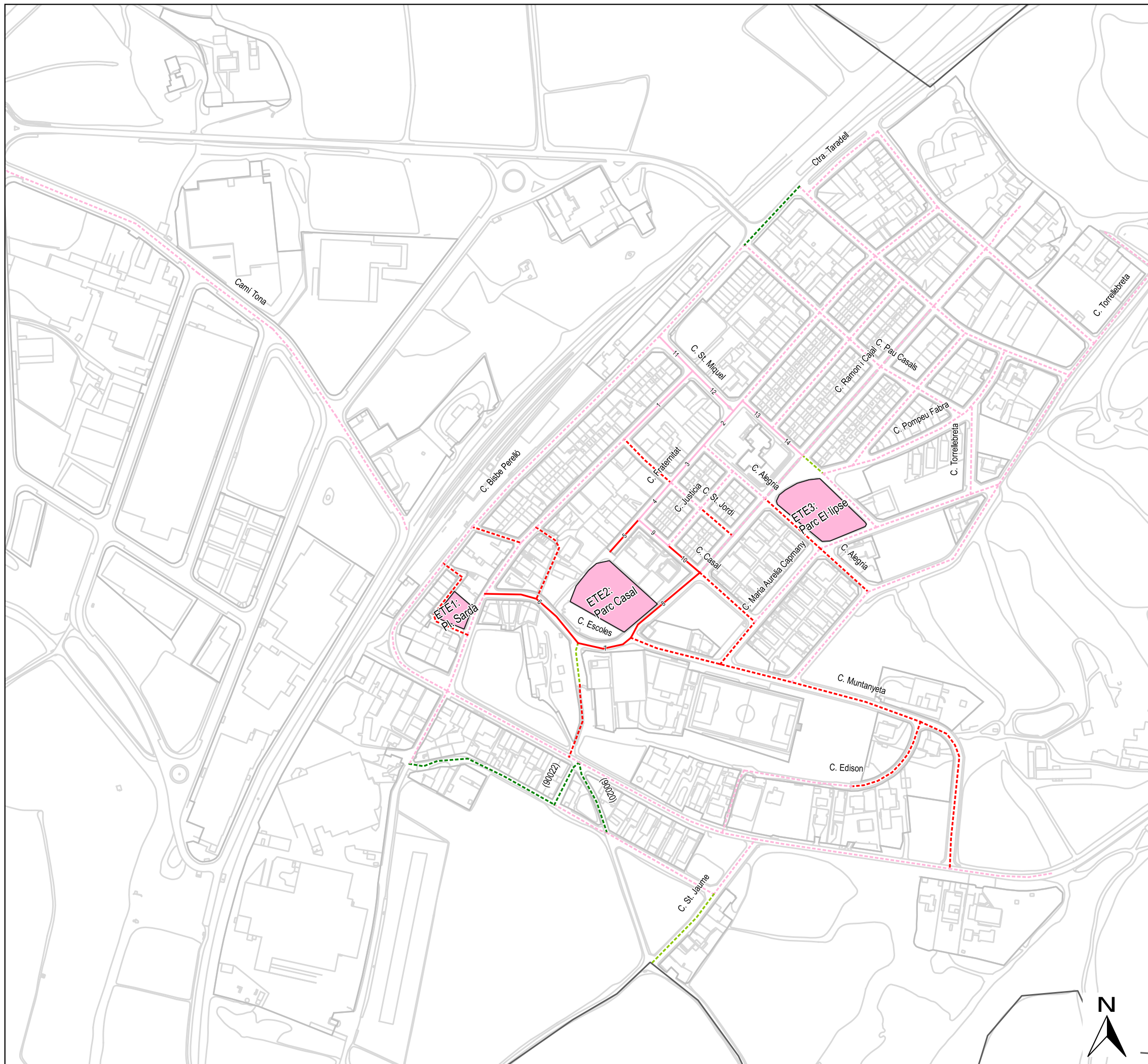
DIAGNÒSTIC	Nº DE TRAMS				LONGITUD TRAMS (km)			
	ZED	ZEG	TOTAL	%	ZED	ZEG	TOTAL	%
Accessible segons Orden	0	4	4	3,85	0,00	0,33	0,33	4,05
Adaptat segons el Codi d'accessibilitat	0	3	3	2,88	0,00	0,15	0,15	1,81
Accessible/Adaptat, si no fos pel pdt. excessiu	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Convertible	9	69	78	75,00	0,44	5,80	6,24	76,11
Inaccessible	5	14	19	18,27	0,32	1,16	1,48	18,04
TOTAL	14	90	104	100,00	0,76	7,44	8,20	100,00



ACCESSIBILITAT DELS ETE	Nº ELEM.	%
Accessible segons Orden	0	0,00
Adaptat segons el Codi d'accessibilitat	0	0,00
Parcialment accessible	0	0,00
Convertible	3	100,00
Inaccessible	0	0,00
TOTAL	3	100,00



A continuació s'adjunta el plànol **VP12: Estat actual de l'accessibilitat** on s'identifica cada tram i cada element de tractament especial (ETE) segons el seu nivell d'accessibilitat. Tal i com s'ha comentat, que un tram sigui inaccessible no vol dir que en tota la longitud del tram no es compleixin els requeriments d'accessibilitat, sinó que en com a mínim algun punt del tram s'incompleixen i, per tant, es malmet tota l'accessibilitat del tram.



PLA D'ACCESSIBILITAT: SANT MIQUEL DE BALENYÀ

VP12: Estat actual de l'accessibilitat

A) Trams de carrer

- Accessible segons l'Orden VIV/561 [N/D]
 - Adaptat segons el Codi d'accessibilitat [3]
 - Acc./Adap., si no fos pel pdt. excessiu [N/D]
 - Convertible [78]
 - Inaccessible [19]
- Tram d'estudi detallat [14]
- - - Tram d'estudi general [90]

B) Elements de tractament especial

- Accessible segons l'Orden VIV/561 [N/D]
- Adaptat segons el Codi d'accessibilitat [N/D]
- Parcialment accessible [N/D]
- Convertible [3]
- Inaccessible [N/D]



Document per vistingai Aukštaitis

4.9 NIVELL D'ACCESSIBILITAT RESULTANT DE L'EXECUCIÓ DE LES PROPOSTES DEL PLA (ZONA D'ESTUDI DETALLAT)

En funció de l'anàlisi realitzat i del diagnòstic del seu estat actual d'accessibilitat, per cada tram o element de tractament especial (ETE) de la zona d'estudi detallat es presenta en aquest pla una proposta d'intervenció encarada a millorar-ne l'accessibilitat fins allà on resulti possible i raonable, tenint en compte criteris de prioritats i d'eficiència econòmica. L'accessibilitat prevista en cada tram o element de tractament especial (ETE) després d'aplicar les intervencions proposades permet classificar-los novament en una de les següents categories:

Accessible segons Orden (ZED: 0 trams – 0,00% / 1 ETE – 33,33%)

S'inclouen en aquesta tipologia els trams de carrer o elements de tractament especial que actualment compleixen els paràmetres bàsics d'accessibilitat establerts en l'Orden o que, un cop executades les intervencions proposades, passaran a complir-ho.

Adaptat segons Codi d'accessibilitat (ZED: 9 trams – 64,29% / 0 ETE – 0,00%)

Els trams de carrer i elements de tractament especial que s'inclouen en aquesta tipologia són els que compleixen els paràmetres bàsics d'accessibilitat establerts en el Codi d'accessibilitat (Decret 135/95) o que, un cop executades les intervencions proposades, passaran a complir-lo. El cost de les intervencions que serien necessàries per tal de convertir-los en accessibles es considera desproporcionat i poc prioritari.

Parcialment accessible (ZED: 2 ETE – 66,67%)

Es dona aquest cas als elements de tractament especial en els quals es compleixen els paràmetres bàsics d'accessibilitat en, com a mínim, una zona de l'espai o que, un cop executades les intervencions proposades, passaran a complir-los.

Accessible / Adaptat, si no fos pel pendent excessiu (ZED: 5 trams – 35,71%)

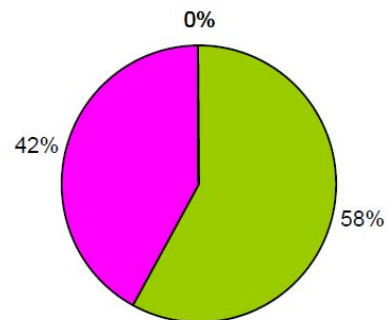
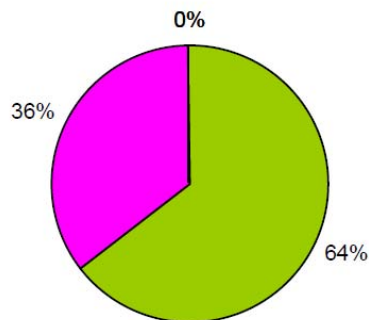
S'hi inclouen els trams que fruit a l'orografia del terreny tenen un pendent longitudinal superior al 8% i/o un pendent transversal superior al 4%, però que compleixen, o han passat a complir un cop executades les intervencions proposades, la resta dels paràmetres bàsics d'accessibilitat establerts en l'Orden / Codi d'accessibilitat, excepte algun aspecte de detall que no en dificulta l'ús.

Inaccessible (ZED: 0 trams – 0,00% / 0 ETE – 0,00%)

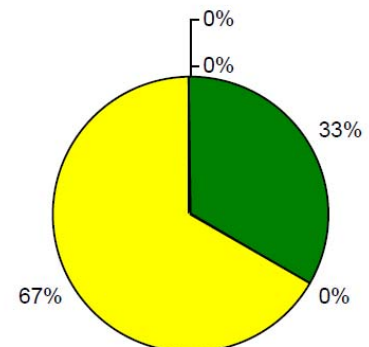
Pertanyen a aquesta categoria els trams i elements de tractament especial que actualment són inaccessibles i que per les seves característiques físiques no seran mai ni accessibles ni adaptats (amb escales, massa estret,...), tot i que se'ls hi hagi pogut millorar les condicions d'accessibilitat.

Els resultats obtinguts per a tota la zona d'estudi detallat són:

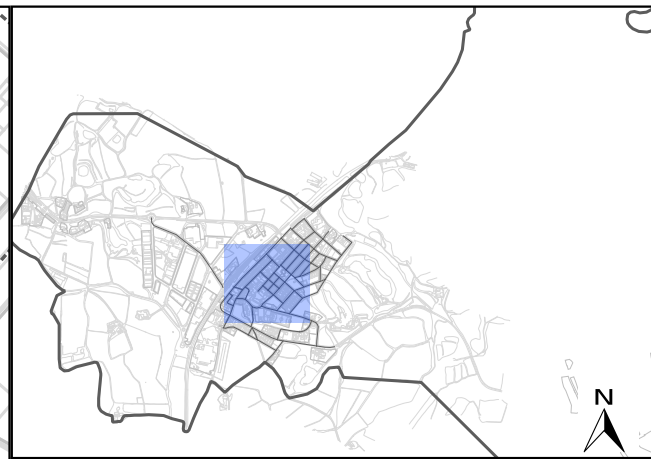
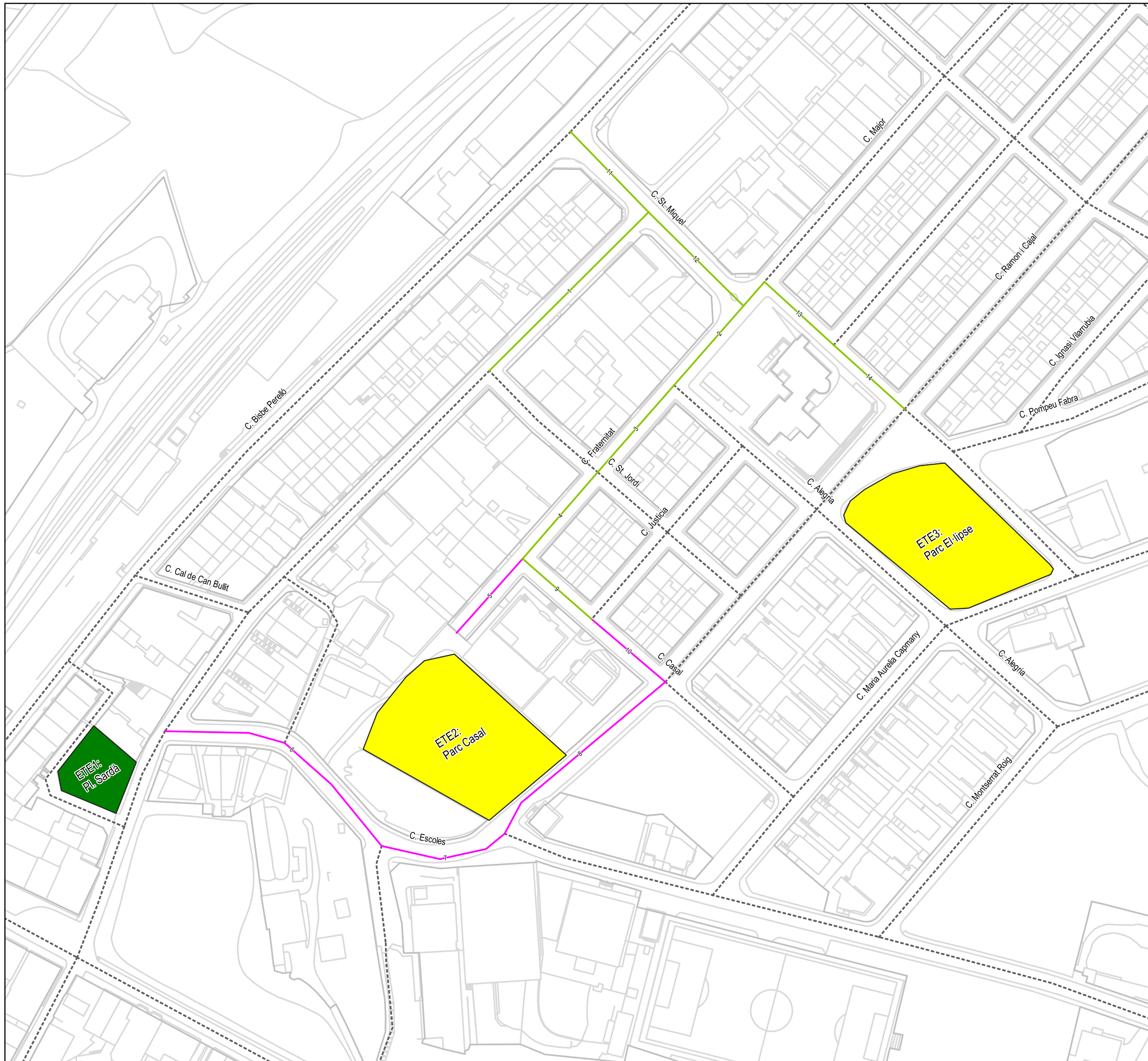
ACCESSIBILITAT RESULTANT	Nº DE TRAMS ZED	%	LONGITUD TRAMS (km)	%
Accessible	0	0,00	0,00	0,00
Adaptat	9	64,29	0,44	57,86
Acc./Adap., si pdt. no excessiu	5	35,71	0,32	42,14
Inaccessible	0	0,00	0,00	0,00
Sense proposta	0	0,00	0,00	0,00
TOTAL	14	100,00	0,76	100,00



ACCESSIBILITAT RESULTANT DELS ETE	Nº ELEM.	%
Accessible	1	33,33
Adaptat	0	0,00
Parcialment accessible	2	66,67
Inaccessible	0	0,00
Sense proposta	0	0,00
TOTAL	3	100,00



A continuació s'adjunta el plànol **VP13: Accessibilitat resultant de les propostes del Pla (ZED)** on s'identifica cada tram i cada element de tractament especial (ETE) de la zona d'estudi detallat segons el nivell d'accessibilitat que assoliran un cop executades les propostes d'intervenció del Pla. Tal i com s'ha comentat, que un tram sigui inaccessible no vol dir que en tota la longitud del tram no es compleixin els requeriments d'accessibilitat, sinó que en com a mínim algun punt del tram s'incompleixen i, per tant, es malmet tota l'accessibilitat del tram.



PLA D'ACCESSIBILITAT: SANT MIQUEL DE BALENYÀ

VP13: Accessibilitat resultant de les propostes del Pla (ZED)

A) Trams de carrer

- Accessible [N/D]
- Adaptat [9]
- Acc./Adap., si no fos pel pdt. excessiu [5]
- Inaccessible [N/D]
- No es realitza proposta d'intervenció [N/D]
- Paràmetre no analitzat (ZEG) [90]

B) Elements de tractament especial

- Accessible [1]
- Adaptat [N/D]
- Parcialment accessible [2]
- Inaccessible [N/D]
- No es realitza proposta d'intervenció [N/D]

Document per vistingai Aukštųjų

5. PRESSUPOST D'ACTUACIÓ A LA ZONA D'ESTUDI DETALLAT

Per poder quantificar l'aplicació pràctica del Pla s'han definit uns criteris i s'han utilitzat uns instruments que s'expliquen a continuació.

5.1 ÀMBIT DE VALORACIÓ

La valoració de les actuacions abasta totes les propostes d'intervenció pels trams de carrer inclosos en la zona d'estudi detallat (ZED), tractant de completar, mitjançant la implantació del Pla d'Accessibilitat, una trama de vianants segregada o compatible amb el trànsit rodat que permeti intercomunicar, de forma accessible, els diferents espais, edificis, equipaments, serveis, comerços, etc. que conformen aquests itineraris definits per l'Ajuntament com a prioritaris. També es valora el cost d'adaptar els espais lliures i places de l'EMD definits per l'Ajuntament. Es valora, per tant, el cost de l'adaptació dels 14 trams de la zona d'estudi detallat i 3 elements de tractament especial (ETE) de l'EMD.

5.2 COST DE REPOSICIÓ DELS DÈFICITS

Cal tenir present que la valoració econòmica de les propostes d'intervenció defineix més un ordre de magnitud del que significaria el cost d'execució de la proposta que no pas un cost real de l'obra a executar. Així mateix, recordar que s'avalua exclusivament el cost de reposició dels dèficits en matèria d'accessibilitat, sense comptabilitzar altres intervencions que se'n puguin derivar o casuístiques particulars que puguin fer diferir el preu de forma substancial. En l'annex 3 es localitza la base de preus utilitzada.

5.3 BASE DE PREUS. PARTIDES D'OBRA VALORADES



La base de preus unitaris que ha servit per valorar les actuacions proposades, constitueix l'annex A.3. *Base de Preus* d'aquest capítol II, i s'ha elaborat tenint en compte els següents criteris:

- A) Descripció del concepte (Partida). El text respon més a l'explicació del dèficit que cal esmenar que no pas a la descripció constructiva de la partida.
- B) Preu unitari (Cost). Es fixa per unes condicions genèriques que defineixen un Orden de magnitud, però no contempla les situacions particulars.

5.4 QUANTIFICACIÓ

El pressupost total d'execució material del Pla d'accessibilitat en la via pública és de **422.423,37€**. A aquest valor, caldrà afegir els percentatges corresponents a les despeses generals, el benefici industrial, cost dels projectes executius i les direccions d'obra, i l'IVA.

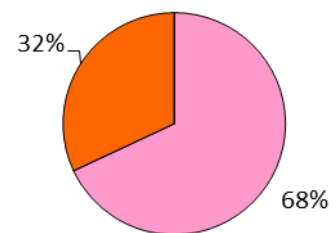
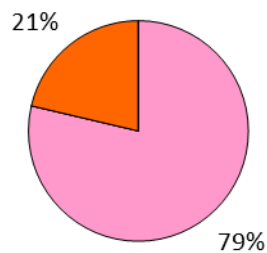
S'ha classificat cada tram de carrer i cada ETE segons el cost de les propostes d'intervenció en:

-  Sense intervenció
-  Menys de 10.000€

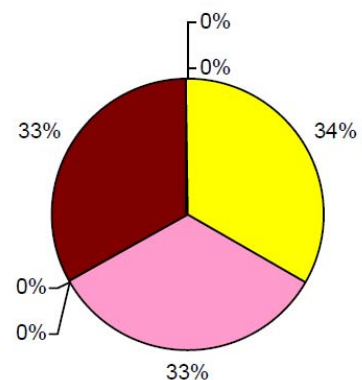


Els resultats obtinguts per a tota la zona d'estudi detallat són:

COST D'INTERVENCIÓ	Nº TRAMS ZED	%	LONG. (km)	%
Entre 10.000 i 20.000€	11	78,57	0,52	68,03
Entre 20.000 i 50.000€	3	21,43	0,24	31,97
TOTAL	14	100,00	0,76	100,00



COST D'INTERVENCIÓ DELS ETE	Nº ELEM.	%
Sense intervenció	0	0,00
Menys de 10.000€	1	33,33
Entre 10.000 i 20.000€	1	33,33
Entre 20.000 i 50.000€	0	0,00
Entre 50.000 i 100.000€	0	0,00
Més de 100.000€	1	33,33
No pressupostat	0	0,00
TOTAL	3	100,00



A continuació s'adjunta el **Pressupost d'intervenció de la Zona d'estudi detallat** i el plànol **VP14: Nivell d'intervenció pressupostària (ZED)** on es mostra cada tram de carrer i element de tractament especial de la zona d'estudi detallat segons el cost de les propostes d'intervenció.

Pressupost d'intervenció de la zona d'estudi detallat
--

ID	TRAM DE CARRER	PRESSUPOST
1	C. Camí Ral entre C. St. Miquel i C. St. Jordi	19.287,46 €
2	C. Fraternitat entre C. St. Miquel i C. Alegria Carrer de l'Alegria	12.998,34 €
3	C. Fraternitat entre C. Alegria Carrer de l'Alegria i C. St. Jordi	12.049,84 €
4	C. Fraternitat entre C. St. Jordi i C. Casal	12.049,84 €
5	C. Fraternitat entre C. Casal i Cul de sac	18.169,92 €
6	C. Escoles entre C. Camí Ral i (90016)	45.223,42 €
7	C. Escoles entre (90016) i C. Muntanyeta	36.845,18 €
8	C. Escoles entre C. Muntanyeta i C. Casal	25.736,14 €
9	C. Casal entre C. Fraternitat i C. Justicia	15.567,27 €
10	C. Casal entre C. Justicia i C. Escoles	15.749,84 €
11	C. St. Miquel entre C. Bisbe Perelló i C. Camí Ral	13.012,38 €
12	C. St. Miquel entre C. Camí Ral i C. Fraternitat	12.079,84 €
13	C. St. Miquel entre C. Fraternitat i C. St. Antoni Maria Claret	11.325,92 €
14	C. St. Miquel entre C. St. Antoni Maria Claret i C. Francesc Moragas	12.597,98 €
PRESSUPOST PER A TOTS ELS TRAMS		262.693,37 €

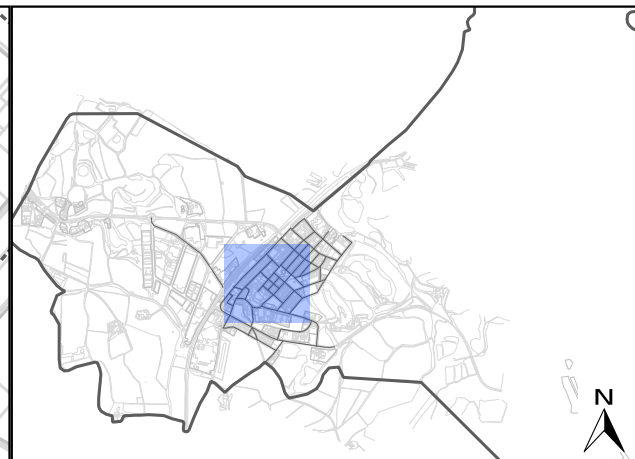
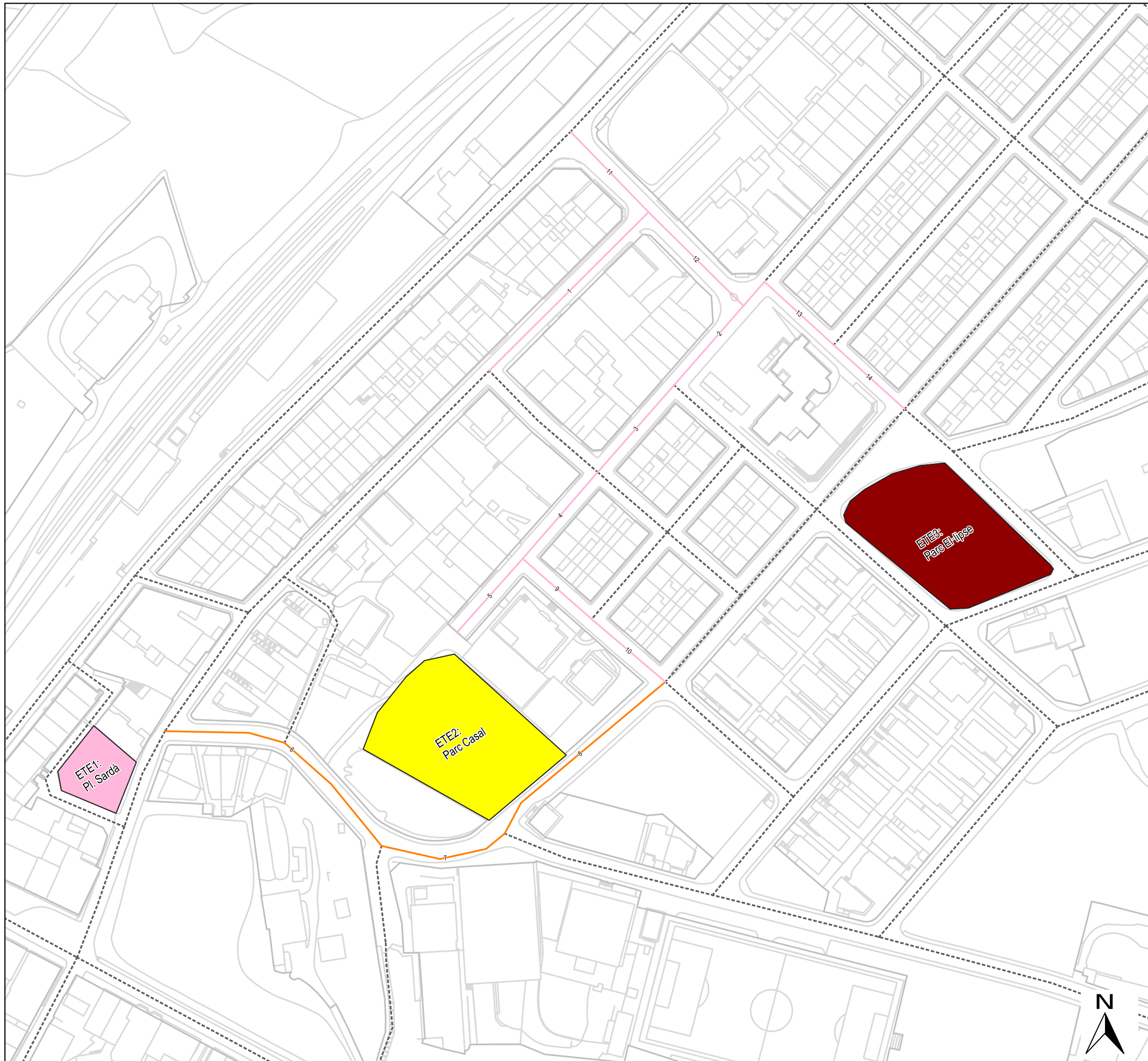
ID	ELEMENT DE TRACTAMENT ESPECIAL	PRESSUPOST
1	Pl. Sardà	16.520,00 €
2	Parc Casal	135.570,00 €
3	Parc El·lipse	7.640,00 €
PRESSUPOST PER A TOTS ELS ELEMENS DE TRACTAMENT ESPECIAL		159.730,00 €

PRESSUPOST TOTAL DE LA ZONA D'ESTUDI DETALLAT
--

422.423,37 €

VP14: Cost d'intervenció als Trams i Espais lliures

Document per vistingrau Ajuntament



**PLA D'ACCESSIBILITAT:
SANT MIQUEL DE BALENYÀ**

**VP14: Nivell d'intervenció pressupostària
(ZED)**

A) Trams de carrer

- Sense propostes, estat actual acceptable [N/D]
- Menys de 10.000€ [N/D]
- Entre 10.000 i 20.000€ [11]
- Entre 20.000 i 50.000€ [3]
- Entre 50.000 i 100.000€ [N/D]
- Més de 100.000€ [N/D]
- Paràmetre no analitzat (ZEG) [90]

B) Elements de tractament especial

- Sense propostes, estat actual acceptable [N/D]
- Menys de 10.000€ [1]
- Entre 10.000 i 20.000€ [1]
- Entre 20.000 i 50.000€ [N/D]
- Entre 50.000 i 100.000€ [N/D]
- Més de 100.000€ [1]



6. PLA D'ETAPES

La informació recopilada a l'anàlisi de l'estat actual i les propostes d'intervenció a cada tram de carrer o espai lliure de la zona d'estudi detallat de l'EMD constitueixen la base de dades principal per intervenir en el territori amb l'objectiu de millorar l'accessibilitat. Un cop recollida aquesta informació i establertes les actuacions que calen dur a terme, es realitza a continuació una proposta de Pla d'etapes d'execució de les intervencions pressupostades a la zona d'estudi detallat.

Així, per facilitar la implementació i el desenvolupament del Pla, s'identificaran quines són les intervencions que cal realitzar de forma urgent, quines són de caràcter prioritari i quines poden quedar, sense ser menys importants que les primeres, més en segon terme.

6.1 CRITERIS DE PRIORITZACIÓ

Per a poder definir el Pla d'etapes, s'ha considerat oportú donar màxima prioritat a aquelles intervencions que suposen un risc per a les persones (elements que sobresurten a poca alçada, reixes que poden provocar ensopegades,...).

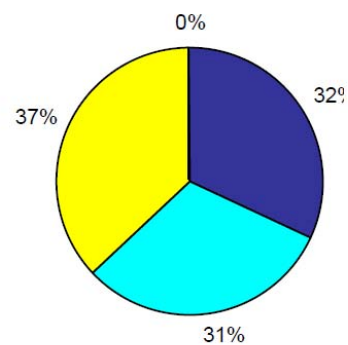
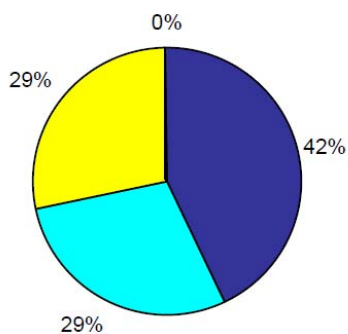
Per altra banda, s'ha considerat que les actuacions menys prioritàries són les que fan referència a millores de mobiliari o elements que no es considera que afectin a paràmetres bàsics d'accessibilitat, si no, que són millores que faciliten el seu ús que són recomanacions de caràcter secundari. Així mateix, les intervencions que fan referència a la millora dels paràmetres de les escales per tal de fer-les més amables (però que seguiran suposant una barrera per a persones amb problemes de mobilitat) es consideren poc prioritàries.

Per la resta d'actuacions, s'ha optat per donar prioritat als trams de més volum de circulació de vianants, i on es concentra la major part dels equipaments i centres d'interès de la població, permetent que l'adaptació sigui coherent amb l'estructura urbana del nucli.

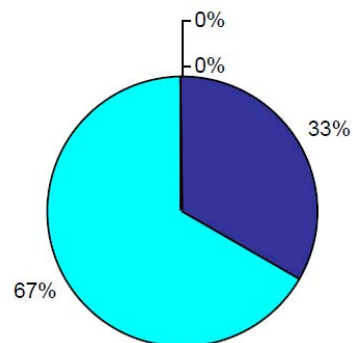
En aquesta línia, s'han classificat els trams de carrer i els elements de tractament especial (ETE) de la zona d'estudi detallat, tenint en compte els aspectes definits anteriorment, segons si la prioritat d'intervenció ha de ser alta, mitja o baixa.

Els resultats obtinguts per a tota la zona d'estudi detallat són:

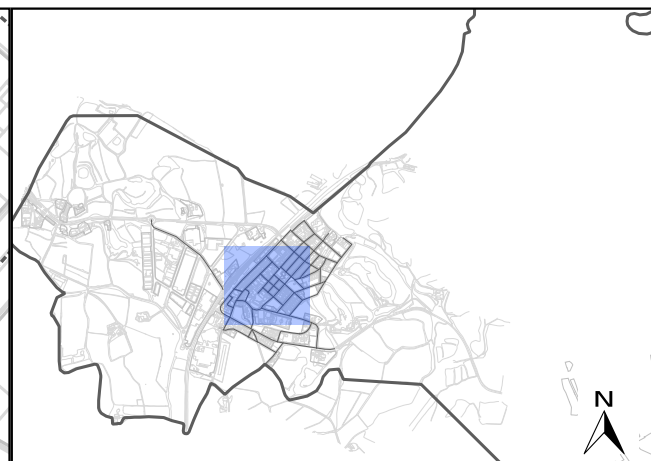
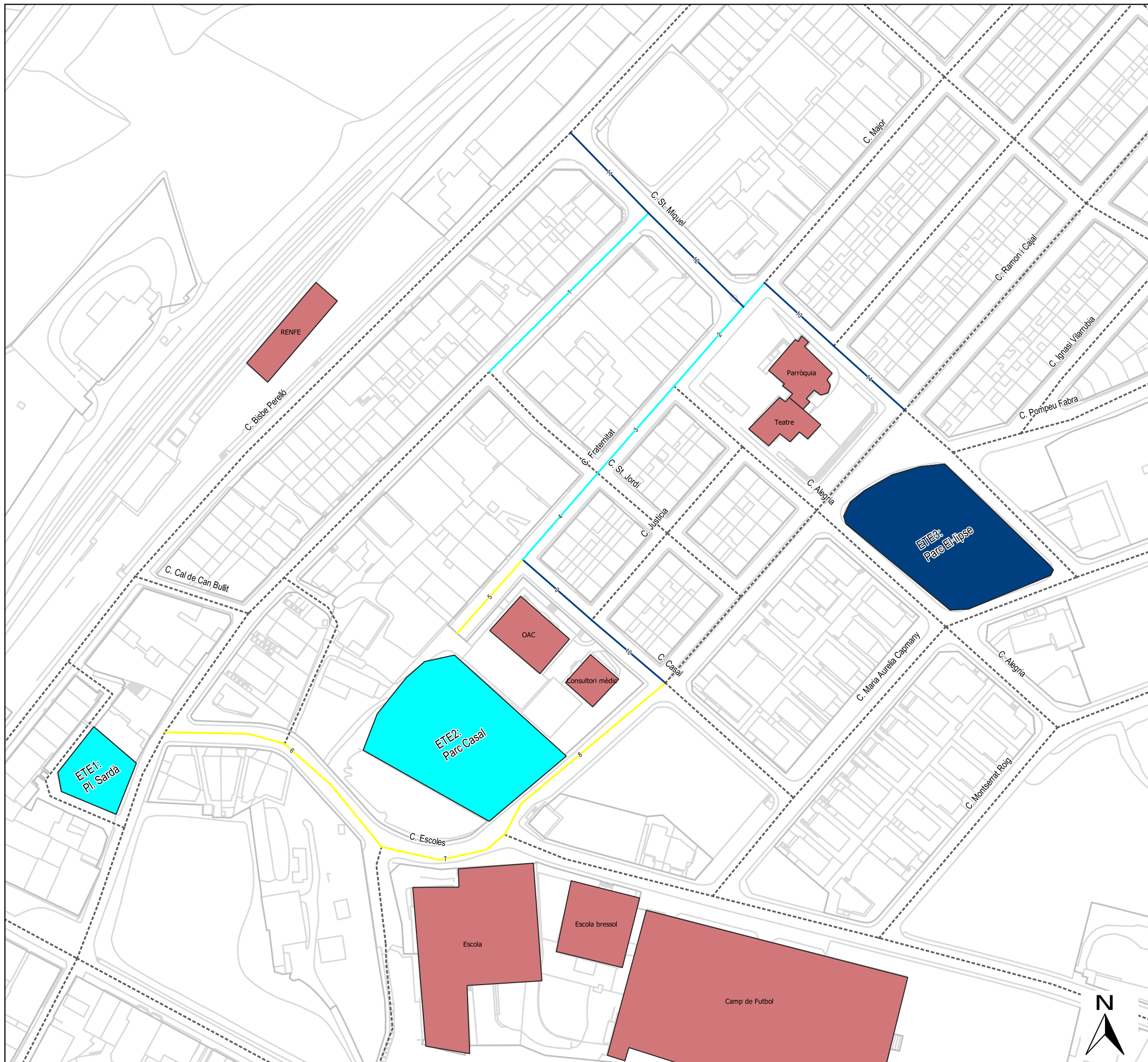
PRIORITAT D'INTERVENCIÓ	Nº TRAMS ZED	%	LONG. (km)	%
Alta	6	42,86	0,24	32,23
Mitja	4	28,57	0,23	30,65
Baixa	4	28,57	0,28	37,12
Sense proposta	0	0,00	0,00	0,00
TOTAL	14	100,00	0,76	100,00



PRIORITAT D'INTERVENCIÓ DELS ETE	Nº ELEM.	%
Alta	1	33,33
Mitja	2	66,67
Baixa	0	0,00
Sense proposta	0	0,00
TOTAL	3	100,00



Aquesta classificació es pot observar en el plànol **VP15: Prioritat d'intervenció (ZED)** que s'adjunta a continuació.



**PLA D'ACCESSIBILITAT:
SANT MIQUEL DE BALENYÀ**

VP15: Prioritat d'intervenció (ZED)

A) Trams de carrer

- Alta [6]
- Mitja [4]
- Baixa [4]
- - - Paràmetre no analitzat (ZEG) [90]

B) Elements de tractament especial

- Alta [1]
- Mitja [2]
- Baixa [N/D]

Document per vistingai Aukštųjų

6.2 CRITERIS D'OPERATIVITAT. SISTEMÀTICA

La proposta d'actuació a cada tram i a cada element de tractament especial que s'inclou al final de cadascuna de les fitxes, queda necessàriament limitada per l'abast del Pla que detecta els dèficits d'accessibilitat i determina un nivell mínim d'intervenció per resoldre'ls.

Però l'actuació urbana conseqüent no té perquè limitar-se al que es proposa. Per exemple, n'hi hauria prou amb desplaçar un pal d'instal·lació aèria situat al mig de la vorera dificultant el pas, quan la intervenció urbana pot plantejar el soterrament del traçat.

El Pla pretén aproximacions a la realitat que facilitin actuacions diverses, des de intervencions puntuals per resoldre un dèficit determinat, fins a plans integrals de millora o renovació urbana que incorporin l'accessibilitat.

De fet, podria dir-se que a l'hora de gestionar l'aplicació del Pla d'Accessibilitat les actuacions sobre l'espai urbà són de tres tipus :

- A) Per incloure en programes d'actuació municipal. Són aquelles obres que afecten la configuració del carrer o espai públic, és a dir, obres de construcció de noves voreres o recorreguts de vianants, eixamplament de voreres o recorreguts de vianants existents, conversió en plataforma única.
- B) Per incloure en operacions de manteniment. Són obres puntuals que afecten a un determinat element urbà mal ubicat, mal dissenyat, malmès o inexistent. Per tant són obres de col·locació, reubicació, substitució, reposició o arranjament de qualsevol element urbà, excepte guals de vianants i semàfors adaptats per a invidents si n'hi ha.
- C) Pròpies d'Accessibilitat. Afecten als guals de vianants i als semàfors adaptats per a invidents quan siguin necessaris, com elements a incorporar per garantir l'accessibilitat. Són doncs, intervencions de construcció o col·locació, remodelació o substitució, arranjament o reposició i reubicació d'aquests elements.

Evidentment, aquesta diferenciació no és rígida i qualsevol de les actuacions proposades pot ser inclosa puntualment en un o altre grup, tot i que actuacions dels grups B i C s'incorporaran habitualment a operacions de més envergadura mentre que modificacions de la configuració dels espais públics i dels carrers difícilment es poden contemplar com intervencions de manteniment o pròpies d'accessibilitat.

A més cal tenir en compte que són diversos els agents que poden dur-les a terme. La urbanització d'un carrer o sector pot ser d'iniciativa privada, la reposició dels elements urbans malmesos com a conseqüència de la construcció d'un edifici correspon al promotor, les reparacions de les xarxes de serveis acostumen a fer-les les empreses subministradores o concessionàries, diverses contractacions d'obres i serveis es poden externalitzar, etc., el que multiplica i diversifica els agents que intervenen sobre els carrers i espais públics.

6.3 FASES D'EXECUCIÓ

El Pla d'etapes que es proposa per portar a terme totes les actuacions que es requereixen per adaptar o millorar l'accessibilitat dels carrers, places i parcs de la zona d'estudi detallat de Sant Miquel de Balenyà és el que s'adjunta a continuació. El Pla pot ser modificat a conveniència dels tècnics municipals, segons les seves necessitats.

En base als criteris definits, es proposa un Pla d'actuació de 3 etapes en les quals s'inclouen els següents tipus d'actuacions:

ETAPA 1

Actuacions per solucionar aspectes que poden suposar un **risc** per a persones.

Totes les actuacions (excepte les que fan referència a recomanacions, aspectes no prioritaris o a escales) dels trams de **prioritat d'intervenció alta**.

ETAPA 2

Totes les actuacions (excepte les que fan referència a recomanacions, aspectes no prioritaris o a escales) dels trams de **prioritat d'intervenció mitja** i dels trams de **prioritat d'intervenció baixa** amb una amplada lliure de pas de menys de 0,90 m.

Totes les actuacions de l'ETE 1 i 2 classificats com a **prioritat d'intervenció alta**

ETAPA 3

Totes les actuacions (excepte les que fan referència a recomanacions, aspectes no prioritaris o a escales) dels trams de **prioritat d'intervenció baixa** amb una amplada lliure de pas de més de 0,90 m.

Actuacions que fan referència a **recomanacions** o a disposicions normatives d'accessibilitat que **no es consideren prioritàries**. Per exemple:

- Reemplaçament de bancs per uns d'accessibles (amb reposabraços, respallers i situats a alçada accessible).
- Protecció d'escocells d'arbres amb reixes accessibles, quan els arbres es localitzen en voreres molt amples o passeigs on la probabilitat de caiguda és baixa.
- Reemplaçament d'una paperera per una d'accessible o modificació de l'alçada on s'ubica.

Actuacions que fan referència a **escales** (col·locar passamans, modificar dimensions, reemplaçar paviment per un de diferenciat a l'inici i final,...).

Totes les actuacions de l'ETE 3 classificat com a **prioritat d'intervenció mitja**

A continuació s'adjunta el pla d'etapes proposat:

PLA D'ETAPES

CONCEPTE	ETAPA 1		ETAPA 2		ETAPA 3		TOTAL PER CONCEPTE
	PEM (€)	Trams on s'intervé	PEM (€)	Trams on s'intervé	PEM (€)	Trams on s'intervé	PEM (€)
Modificació de l'alçada d'un element perillós	0,00 €		0,00 €		0,00 €		0,00 €
Urbanització en plataforma única o ampliació voreres	0,00 €		9.640,00 €	5	1.236,30 €	8	10.876,30 €
Substitució o millora de paviment (inclòs reixes/escocells)	360,00 €	12, 13	900,00 €	5	199,26 €	7	1.459,26 €
Substitució, desplaçament o millora de mobiliari o element urbà	2.398,14 €	9, 10, 14			5.002,00 €	2, 5, 6, 7, 8	7.400,14 €
Enderroc, construcció o millora de guais	71.978,93 €	9, 10, 11, 12, 13, 14	61.311,90 €	1, 2, 3, 4, 5	59.070,68 €	6, 7, 8	192.361,51 €
Enderroc, construcció o millora de rampa							0,00 €
Enderroc, construcció o millora d'escales					1.396,16 €	9	1.396,16 €
Col·locació, substitució o desplaçament de baranes o passamans	4.200,00 €	9, 10	0,00 €		45.000,00 €	6, 7, 8	49.200,00 €
Elements de tractament especial	0,00 €		24.160,00 €		135.570,00 €		159.730,00 €
TOTAL PER ETAPA	78.937,07 €		96.011,90 €		247.474,40 €		422.423,37 €

Document per vistingai Aukštųjų

7. INDICADORS

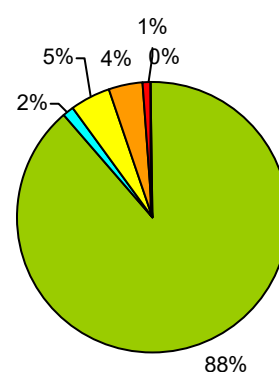
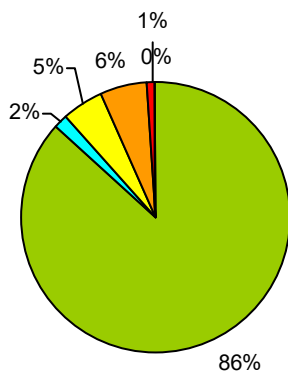
Com a resum del Pla d'accessibilitat en la via pública, es presenta a continuació unes taules i gràfiques dels resultats en xifres dels diferents paràmetres analitzats de l'estat actual, tan de la zona d'estudi detallat com de la zona d'estudi general.

ID	TRAM DE CARRER	DIAGNÒSTIC	RESULTANT	INTERVENCIÓ
1	C. Camí Ral entre C. St. Miquel i C. St. Jordi	Convertible	Adaptat	Entre 10.000 i 20.000€
2	C. Fraternitat entre C. St. Miquel i C. Alegria Carrer de l'Alegria	Convertible	Adaptat	Entre 10.000 i 20.000€
3	C. Fraternitat entre C. Alegria Carrer de l'Alegria i C. St. Jordi	Convertible	Adaptat	Entre 10.000 i 20.000€
4	C. Fraternitat entre C. St. Jordi i C. Casal	Convertible	Adaptat	Entre 10.000 i 20.000€
5	C. Fraternitat entre C. Casal i Cul de sac	Inaccessible	Accessible/Adaptat, si no fos pel pdt. excessiu	Entre 10.000 i 20.000€
6	C. Escoles entre C. Camí Ral i (90016)	Inaccessible	Accessible/Adaptat, si no fos pel pdt. excessiu	Entre 20.000 i 50.000€
7	C. Escoles entre (90016) i C. Muntanyeta	Inaccessible	Accessible/Adaptat, si no fos pel pdt. excessiu	Entre 20.000 i 50.000€
8	C. Escoles entre C. Muntanyeta i C. Casal	Inaccessible	Accessible/Adaptat, si no fos pel pdt. excessiu	Entre 20.000 i 50.000€
9	C. Casal entre C. Fraternitat i C. Justicia	Convertible	Adaptat	Entre 10.000 i 20.000€
10	C. Casal entre C. Justicia i C. Escoles	Inaccessible	Accessible/Adaptat, si no fos pel pdt. excessiu	Entre 10.000 i 20.000€
11	C. St. Miquel entre C. Bisbe Perelló i C. Camí Ral	Convertible	Adaptat	Entre 10.000 i 20.000€
12	C. St. Miquel entre C. Camí Ral i C. Fraternitat	Convertible	Adaptat	Entre 10.000 i 20.000€
13	C. St. Miquel entre C. Fraternitat i C. St. Antoni Maria Claret	Convertible	Adaptat	Entre 10.000 i 20.000€
14	C. St. Miquel entre C. St. Antoni Maria Claret i C. Francesc Moragas	Convertible	Adaptat	Entre 10.000 i 20.000€

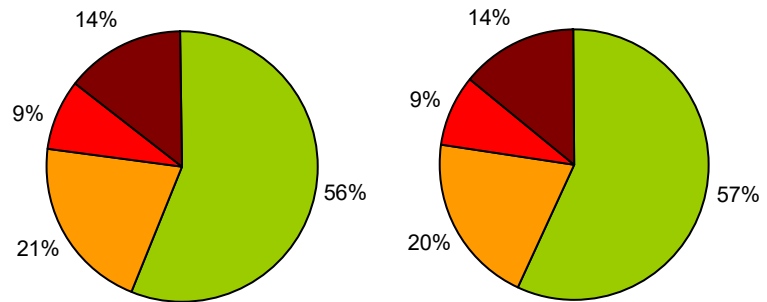
ID	ELEMENT TRACT. ESPECIAL	DIAGNÒSTIC	RESULTANT	INTERVENCIÓ
1	Pl. Sardà	Convertible	Accessible	Entre 10.000 i 20.000€
2	Parc Casal	Convertible	Parcialment accessible	Menys de 10.000€
3	Parc El·lipse	Convertible	Parcialment accessible	Més de 100.000€

Document per vistingrau Ajuntament

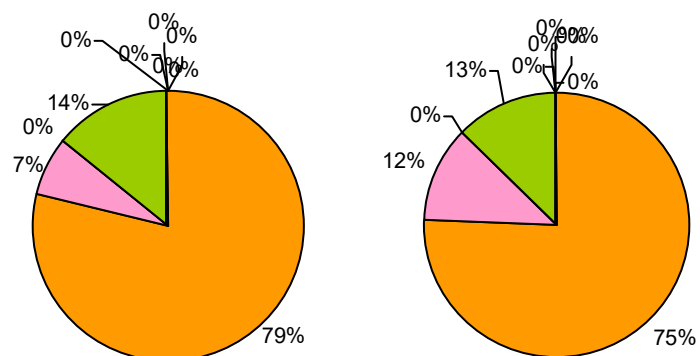
TIPOLOGIA DE CARRERS	Nº DE TRAMS				LONGITUD TRAMS (km)			
	ZED	ZEG	TOTAL	%	ZED	ZEG	TOTAL	%
Amb voreres i secció de carrer d'amplada ≥ 7 m	14	76	90	86,54	0,76	6,50	7,26	88,50
Amb voreres i secció de carrer d'amplada < 7 m	0	2	2	1,92	0,00	0,13	0,13	1,57
Plataforma única	0	5	5	4,81	0,00	0,40	0,40	4,89
No urbanitzat	0	6	6	5,77	0,00	0,35	0,35	4,21
Escales/rampa esglaonada	0	1	1	0,96	0,00	0,07	0,07	0,83
En obres	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL	14	90	104	100,00	0,76	7,44	8,20	100,00



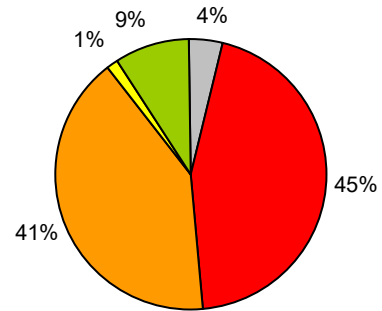
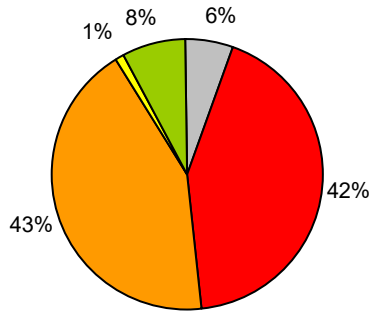
PENDENT LONGITUDINAL	Nº DE TRAMS				LONGITUD TRAMS (km)			
	ZED	ZEG	TOTAL	%	ZED	ZEG	TOTAL	%
Baix (pdt ≤ 6%)	8	50	58	55,77	0,40	4,25	4,65	56,76
Mig (6 < pdt ≤ 8%)	1	21	22	21,15	0,04	1,64	1,68	20,45
Alt (8 < pdt ≤ 10%)	1	8	9	8,65	0,04	0,67	0,71	8,66
Molt alt (10% < pdt)	4	11	15	14,42	0,28	0,88	1,16	14,12
TOTAL	14	90	104	100,00	0,76	7,44	8,20	100,00



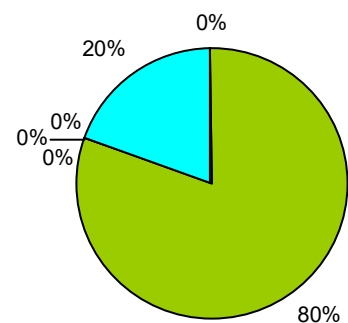
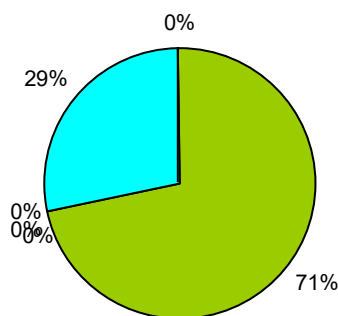
AMPLADA DE LES VORERES	Nº DE TRAMS ZED	%	LONGITUD TRAMS (km)	%
No urbanitzat	0	0,00	0,00	0,00
Inexistent	0	0,00	0,00	0,00
A < 0,9 m	0	0,00	0,00	0,00
0,9 ≤ A < 1,5 m	11	78,57	0,57	75,69
1,5 ≤ A < 1,8 m	1	7,14	0,09	11,62
1,8 ≤ A < 2,0 m	0	0,00	0,00	0,00
2,0 ≤ A < 3,0 m	2	14,29	0,10	12,68
3,0 m ≤ A	0	0,00	0,00	0,00
Plataforma única	0	0,00	0,00	0,00
Escales/rampa esglaonada	0	0,00	0,00	0,00
TOTAL	14	100,00	0,76	100,00



AMPLADA LLIURE DE PAS	Nº DE TRAMS				LONGITUD TRAMS (km)			
	ZED	ZEG	TOTAL	%	ZED	ZEG	TOTAL	%
No urbanitzat	0	6	6	5,77	0,00	0,35	0,35	4,21
A < 0,9 m	4	40	44	42,31	0,15	3,47	3,62	44,13
0,9 ≤ A < 1,5 m	10	35	45	43,27	0,61	2,77	3,38	41,16
1,5 ≤ A < 1,8 m	0	1	1	0,96	0,00	0,12	0,12	1,40
1,8 m ≤ A	0	8	8	7,69	0,00	0,75	0,75	9,10
TOTAL	14	90	104	100,00	0,76	7,44	8,20	100,00

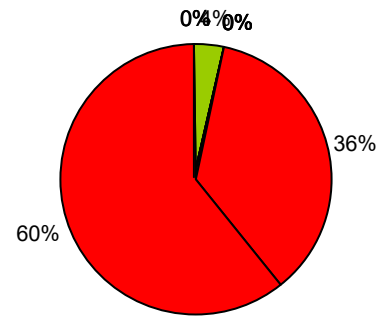


INTERVENCIÓ PROPOSADA PER MILLORAR AMPLADA PAS VORERES	Nº DE TRAMS ZED	%	LONGITUD TRAMS (km)	%
Adaptat	10	71,43	0,61	80,18
Urbanitzar/Convertir en plataforma única	0	0,00	0,00	0,00
Ampliar vorera	0	0,00	0,00	0,00
Urbanitzar vorera	0	0,00	0,00	0,00
Retirar obstacle	4	28,57	0,15	19,82
Sense intervenció	0	0,00	0,00	0,00
TOTAL	14	100,00	0,76	100,00

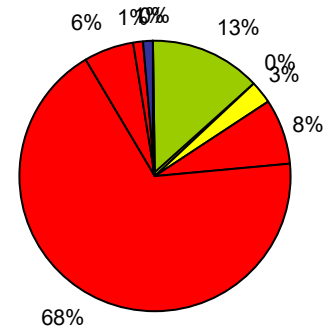


*** Document per vistingrau Ajuntament ***

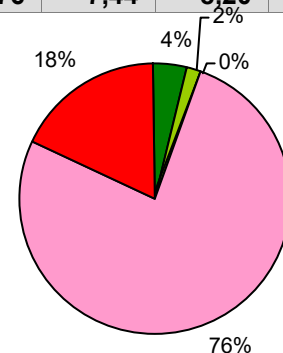
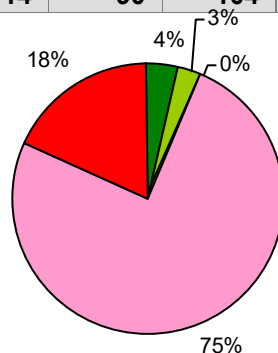
TIPOLOGIA GOALS / PASSOS	Nº PUNTS C.C. ZED	%
Plataforma	0	0,00
Pas elevat	0	0,00
Un pla	2	3,57
Tres plans	0	0,00
Deprimit / illeta	0	0,00
Barca	0	0,00
Vehicles	0	0,00
No urbanitzat	0	0,00
No hi ha gual	20	35,71
No hi ha pas	34	60,71
No cal pas	0	0,00
TOTAL	56	100,00



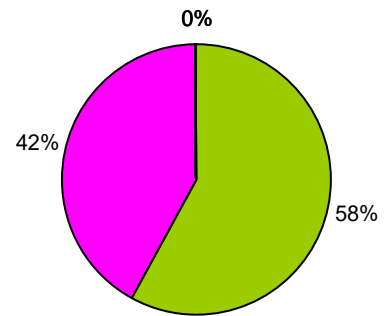
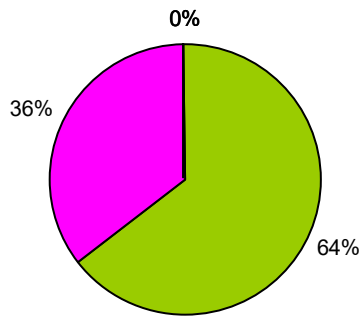
INTERVENCIÓ GOALS / PASSOS DE VIANANTS	Nº PUNTS CEUAMENT CALÇADA			
	ZED	ZEG	TOTAL	%
No cal gual	0	57	57	13,35
Acceptable	0	0	0	0,00
Millorable	0	12	12	2,81
Refer	2	31	33	7,73
Construir gual	41	248	289	67,68
Fer plataforma	2	23	25	5,85
Fer pas elevat	6	0	6	1,41
Fer orella i gual	5	0	5	1,17
Obres	0	0	0	0,00
TOTAL	56	371	427	100,00



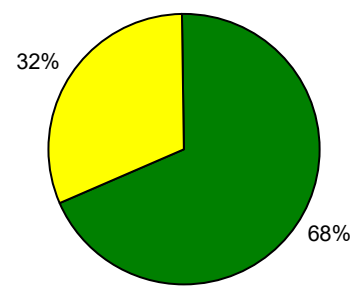
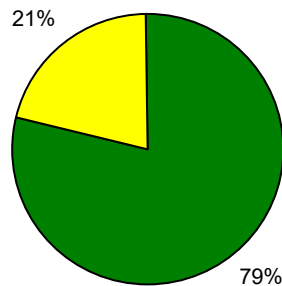
DIAGNÒSTIC	Nº DE TRAMS				LONGITUD TRAMS (km)			
	ZED	ZEG	TOTAL	%	ZED	ZEG	TOTAL	%
Accessible segons Orden	0	4	4	3,85	0,00	0,33	0,33	4,05
Adaptat segons el Codi d'accessibilitat	0	3	3	2,88	0,00	0,15	0,15	1,81
Accessible/Adaptat, si no fos pel pdt. excessiu	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Convertible	9	69	78	75,00	0,44	5,80	6,24	76,11
Inaccessible	5	14	19	18,27	0,32	1,16	1,48	18,04
TOTAL	14	90	104	100,00	0,76	7,44	8,20	100,00



ACCESSIBILITAT RESULTANT	Nº DE TRAMS ZED	%	LONGITUD TRAMS (km)	%
Accessible	0	0,00	0,00	0,00
Adaptat	9	64,29	0,44	57,86
Acc./Adap., si pdt. no excessiu	5	35,71	0,32	42,14
Inaccessible	0	0,00	0,00	0,00
Sense proposta	0	0,00	0,00	0,00
TOTAL	14	100,00	0,76	100,00

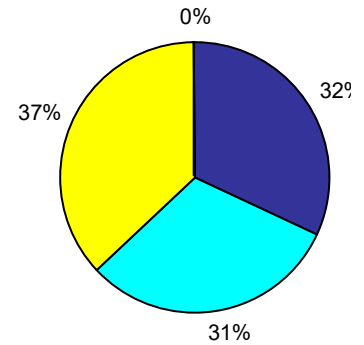
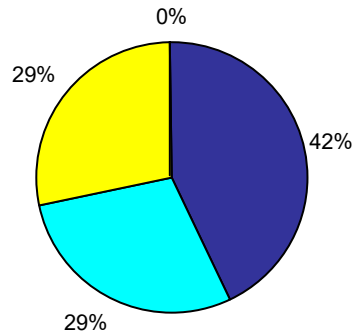


COST D'INTERVENCIÓ	Nº TRAMS ZED	%	LONG. (km)	%
Entre 10.000 i 20.000€	11	78,57	0,52	68,03
Entre 20.000 i 50.000€	3	21,43	0,24	31,97
TOTAL	14	100,00	0,76	100,00

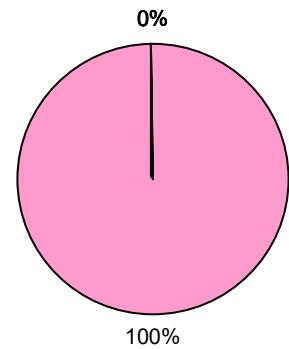


Document per vistingrau Ajuntament

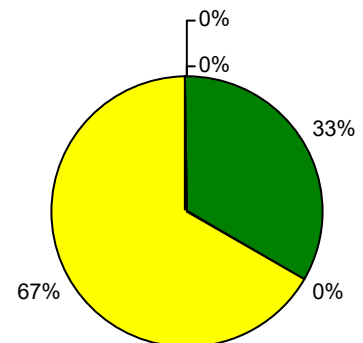
PRIORITAT D'INTERVENCIÓ	Nº TRAMS ZED	%	LONG. (km)	%
Alta	6	42,86	0,24	32,23
Mitja	4	28,57	0,23	30,65
Baixa	4	28,57	0,28	37,12
Sense proposta	0	0,00	0,00	0,00
TOTAL	14	100,00	0,76	100,00



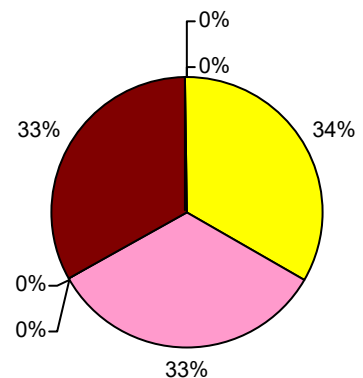
ACCESSIBILITAT DELS ETE	Nº ELEM.	%
Accessible segons Orden	0	0,00
Adaptat segons el Codi d'accessibilitat	0	0,00
Parcialment accessible	0	0,00
Convertible	3	100,00
Inaccessible	0	0,00
TOTAL	3	100,00



ACCESSIBILITAT RESULTANT DELS ETE	Nº ELEM.	%
Accessible	1	33,33
Adaptat	0	0,00
Parcialment accessible	2	66,67
Inaccessible	0	0,00
Sense proposta	0	0,00
TOTAL	3	100,00

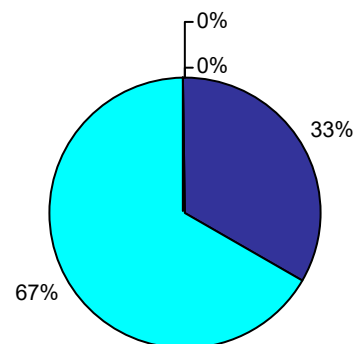


COST D'INTERVENCIÓ DELS ETE	Nº ELEM.	%
Sense intervenció	0	0,00
Menys de 10.000€	1	33,33
Entre 10.000 i 20.000€	1	33,33
Entre 20.000 i 50.000€	0	0,00
Entre 50.000 i 100.000€	0	0,00
Més de 100.000€	1	33,33
No pressupostat	0	0,00
TOTAL	3	100,00



*** Document per vistingrau Ajuntament ***

PRIORITAT D'INTERVENCIÓ DELS ETE	Nº ELEM.	%
Alta	1	33,33
Mitja	2	66,67
Baixa	0	0,00
Sense proposta	0	0,00
TOTAL	3	100,00



Document per vistinglau Ajuntament

ANNEX 1
FITXES DELS TRAMS DE CARRER

Document per vistingai Aukštųjų

Trams de carrer (ordenat segons el seu nom)

TRAMS DE CARRER	ID
C. Camí Ral entre C. St. Miquel i C. St. Jordi	1
C. Casal entre C. Fraternitat i C. Justicia	9
C. Casal entre C. Justicia i C. Escoles	10
C. Escoles entre (90016) i C. Muntanyeta	7
C. Escoles entre C. Camí Ral i (90016)	6
C. Escoles entre C. Muntanyeta i C. Casal	8
C. Fraternitat entre C. Alegria Carrer de l'Alegria i C. St. Jordi	3
C. Fraternitat entre C. Casal i Cul de sac	5
C. Fraternitat entre C. St. Jordi i C. Casal	4
C. Fraternitat entre C. St. Miquel i C. Alegria Carrer de l'Alegria	2
C. St. Miquel entre C. Bisbe Perelló i C. Camí Ral	11
C. St. Miquel entre C. Camí Ral i C. Fraternitat	12
C. St. Miquel entre C. Fraternitat i C. St. Antoni Maria Claret	13
C. St. Miquel entre C. St. Antoni Maria Claret i C. Francesc Moragas	14

Document per vistingai Ajudant

Nº DE TRAM: 1

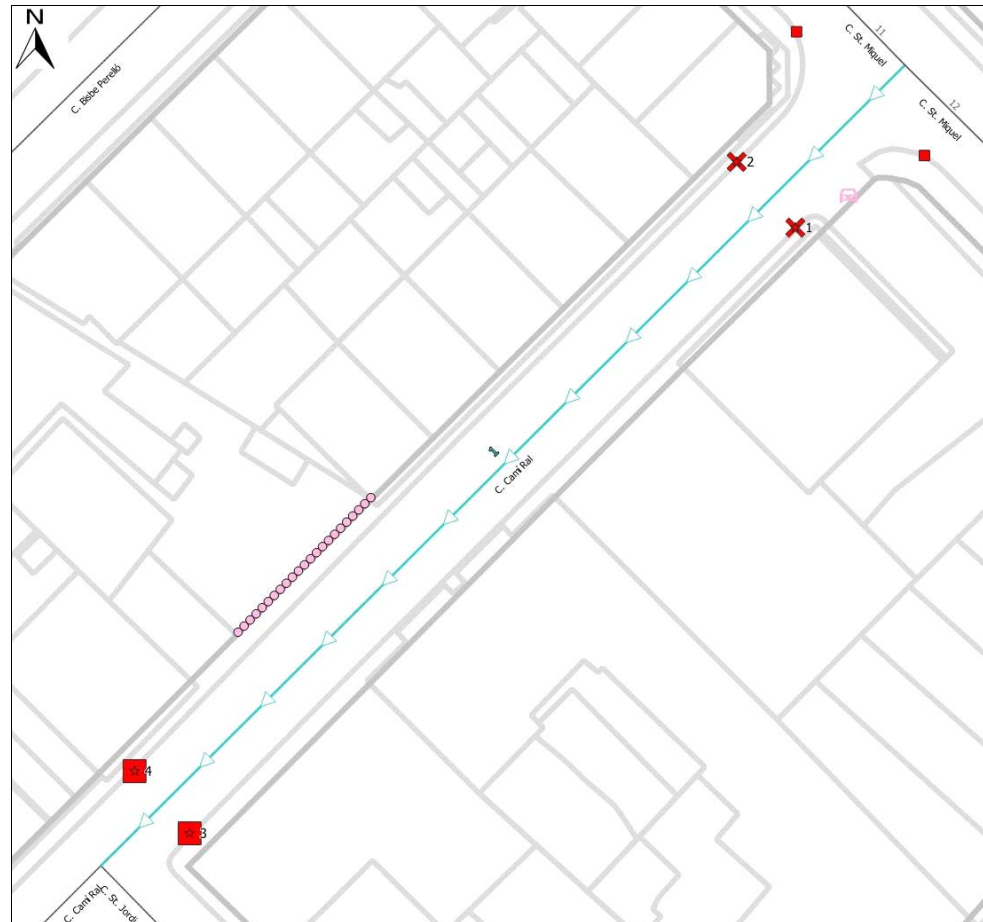
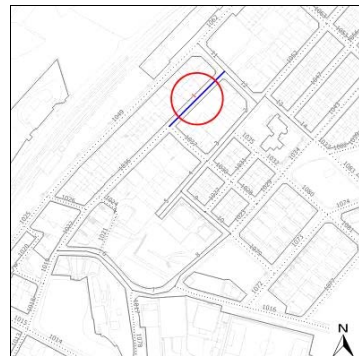
SITUACIÓ: C. Camí Ral entre C. St. Miquel i C. St. Jordi

LONG.: 88 m.

DIAGNÒSTIC: Convertible

RESULTANT: Adaptat

PRIORITAT: Mitja



Nota: Els valors recollits dels diferents paràmetres corresponen a la situació més restrictiva.

ITINERARI

Amplada entre façanes	9,8 m.	Tipologia	Amb voreres
Pdt. longitudinal	Baix (pdt ≤ 6%)	Pdt. transversal	4% < pdt
Si pdt.alt: passamans, bancs, itinerari alternatiu?	No és necessari		
Amplada mínima de vorera (si en disposa)	1,5 ≤ A < 1,8 m		
Amplada lliure d'obstacles en el punt més estret	0,9 ≤ A < 1,5 m		
Proposta millora amplada lliure de pas itinerari	Adaptat		
Alçada lliure d'obstacles en el punt més baix	H ≥ 2,2 m		
Graó aïllat al llarg de l'itinerari	No		
Desnivell salvat amb escales i/o rampes	No, ni escales ni rampa		

PAVIMENT I MOBILIARI

Paviment antilliscant, dur, sense reguixos	Sí
Reixes i registres en àrees vianants accessibles	Sí
Protecció escocells accessible	----
Bancs accessibles	----
Papereres	----
Contenidors accessibles	----
Pilones accessibles	----

DATA VISITA: 04/03/2022

ELEMENTS DE TRANSPORT I/O ETES DEL TRAM:

PMR 1

DISTRIBUCIÓ DELS CARRILS I CIRCULACIÓ

Sentit tram	Sentit contrari	Separació sentits circulació: ---	Velocitat màxima: 0 km/h
Nº normals:	1	0	Restriccions de circulació:
Nº bus:	0	0	Descripció carrils serveis: Estacionament en filera
Nº serveis:	2	0	

PASSOS I GUALS DE VIANANTS

ID	Idem si canton.	Alçada vorera	Tipus	Ample pas	Enrasat calçada	Distància a façana	Espai de gir	Pdt. long. i transv.	Senyalitz. invidents	Proposta d'intervenció
1	----	10 cm	No hi ha gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	Fer orella i gual
2	----	10 cm	No hi ha gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	Fer orella i gual
3	----	10 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Fer orella i gual
4	----	10 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Fer orella i gual

OBSERVACIONS

Tram de pendent baix i voreres d'una amplada d'entre 1,50 i 1,80 m, encara que alguns elements urbans com un bàcul i un senyal de trànsit redueixen l'amplada lliure de pas entre 0,90 i 1,50 m. Tot i que per complir amb l'amplada lliure de pas que defineix l'Orden caldria ampliar la vorera i retirar els obstacles que hi són presents, no es considera prioritari ja que l'amplada lliure de pas compleix el Codi d'accessibilitat.

Al final de la vorera dreta hi ha una tanca de vegetació que sobresurt de la línia de façana. És important vetllar per un bon manteniment de la vegetació, tant a nivell públic com privat, perquè aquesta no envaeixi l'espai de pas a la vorera. No es pressuposa en aquest Pla ja que no és de competència municipal.

En referència als passos de vianants, n'hi ha només un a l'inici del tram, tot i que no disposa de guals i caldria construir-los. Al final del tram no existeix cap pas de vianants, caldria senyalitzar-lo i construir els dos guals pertinents. Aprofitant que hi ha carril d'estacionament als dos costats, es proposa fer una orella i construir un gual pla en els quatre casos.

A l'inici del tram hi ha un gual de vehicles que genera un pendent transversal i longitudinal excessiu a l'itinerari de vianants. Cal refer-lo i construir un altre gual de vehicle accessible.

Es disposa d'una plaça reservada per a persones amb mobilitat reduïda analitzada a la fitxa PMR 01 del volum de transports.

PRESSUPOST

El pressupost de millora de l'accessibilitat del tram és:

Descripció	Amid.	Preu	Cost (€)	Etapa
Un. Pintat de senyalització horitzontal de pas de vianants.	1	150,00	150,00	0
Un. Construcció d'orella a la vorera i de gual de vianants adap./acc.	4	4.050,00	16.200,00	0
Un. Demolició de paviment existent i construcció de gual de vehicles.	1	2.937,46	2.937,46	0
PRESSUPOST TOTAL DEL TRAM (PEM)			19.287,46	

Document per vistinglup Ajustament

Nº DE TRAM: 2

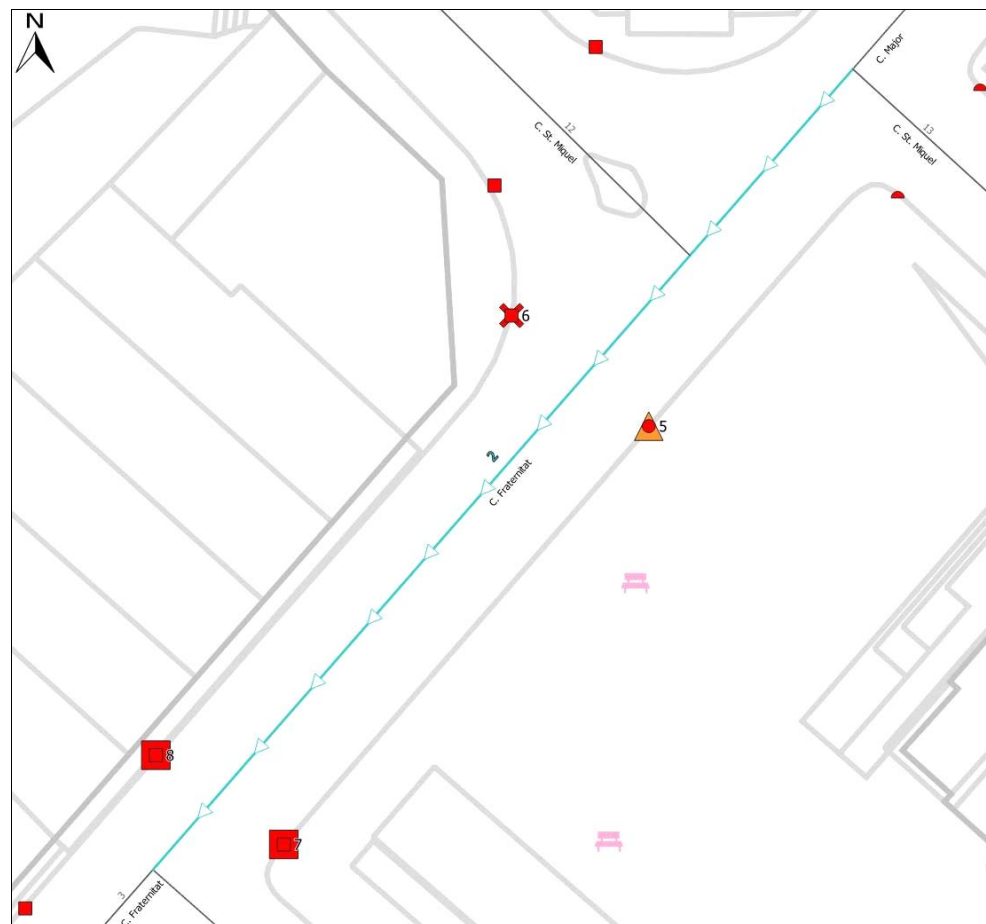
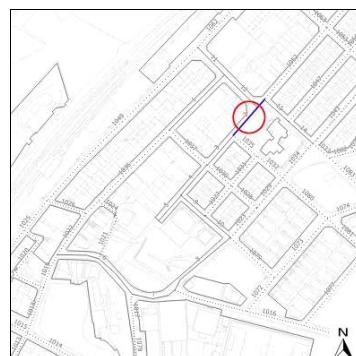
SITUACIÓ: C. Fraternitat entre C. St. Miquel i C. Alegria Carrer de l'Alegria

LONG.: 54 m.

DIAGNÒSTIC: Convertible

RESULTANT: Adaptat

PRIORITAT: Mitja



Nota: Els valors recollits dels diferents paràmetres corresponen a la situació més restrictiva.

ITINERARI

Amplada entre façanes	25 m.	Tipologia	Amb voreres
Pdt. longitudinal	Baix (pdt ≤ 6%)	Pdt. transversal	pdt ≤ 2%
Si pdt.alt: passamans, bancs, itinerari alternatiu?	No és necessari		
Amplada mínima de vorera (si en disposa)	0,9 ≤ A < 1,5 m		
Amplada lliure d'obstacles en el punt més estret	0,9 ≤ A < 1,5 m		
Proposta millora amplada lliure de pas itinerari	Adaptat		
Alçada lliure d'obstacles en el punt més baix	H ≥ 2,2 m		
Graó aïllat al llarg de l'itinerari	No		
Desnivell salvat amb escales i/o rampes	No, ni escales ni rampa		

PAVIMENT I MOBILIARI

Paviment antilliscant, dur, sense regruixos	Sí
Reixes i registres en àrees vianants accessibles	Sí
Protecció escocells accessible	Sí, accessible
Bancs accessibles	Cap és accessible
Papereres	0,9 m < H
Contenidors accessibles	----
Pilones accessibles	----

DISTRIBUCIÓ DELS CARRILS I CIRCULACIÓ

Sentit tram	Sentit contrari	Separació sentits circulació: ----	Velocitat màxima: 0 km/h
Nº normals:	1	0	Restriccions de circulació:
Nº bus:	0	0	Descripció carrils serveis: Estacionament en filera
Nº serveis:	2	0	

PASSOS I GUALS DE VIANANTS

ID	Idem si canton.	Alçada vorera	Tipus	Ample pas	Enrasat calçada	Distància a façana	Espai de gir	Pdt. long. i transv.	Senyalitz. invidents	Proposta d'intervenció
5	----	14 cm	Un pla	≥ 1,8 m	2 < r ≤ 5 cm	≥ 1,8 m	≥ 1,8 m	A refer	No	Refer
6	----	11 cm	No hi ha gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	Construir gual
7	----	14 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual
8	----	11 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual

OBSERVACIONS

Tram de pendent baix i voreres d'amplades diferents, la de la dreta d'una amplada d'entre 0,90 i 1,50m i sense elements urbans que redueixin el pas, i la de l'esquerra sense dificultats d'espai ja que forma part de la plaça de l'església. Tot i que per complir amb l'amplada lliure de pas que defineix l'Orden caldria ampliar la vorera dreta, no es considera prioritari ja que l'amplada lliure de pas compleix el Codi d'accessibilitat.

En referència als passos de vianants, n'hi ha només un a l'inici del tram, tot i que només disposa de gual al costat esquerra i aquest no compleix els paràmetres d'accessibilitat (es tracta d'un gual pla amb pendent excessiu, té massa ressalt i no disposa de senyalització per invidents). Cal refer aquest gual i construir el de la vorera dreta. Al final del tram no existeix cap pas de vianants, caldria senyalitzar-lo i construir els dos guals pertinents.

Malgrat no envaeix l'itinerari accessible cap dels bancs que hi ha en aquest tram és accessible. S'haurien de substituir o col·locar els necessaris amb un disseny accessible, amb respall i reposabraços. Cal recordar que almenys 1 de cada 5 bancs ha de ser accessible.

Les jardineres existents tenen una presència urbana estable suficient i són fàcilment detectables per a persones invidents.

Tots els escocells estan protegits amb una reixa accessible.

PRESSUPOST

El pressupost de millora de l'accessibilitat del tram és:

Descripció	Amid.	Preu	Cost (€)	Etapa
Un. Col·locació de banc de disseny accessible.	2	549,25	1.098,50	0
Un. Pintat de senyalització horitzontal de pas de vianants.	1	150,00	150,00	0
Un. Demolició de paviment i construcció de gual de vianants adap./acc.	3	2.937,46	8.812,38	0
Un. Demolició de gual de vianants existent i construcció d'un d'adap./acc.	1	2.937,46	2.937,46	0
PRESSUPOST TOTAL DEL TRAM (PEM)			12.998,34	

Nº DE TRAM: 3

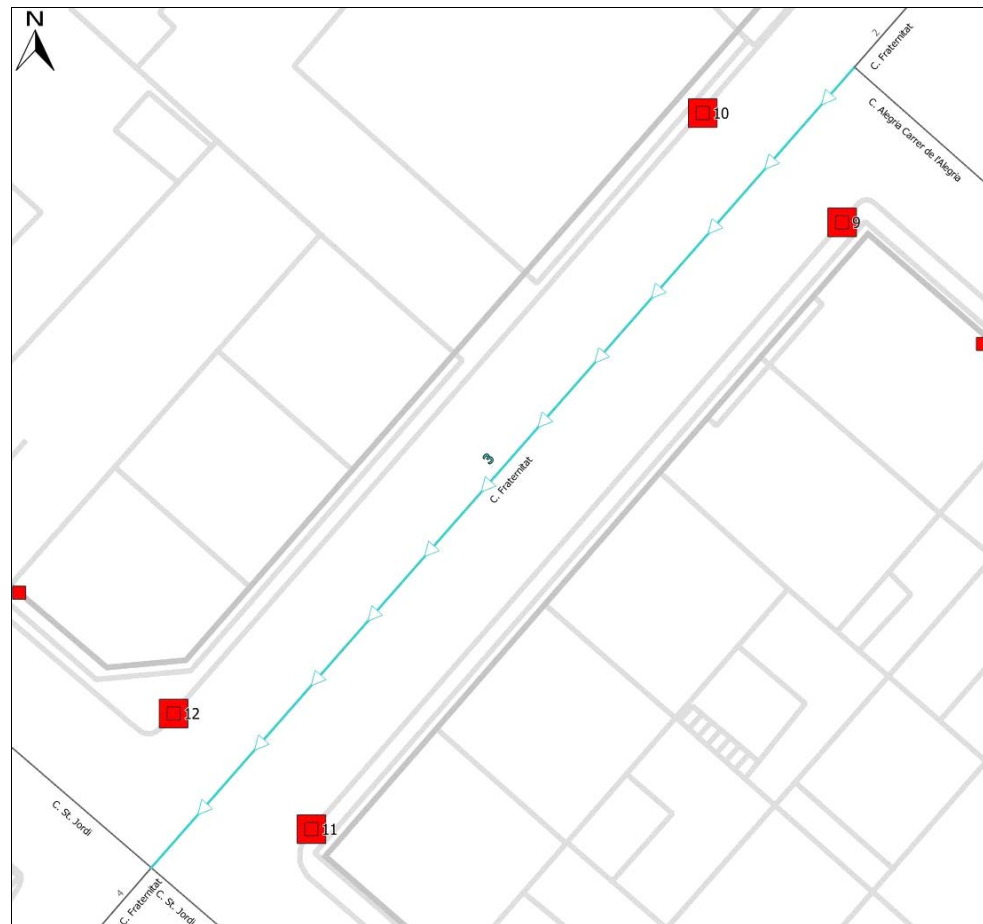
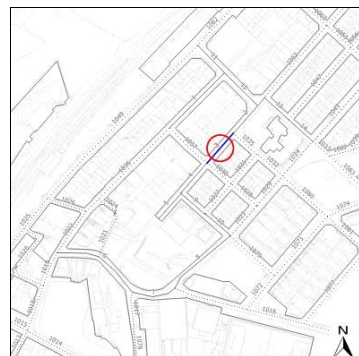
SITUACIÓ: C. Fraternitat entre C. Alegria Carrer de l'Alegria i C. St. Jordi

LONG.: 45 m.

DIAGNÒSTIC: Convertible

RESULTANT: Adaptat

PRIORITAT: Mitja



Nota: Els valors recollits dels diferents paràmetres corresponen a la situació més restrictiva.

ITINERARI

Amplada entre façanes	9,8 m.	Tipologia	Amb voreres
Pdt. longitudinal	Baix (pdt ≤ 6%)	Pdt. transversal	pdt ≤ 2%
Si pdt.alt: passamans, bancs, itinerari alternatiu?	No és necessari		
Amplada mínima de vorera (si en disposa)	0,9 ≤ A < 1,5 m		
Amplada lliure d'obstacles en el punt més estret	0,9 ≤ A < 1,5 m		
Proposta millora amplada lliure de pas itinerari	Adaptat		
Alçada lliure d'obstacles en el punt més baix	H ≥ 2,2 m		
Graó aïllat al llarg de l'itinerari	No		
Desnivell salvat amb escales i/o rampes	No, ni escales ni rampa		

PAVIMENT I MOBILIARI

Paviment antilliscant, dur, sense regruixos	Sí
Reixes i registres en àrees vianants accessibles	Sí
Protecció escocells accessible	----
Bancs accessibles	----
Papereres	----
Contenidors accessibles	----
Pilones accessibles	Sí

DISTRIBUCIÓ DELS CARRILS I CIRCULACIÓ

Sentit tram	Sentit contrari	Separació sentits circulació:	Sense línia de separa	Velocitat màxima:	0 km/h
Nº normals:	1	Restriccions de circulació:			
Nº bus:	0	Descripció carrils serveis:	Estacionament en filera		
Nº serveis:	1		Estacionament en filera		

PASSOS I GUALS DE VIANANTS

ID	Idem si canton.	Alçada vorera	Tipus	Ample pas	Enrasat calçada	Distància a façana	Espai de gir	Pdt. long. i transv.	Senyalitz. invidents	Proposta d'intervenció
9	----	10 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual
10	----	10 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual
11	----	10 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual
12	----	10 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual

OBSERVACIONS

Tram de pendent baix i voreres d'una amplada d'entre 0,90 i 1,50 m. Tot i que per complir amb l'amplada lliure de pas que defineix l'Orden caldria ampliar la vorera no es considera prioritari ja que l'amplada lliure de pas compleix el Codi d'accessibilitat.

Els bàculs estan penjats a façana, i l'únic element que hi ha és un piló al final de la vorera esquerra, el qual no és prioritari eliminar ja que deixa més de 0,90m complint el Codi d'accessibilitat.

En referència als passos de vianants, no n'hi ha cap en aquest tram. Caldria senyalitzar-ne un a cada extrem i construir els seus guals pertinents. Es proposa construir guals de tipus deprimit.

PRESSUPOST

El pressupost de millora de l'accessibilitat del tram és:

Descripció	Amid.	Preu	Cost (€)	Etapa
Un. Pintat de senyalització horitzontal de pas de vianants.	2	150,00	300,00	0
Un. Demolició de paviment i construcció de gual de vianants adap./acc.	4	2.937,46	11.749,84	0
PRESSUPOST TOTAL DEL TRAM (PEM)			12.049,84	

Nº DE TRAM: 4

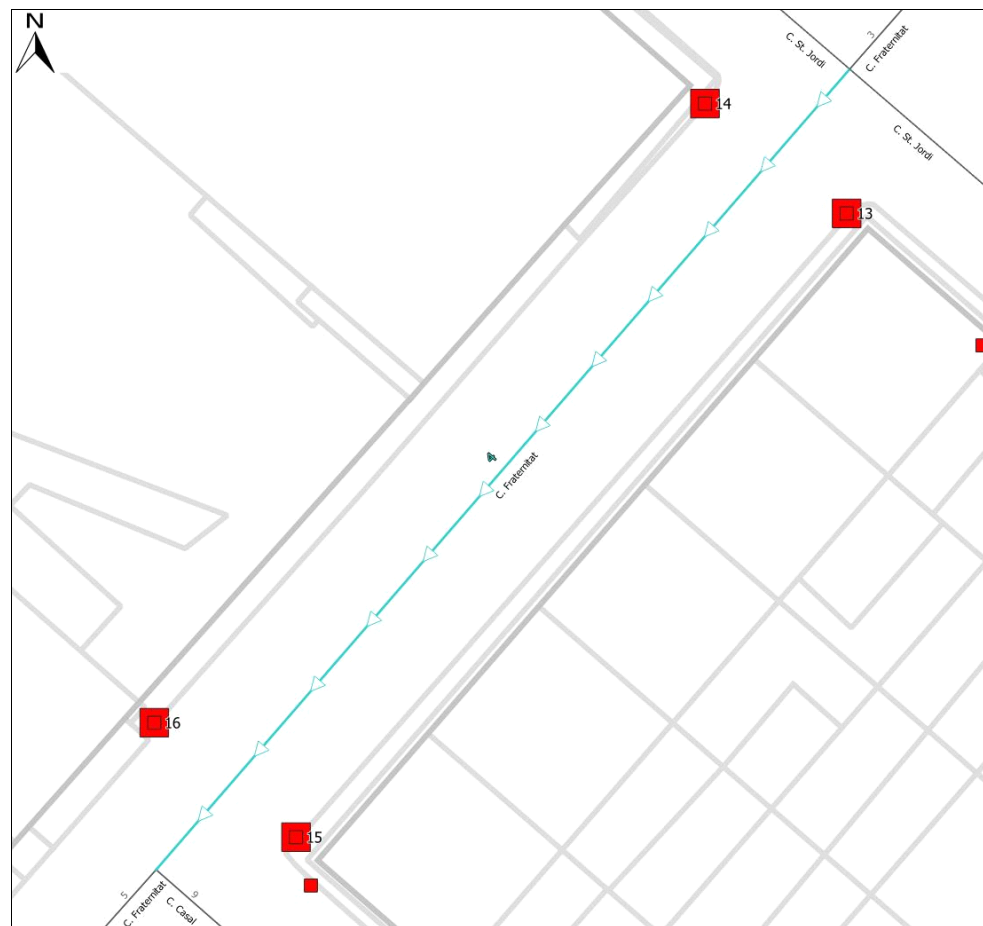
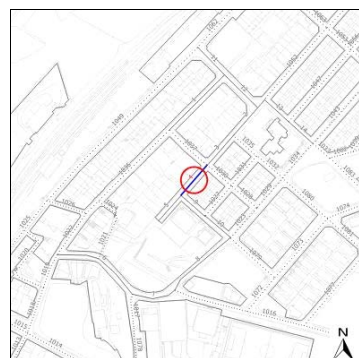
SITUACIÓ: C. Fraternitat entre C. St. Jordi i C. Casal

LONG.: 45 m.

DIAGNÒSTIC: Convertible

RESULTANT: Adaptat

PRIORITAT: Mitja



Nota: Els valors recollits dels diferents paràmetres corresponen a la situació més restrictiva.

ITINERARI

Amplada entre façanes	9,8 m.	Tipologia	Amb voreres
Pdt. longitudinal	Baix (pdt ≤ 6%)	Pdt. transversal	pdt ≤ 2%
Si pdt.alt: passamans, bancs, itinerari alternatiu?	No és necessari		
Amplada mínima de vorera (si en disposa)	0,9 ≤ A < 1,5 m		
Amplada lliure d'obstacles en el punt més estret	0,9 ≤ A < 1,5 m		
Proposta millora amplada lliure de pas itinerari	Adaptat		
Alçada lliure d'obstacles en el punt més baix	H ≥ 2,2 m		
Graó aïllat al llarg de l'itinerari	No		
Desnivell salvat amb escales i/o rampes	No, ni escales ni rampa		

PAVIMENT I MOBILIARI

Paviment antilliscant, dur, sense reguixos	Sí
Reixes i registres en àrees vianants accessibles	----
Protecció escocells accessible	----
Bancs accessibles	----
Papereres	----
Contenidors accessibles	----
Pilones accessibles	----

DISTRIBUCIÓ DELS CARRILS I CIRCULACIÓ

Sentit tram	Sentit contrari	Separació sentits circulació:	Sense línia de separa	Velocitat màxima:	0 km/h
Nº normals:	1	Restriccions de circulació:			
Nº bus:	0	Descripció carrils serveis:	Estacionament en filera		
Nº serveis:	1		Estacionament en filera		

PASSOS I GUALS DE VIANANTS

ID	Idem si canton.	Alçada vorera	Tipus	Ample pas	Enrasat calçada	Distància a façana	Espai de gir	Pdt. long. i transv.	Senyalitz. invidents	Proposta d'intervenció
13	----	10 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual
14	----	10 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual
15	----	10 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual
16	----	10 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual

OBSERVACIONS

Tram de pendent baix, voreres d'una amplada d'entre 0,90 i 1,50 m i sense elements urbans a les voreres. Els bàculs estan penjats a façana. Tot i que per complir amb l'amplada lliure de pas que defineix l'Orden caldria ampliar la vorera no es considera prioritari ja que l'amplada lliure de pas compleix el Codi d'accessibilitat.

En referència als passos de vianants, no n'hi ha cap en aquest tram. Caldria senyalitzar-ne un a cada extrem i construir els seus guals pertinents. Es proposa construir guals de tipus deprimit.

PRESSUPOST

El pressupost de millora de l'accessibilitat del tram és:

Descripció	Amid.	Preu	Cost (€)	Etapa
Un. Pintat de senyalització horitzontal de pas de vianants.	2	150,00	300,00	0
Un. Demolició de paviment i construcció de gual de vianants adap./acc.	4	2.937,46	11.749,84	0
PRESSUPOST TOTAL DEL TRAM (PEM)			12.049,84	

Nº DE TRAM: 5

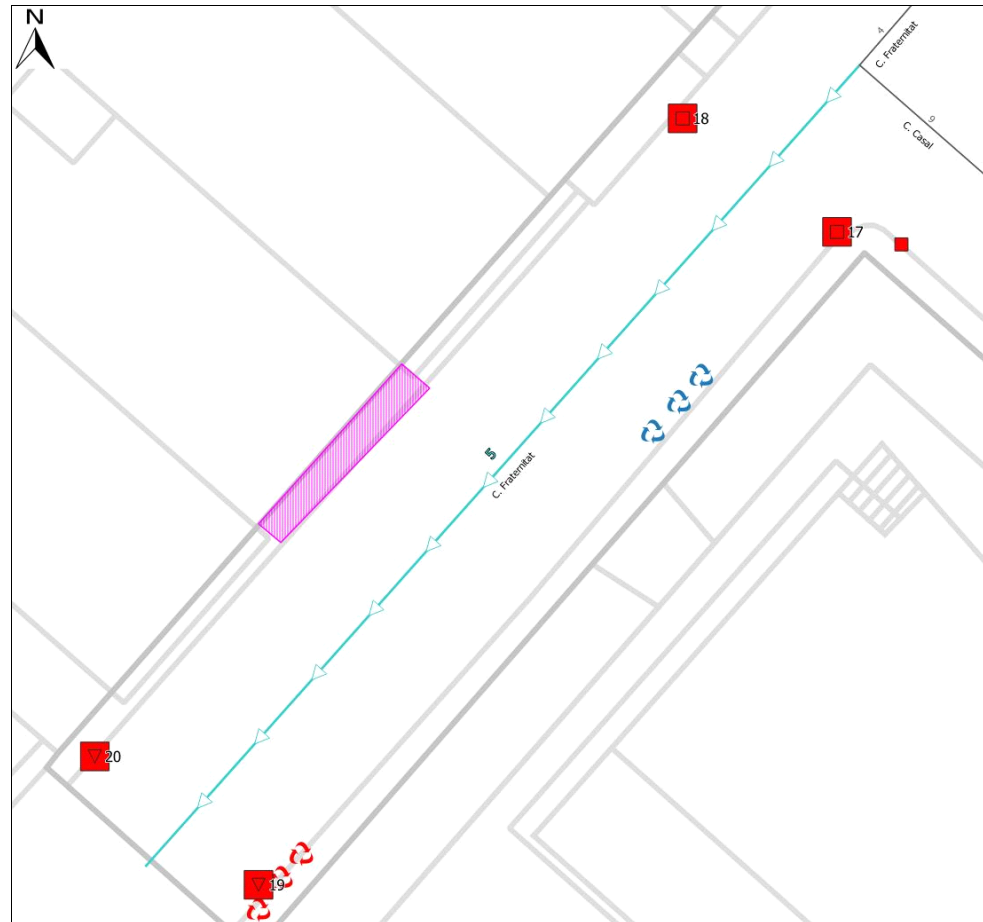
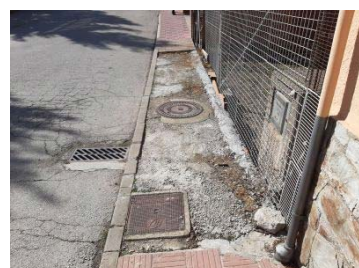
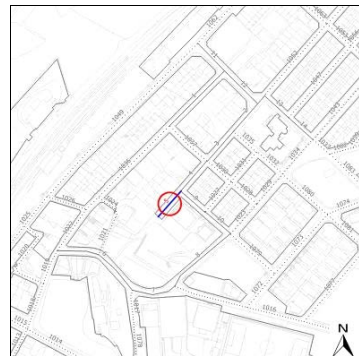
SITUACIÓ: C. Fraternitat entre C. Casal i Cul de sac

LONG.: 39 m.

DIAGNÒSTIC: Inaccessible

RESULTANT: Accessible/Adaptat, si no fos pel pdt. excessiu

PRIORITAT: Baixa



Nota: Els valors recollits dels diferents paràmetres corresponen a la situació més restrictiva.

ITINERARI

Amplada entre façanes	10,3 m.	Tipologia	Amb voreres
Pdt. longitudinal	Molt alt (10% < pdt)	Pdt. transversal	pdt ≤ 2%
Si pdt.alt: passamans, bancs, itinerari alternatiu?	No i no existeix iti. alternatiu		
Amplada mínima de vorera (si en disposa)	0,9 ≤ A < 1,5 m		
Amplada lliure d'obstacles en el punt més estret	A < 0,9 m		
Proposta millora amplada lliure de pas itinerari	Retirar obstacle		
Alçada lliure d'obstacles en el punt més baixa	H ≥ 2,2 m		
Graó aïllat al llarg de l'itinerari	No		
Desnivell salvat amb escales i/o rampes	No, ni escales ni rampa		

PAVIMENT I MOBILIARI

Paviment antilliscant, dur, sense regruixos	No		
Reixes i registres en àrees vianants accessibles	No, però compleixen Codi		
Protecció escocells accessible	----		
Bancs accessibles	----	Papereres	----
Contenidors accessibles	Cap és accessibl	Pilones accessibles	----

DATA VISITA: 04/03/2022

ELEMENTS DE TRANSPORT I/O ETES DEL TRAM: ETE 2

DISTRIBUCIÓ DELS CARRILS I CIRCULACIÓ

	Sentit tram	Sentit contrari	Separació sentits circulació: Sense línia de separa	Velocitat màxima: 0 km/h
			Restriccions de circulació:	
Nº normals:	1	1	Descripció carrils serveis: Estacionament en filera	
Nº bus:	0	0	Estacionament en filera	
Nº serveis:	1	1		

PASSOS I GUALS DE VIANANTS

ID	Idem si canton.	Alçada vorera	Tipus	Ample pas	Enrasat calçada	Distància a façana	Espai de gir	Pdt. long. i transv.	Senyalitz. invidents	Proposta d'intervenció
17	----	10 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual
18	----	10 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual
19	----	10 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Fer plataforma
20	----	10 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Fer plataforma

OBSERVACIONS

Es tracta d'un tram amb cul de sac que correspon a un dels accessos de l'ETE 2: Parc Casal. A la vorera esquerra hi ha la parada del bibliobus.

El pendent en general és baix excepte al final que és superior al 10%, fruit a l'orografia del terreny que no es pot modificar, que farà que no pugui arribar a ser un tram adaptat o accessible.

Les voreres tenen una amplada d'entre 0,90 i 1,50 m però els contenidors del final del costat esquerre estan ubicats sobre de la vorera reduint l'amplada lliure de pas a menys de 0,90 m i per tant no compleix ni l'Orden ni el Codi d'accessibilitat. A més a més no tenen un disseny accessible, ja que la boca queda a una alçada excessiva, i la seva ubicació en un punt de pendent alt dificulta el seu accés.

Es proposa desplaçar els contenidors a la meitat del tram on el pendent és baix i col·locar-los a la calçada, a la línia d'estacionament. A més a més també caldria substituir-los per uns de disseny accessible, on la boca estigui situada a una alçada d'entre 0,70 i 1,20 m, disposin d'un sistema de tancament retardat perquè les persones amb cadira de rodes puguin deixar d'accionar la palanca d'obertura i utilitzar les dues mans per llençar les escombraries, i tinguin un element identificatiu del tipus de contenidor en alt relleu.

Una part de la vorera dreta no està acabada d'urbanitzar (hi manca posar el paviment adaptat). Caldrà col·locar-lo i que quedi anivellat a la resta de vorera.

En referència als passos de vianants, no n'hi ha cap en aquest tram. Es proposa senyalitzar-ne un a l'inici i construir els seus guals pertinents de tipus deprimat. Al final del tram, tenint en compte que és cul de sac i que correspon a un dels accessos al Parc Casal, es proposa fer plataforma única a nivell de les voreres laterals i en una amplada d'un 4 m (per a la millora de l'accés al parc Casal des d'aquest punt cal veure la ftxa de l'ETE 2).

Duent a terme les intervencions proposades arribaria a ser un tram adaptat si no fos pel pendent excessiu.

PRESSUPOST

El pressupost de millora de l'accessibilitat del tram és:

Descripció	Amid.	Preu	Cost (€)	Eta
M2. Urbanització de carrer en plataforma única.	40	241,00	9.640,00	0
M2. Col·locació de paviment de vorera de característiques accessibles.	10	90,00	900,00	0
Un. Substitució de contenidor per un de disseny accessible.	3	535,00	1.605,00	0
Un. Pintat de senyalització horitzontal de pas de vianants.	1	150,00	150,00	0
Un. Demolició de paviment i construcció de gual de vianants adap./acc.	2	2.937,46	5.874,92	0
PRESSUPOST TOTAL DEL TRAM (PEM)			18.169,92	

Document per vistinglup Ajuntament

Nº DE TRAM: 6

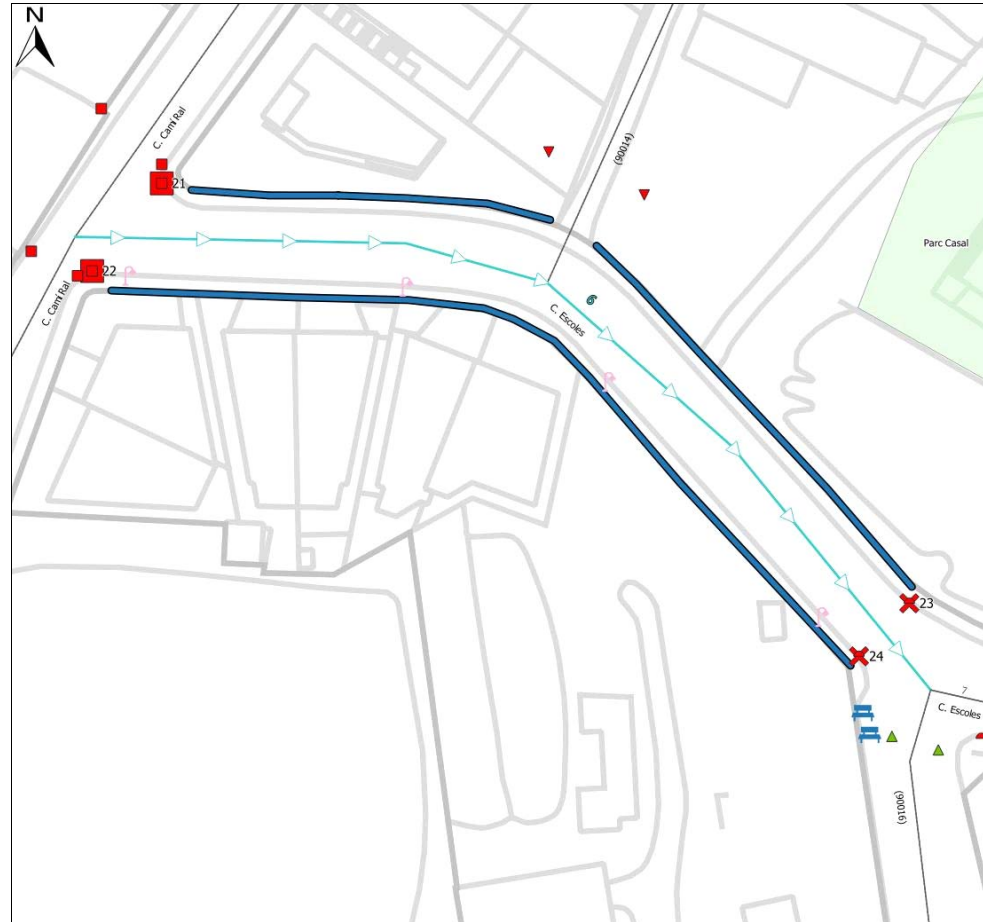
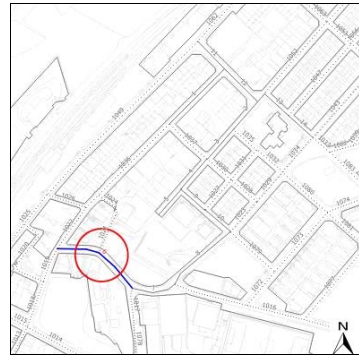
SITUACIÓ: C. Escoles entre C. Camí Ral i (90016)

LONG.: 103 m.

DIAGNÒSTIC: Inaccessible

RESULTANT: Accessible/Adaptat, si no fos pel pdt. excessiu

PRIORITAT: Baixa



Nota: Els valors recollits dels diferents paràmetres corresponen a la situació més restrictiva.

ITINERARI

Amplada entre façanes	8,1 m.	Tipologia	Amb voreres
Pdt. longitudinal	Molt alt (10% < pdt)	Pdt. transversal	pdt ≤ 2%
Si pdt.alt: passamans, bancs, itinerari alternatiu?	No i no existeix iti. alternatiu		
Amplada mínima de vorera (si en disposa)	0,9 ≤ A < 1,5 m		
Amplada lliure d'obstacles en el punt més estret	0,9 ≤ A < 1,5 m		
Proposta millora amplada lliure de pas itinerari	Adaptat		
Alçada lliure d'obstacles en el punt més baix	H ≥ 2,2 m		
Graó aïllat al llarg de l'itinerari	No		
Desnivell salvat amb escales i/o rampes	No, ni escales ni rampa		

PAVIMENT I MOBILIARI

Paviment antilliscant, dur, sense regruixos	Sí
Reixes i registres en àrees vianants accessibles	----
Protecció escocells accessible	----
Bancs accessibles	----
Papereres	----
Contenidors accessibles	----
Pilones accessibles	----

DATA VISITA: 04/03/2022

ELEMENTS DE TRANSPORT I/O ETES DEL TRAM: ETE 2

DISTRIBUCIÓ DELS CARRILS I CIRCULACIÓ

Sentit tram	Sentit contrari	Separació sentits circulació: ----	Velocitat màxima: 0 km/h
Nº normals:	0	1	Restriccions de circulació: Estacionament en filera
Nº bus:	0	0	
Nº serveis:	0	1	

PASSOS I GUALS DE VIANANTS

ID	Idem si canton.	Alçada vorera	Tipus	Ample pas	Enrasat calçada	Distància a façana	Espai de gir	Pdt. long. i transv.	Senyalitz. invidents	Proposta d'intervenció
21	----	15 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual
22	----	15 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual
23	----	15 cm	No hi ha gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	Fer pas elevat
24	----	15 cm	No hi ha gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	Fer pas elevat

OBSERVACIONS

Es tracta d'un tram principal que condueix a diversos equipaments com l'escola, l'escola bressol o el camp de futbol, a més a més d'ubicar-se un dels accessos de l'ETE 2: Parc Casal.

El pendent és molt pronunciat de més del 10%, fruit a l'orografia del terreny que no es pot modificar i que farà que no pugui arribar a ser un tram adaptat o accessible. Es proposa col·locar un passamà al llarg de les dues voreres excepte als punts d'accés als edificis perquè el desplaçament sigui més còmode sobretot a persones amb dificultats de mobilitat, així com un parell de bancs al final de la vorera dreta. No existeix cap tinerari alternatiu de pendent acceptable.

Les voreres tenen una amplada d'entre 0,90 i 1,50 m i els elements que hi ha com els bàculs i un senyal de trànsit deixen un pas de més de 0,90 m (un dels bàculs deixa un espai de pas molt just de 0,90 m però s'ha considerat acceptable). Tot i que per complir amb l'amplada lliure de pas que defineix l'Orden caldria ampliar la vorera i retirar els obstacles que hi són presents, no es considera prioritari ja que l'amplada lliure de pas compleix el Codi d'accessibilitat.

Els bàculs tenen una fixació al terra que sobresurt del paviment. Caldria millorar l'ancoratge perquè no sobresurti i pugui causar entrebancs.

En referència als passos de vianants, n'hi ha només un al final del tram, tot i que no disposa de guals i caldria construir-los. A l'inici del tram no existeix cap pas de vianants, caldria senyalitzar-lo i construir els dos guals pertinents. Tenint en compte que a l'inici el següent tram tampoc hi ha guals de vianants i que coincideix amb un dels accessos a l'escola, es proposa construir una cruïlla elevada al final d'aquest tram per salvar tots els desnivells entre vorera i calçada en un sol pla (a la fitxa queda indicat com a pas elevat, i al pressupost d'aquesta fitxa queda comptabilitzat la meitat corresponent en aquest tram).

Duent a terme les intervencions proposades arribaria a ser un tram adaptat si no fos pel pendent excessiu.

PRESSUPOST

El pressupost de millora de l'accessibilitat del tram és:

Descripció	Amid.	Preu	Cost (€)	Etape
Un. Col·locació de banc de disseny accessible.	2	549,25	1.098,50	0
Un. Millora de l'ancoratge de bàcul d'enllumenat	4	150,00	600,00	0
Un. Pintat de senyalització horitzontal de pas de vianants.	1	150,00	150,00	0
Un. Demolició de paviment i construcció de gual de vianants adap./acc.	2	2.937,46	5.874,92	0
M2. Construcció i senyalització de cruïlla elevada	200	75,00	15.000,00	0
Ml. Col·locació de passamà cargolat a paret, encastat a terra o a paviment.	150	150,00	22.500,00	0
PRESSUPOST TOTAL DEL TRAM (PEM)			45.223,42	

*** Document per vistinglup Ajuntament ***

Nº DE TRAM: 7

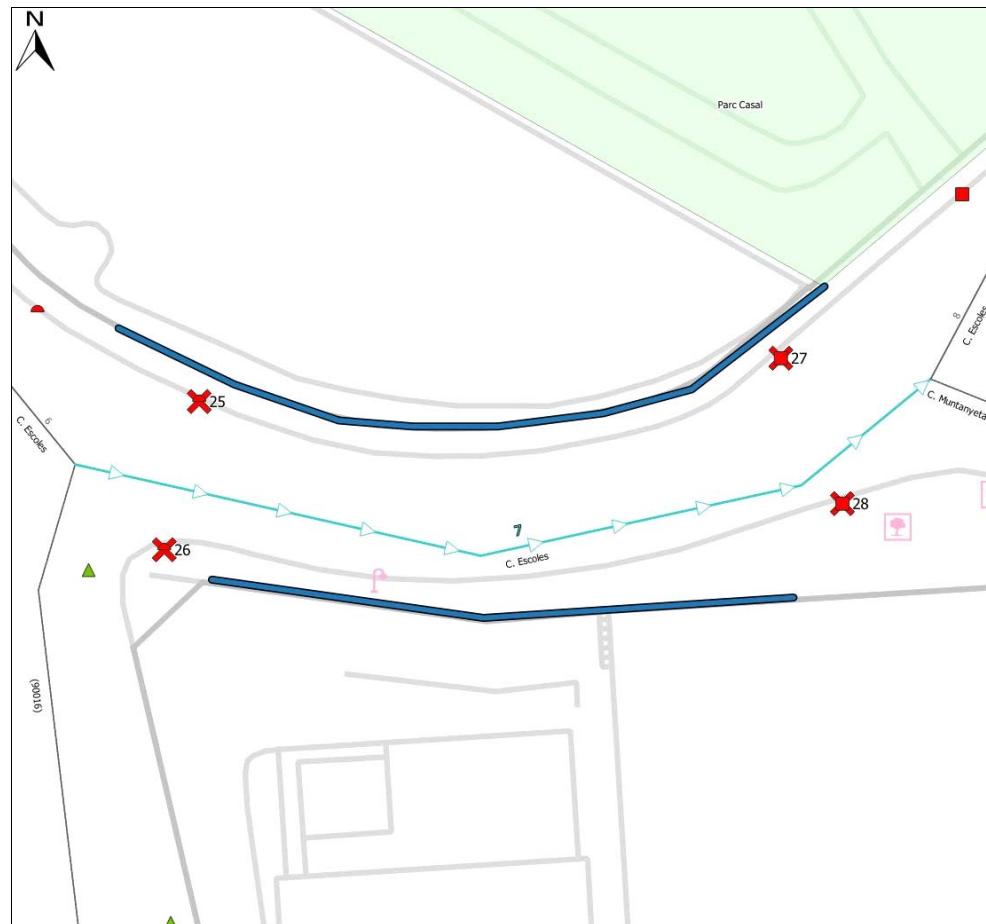
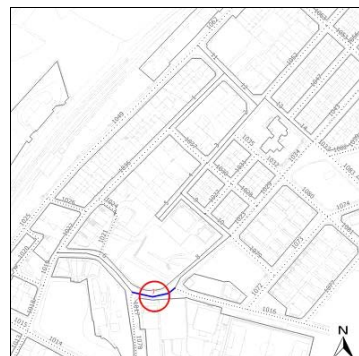
SITUACIÓ: C. Escoles entre (90016) i C. Muntanyeta

LONG.: 51 m.

DIAGNÒSTIC: Inaccessible

RESULTANT: Accessible/Adaptat, si no fos pel pdt. excessiu

PRIORITAT: Baixa



Nota: Els valors recollits dels diferents paràmetres corresponen a la situació més restrictiva.

ITINERARI

Amplada entre façanes	8,3 m.	Tipologia	Amb voreres
Pdt. longitudinal	Molt alt (10% < pdt)	Pdt. transversal	pdt ≤ 2%
Si pdt.alt: passamans, bancs, itinerari alternatiu?	No i no existeix iti. alternatiu		
Amplada mínima de vorera (si en disposa)	0,9 ≤ A < 1,5 m		
Amplada lliure d'obstacles en el punt més estret	0,9 ≤ A < 1,5 m		
Proposta millora amplada lliure de pas itinerari	Adaptat		
Alçada lliure d'obstacles en el punt més baix	H ≥ 2,2 m		
Graó aïllat al llarg de l'itinerari	No		
Desnivell salvat amb escales i/o rampes	No, ni escales ni rampa		

PAVIMENT I MOBILIARI

Paviment antilliscant, dur, sense regruixos	Sí
Reixes i registres en àrees vianants accessibles	----
Protecció escocells accessible	No, no protegit
Bancs accessibles	----
Contenidors accessibles	----
Papereres	----
Pilones accessibles	----

DATA VISITA: 04/03/2022

ELEMENTS DE TRANSPORT I/O ETES DEL TRAM:

DISTRIBUCIÓ DELS CARRILS I CIRCULACIÓ

	Sentit tram	Sentit contrari	Separació sentits circulació: Sense línia de separa	Velocitat màxima: 0 km/h
			Restriccions de circulació:	
Nº normals:	1	1	Descripció carrils serveis: ----	
Nº bus:	0	0		
Nº serveis:	0	0		

PASSOS I GUALS DE VIANANTS

ID	Idem si canton.	Alçada vorera	Tipus	Ample pas	Enrasat calçada	Distància a façana	Espai de gir	Pdt. long. i transv.	Senyalitz. invidents	Proposta d'intervenció
25	----	12 cm	No hi ha gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	Fer pas elevat
26	----	12 cm	No hi ha gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	Fer pas elevat
27	----	18 cm	No hi ha gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	Construir gual
28	----	18 cm	No hi ha gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	Construir gual

OBSERVACIONS

Es tracta d'un tram principal que condueix a diversos equipaments com l'escola, l'escola bressol o el camp de futbol.

El pendent és molt pronunciat de més del 10%, fruit a l'orografia del terreny que no es pot modificar i que farà que no pugui arribar a ser un tram adaptat o accessible. Es proposa col·locar un passamà al llarg de les dues voreres excepte als punts d'accés als edificis perquè el desplaçament sigui més còmode sobretot a persones amb dificultats de mobilitat. No existeix cap tinerari alternatiu de pendent acceptable.

Les voreres tenen una amplada d'entre 0,90 i 1,50 m i els elements que hi ha com els bàculs deixen un pas de més de 0,90. Tot i que per complir amb l'amplada lliure de pas que defineix l'Orden caldria ampliar la vorera i retirar els obstacles que hi són presents, no es considera prioritari ja que l'amplada lliure de pas compleix el Codi d'accessibilitat.

Els bàculs tenen una fixació al terra que sobresurt del paviment. Caldria millorar l'ancoratge perquè no sobresurti i pugui causar entrebancs.

En referència als passos de vianants, n'hi ha a ambdós extrems, però cap d'ells disposa de guals i caldria construir-los. Tenint en compte que al final del tram anterior tampoc hi ha guals de vianants i que coincideix amb un dels accessos a l'escola, es proposa construir una cruïlla elevada a l'inici d'aquest tram per salvar tots els desnivells entre vorera i calçada en un sol pla (a la fitxa queda indicat com a pas elevat, i al pressupost d'aquesta fitxa queda comptabilitzat la meitat corresponent en aquest tram). Al final d'aquest tram es proposa construir un gual deprimit a la vorera esquerra i un gual pla a la vorera dreta aprofitant que coincideix en un punt d'amplada suficient.

Els escocells dels arbres no estan protegits amb una reixa accessible. Tot i que deixen una amplada lliure de pas de més de 1,80 m que és el que estableix l'Orden, caldrà protegir-los.

Duent a terme les intervencions proposades arribaria a ser un tram adaptat si no fos pel pendent excessiu.

PRESSUPOST

El pressupost de millora de l'accessibilitat del tram és:

Descripció	Amid.	Preu	Cost (€)	Eta
Un. Substitució i/o col·locació de reixa per escocell accessible.	2	99,63	199,26	0
Un. Millora de l'ancoratge de bàcul d'enllumenat	1	150,00	150,00	0
Un. Demolició de paviment i construcció de gual de vianants adap./acc.	2	2.937,46	5.874,92	0
Un. Construcció i senyalització de pas de vianants elevat.	1	5.121,00	5.121,00	0
M2. Construcció i senyalització de cruïlla elevada	200	75,00	15.000,00	0
M1. Col·locació de passamà cargolat a paret, encastat a terra o a paviment.	70	150,00	10.500,00	0
PRESSUPOST TOTAL DEL TRAM (PEM)			36.845,18	

Document per vistinglau Ajuntament

Nº DE TRAM: 8

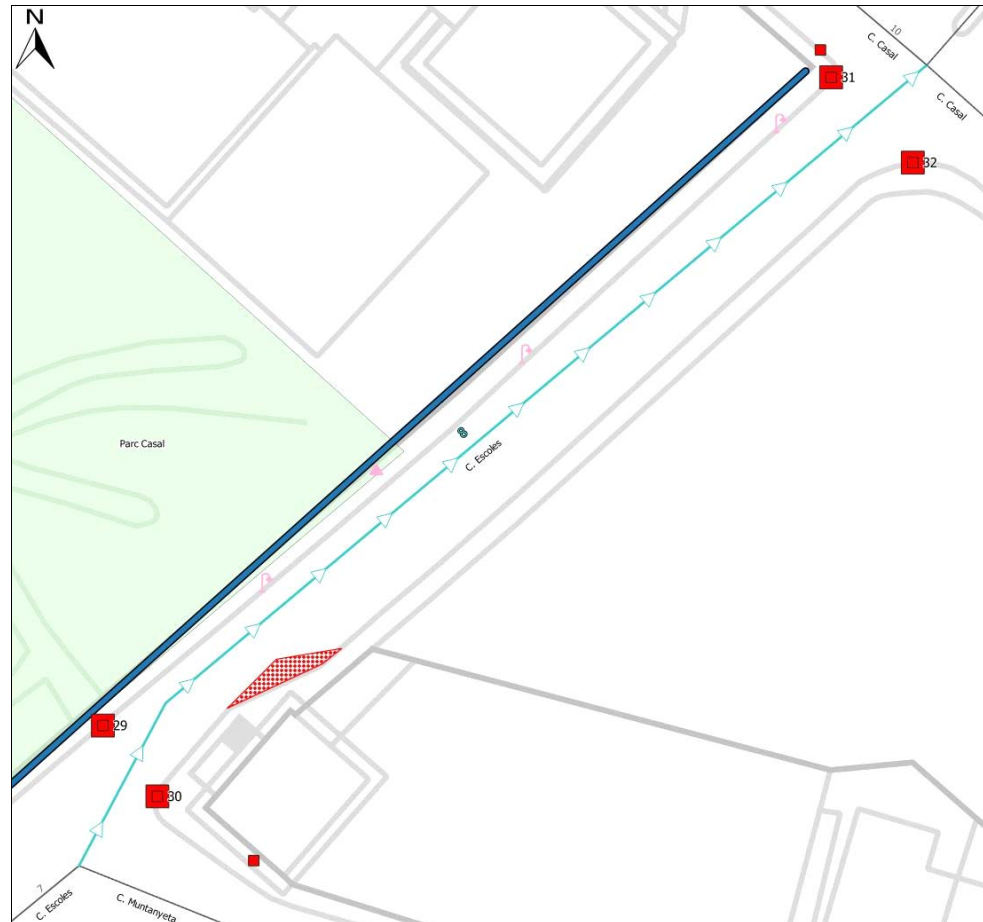
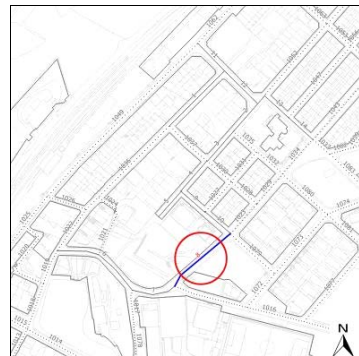
SITUACIÓ: C. Escoles entre C. Muntanyeta i C. Casal

LONG.: 88 m.

DIAGNÒSTIC: Inaccessible

RESULTANT: Accessible/Adaptat, si no fos pel pdt. excessiu

PRIORITAT: Baixa



Nota: Els valors recollits dels diferents paràmetres corresponen a la situació més restrictiva.

ITINERARI

Amplada entre façanes	8,1 m.	Tipologia	Amb voreres
Pdt. longitudinal	Molt alt (10% < pdt)	Pdt. transversal	pdt ≤ 2%
Si pdt.alt: passamans, bancs, itinerari alternatiu?	No i no existeix iti. alternatiu		
Amplada mínima de vorera (si en disposa)	0,9 ≤ A < 1,5 m		
Amplada lliure d'obstacles en el punt més estret	0,9 ≤ A < 1,5 m		
Proposta millora amplada lliure de pas itinerari	Adaptat		
Alçada lliure d'obstacles en el punt més baixa	H ≥ 2,2 m		
Graó aïllat al llarg de l'itinerari	No		
Desnivell salvat amb escales i/o rampes	No, ni escales ni rampa		

PAVIMENT I MOBILIARI

Paviment antilliscant, dur, sense regruixos	Sí
Reixes i registres en àrees vianants accessibles	----
Protecció escocells accessible	----
Bancs accessibles	----
Papereres	----
Contenidors accessibles	----
Pilones accessibles	----

DISTRIBUCIÓ DELS CARRILS I CIRCULACIÓ

	Sentit tram	Sentit contrari	Separació sentits circulació: Sense línia de separa	Velocitat màxima: 0 km/h
Nº normals:	1	1	Restriccions de circulació:	
Nº bus:	0	0	Descripció carrils serveis: ----	
Nº serveis:	0	0		

PASSOS I GUALS DE VIANANTS

ID	Idem si canton.	Alçada vorera	Tipus	Ample pas	Enrasat calçada	Distància a façana	Espai de gir	Pdt. long. i transv.	Senyalitz. invidents	Proposta d'intervenció
29	----	11 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual
30	----	11 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual
31	----	11 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual
32	----	11 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual

OBSERVACIONS

Es tracta d'un tram principal que condueix a diversos equipaments com l'escola, l'escola bressol o el camp de futbol.

Es tracta d'un tram amb un pendent molt pronunciat de més del 10%, fruit a l'orografia del terreny que no es pot modificar i que farà que no pugui arribar a ser un tram adaptat o accessible. Es proposa col·locar un passamà al llarg de la vorera esquerra perquè el desplaçament sigui més còmode sobretot a persones amb dificultats de mobilitat. No existeix cap tinerari alternatiu de pendent acceptable.

Les voreres tenen una amplada d'entre 0,90 i 1,50 m. A la vorera esquerra, els elements que hi ha com tres bàculs i un senyal de trànsit deixen un pas de més de 0,90. Tot i que per complir amb l'amplada lliure de pas que defineix l'Orden caldria ampliar la vorera i retirar els obstacles que hi són presents, no es considera prioritari ja que l'amplada lliure de pas compleix el Codi d'accessibilitat. A la vorera dreta el pas també queda reduït per la presència d'unes escales. Tot i que deixa 0,90 m de pas, la vorera fa un gir que dificulta el desplaçament, i tenint en compte que en aquest punt la calçada es menja la vorera, es proposa ampliar-la.

Els bàculs tenen una fixació al terra que sobresurt del paviment. Caldria millorar l'ancoratge perquè no sobresurti i pugui causar entrebancs.

En referència als passos de vianants, no n'hi ha cap en aquest tram. Caldria senyalitzar-ne un a cada extrem i construir els seus guals pertinents. Es proposa construir guals de tipus deprimat. Una altra alternativa seria construir un pas elevat per evitar el desnivell entre vorera i calçada, tot i que per motius de seguretat viària requereix d'un estudi previ per confirmar la seva viabilitat.

Duent a terme les intervencions proposades arribaria a ser un tram adaptat si no fos pel pendent excessiu.

PRESSUPOST

El pressupost de millora de l'accessibilitat del tram és:

Descripció	Amid.	Preu	Cost (€)	Etapa
M2. Ampliació de vorera inclosa la demolició de vorada.	10	123,63	1.236,30	0
Un. Millora de l'ancoratge de bàcul d'enllumenat	3	150,00	450,00	0
Un. Pintat de senyalització horitzontal de pas de vianants.	2	150,00	300,00	0
Un. Demolició de paviment i construcció de gual de vianants adap./acc.	4	2.937,46	11.749,84	0
Ml. Col·locació de passamà cargolat a paret, encastat a terra o a paviment.	80	150,00	12.000,00	0
PRESSUPOST TOTAL DEL TRAM (PEM)			25.736,14	

Document per vistinglup Ajuntament

Nº DE TRAM: 9

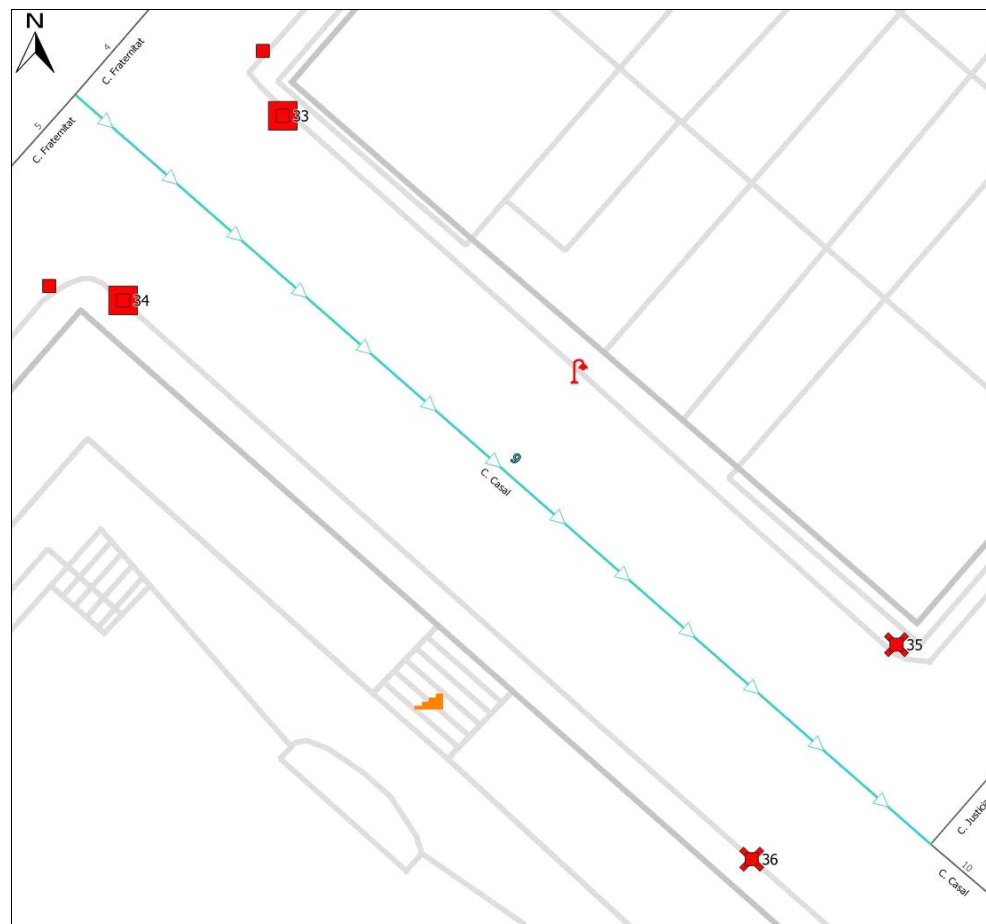
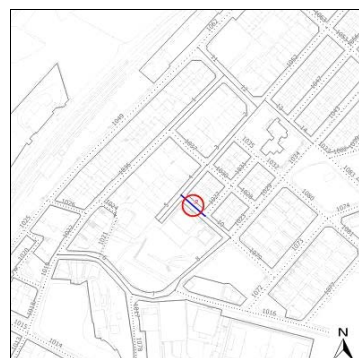
SITUACIÓ: C. Casal entre C. Fraternitat i C. Justicia

LONG.: 36 m.

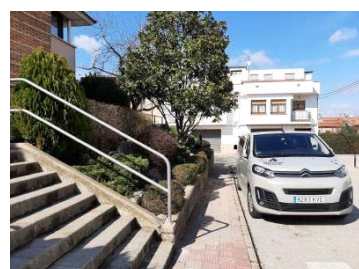
DIAGNÒSTIC: Convertible

RESULTANT: Adaptat

PRIORITAT: Alta



Nota: Els valors recollits dels diferents paràmetres corresponen a la situació més restrictiva.



ITINERARI

Amplada entre façanes	9,7 m.	Tipologia	Amb voreres
Pdt. longitudinal	Mig (6 < pdt ≤ 8%)	Pdt. transversal	pdt ≤ 2%
Si pdt.alt: passamans, bancs, itinerari alternatiu?	No és necessari		
Amplada mínima de vorera (si en disposa)	0,9 ≤ A < 1,5 m		
Amplada lliure d'obstacles en el punt més estret	A < 0,9 m		
Proposta millora amplada lliure de pas itinerari	Retirar obstacle		
Alçada lliure d'obstacles en el punt més baixa	H ≥ 2,2 m		
Graó aïllat al llarg de l'itinerari	No		
Desnivell salvat amb escales i/o rampes	Sí, escales		

PAVIMENT I MOBILIARI

Paviment antilliscant, dur, sense regruixos	Sí		
Reixes i registres en àrees vianants accessibles	----		
Protecció escocells accessible	----		
Bancs accessibles	----	Papereres	----
Contenidors accessibles	----	Pilones accessibles	----

DATA VISITA: 04/03/2022

ELEMENTS DE TRANSPORT I/O ETES DEL TRAM:

DISTRIBUCIÓ DELS CARRILS I CIRCULACIÓ

	Sentit tram	Sentit contrari	Separació sentits circulació: Sense línia de separa	Velocitat màxima: 0 km/h
			Restriccions de circulació:	
Nº normals:	1	1	Descripció carrils serveis: Estacionament en filera	
Nº bus:	0	0	Estacionament en filera	
Nº serveis:	1	1		

PASSOS I GUALS DE VIANANTS

ID	Idem si canton.	Alçada vorera	Tipus	Ample pas	Enrasat calçada	Distància a façana	Espai de gir	Pdt. long. i transv.	Senyalitz. invidents	Proposta d'intervenció
33	----	10 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual
34	----	10 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual
35	----	10 cm	No hi ha gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	Construir gual
36	----	10 cm	No hi ha gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	Construir gual

ESCALES

	1: Vorera dreta	2: Final vorera dreta
Dimensions accessibles (amplada pas, num. graons, replans)	Sí	Sí
Dimensions dels graons accessibles (alçada - estesa)	Sí, Orden VIV o Codi	Sí, Orden VIV o Codi
La unió entre l'estesa i l'alçada és accessible	Sí	Sí
Paviment dur, estable, no lliscant i sense resalts	Sí	Sí
Senyalització direccional extrems escala i franja graons	No	No
Disposa d'element de protecció del desnivell accessible	Sí, disseny acceptable	Sí, disseny acceptable
Disposa passamans d'ubicació, alçada i disseny accessibles	Sí, acceptables	Sí, incorrectes
Observacions	Esc.2: Disposa de passamà només a un costat	

OBSERVACIONS

Es tracta d'un tram amb un pendent longitudinal entre el 6 i el 8%, fruit a l'orografia del terreny que no es pot modificar, per tant aquest tram no podrà ser accessible, però sí adaptat.

Les voreres tenen una amplada d'entre 0,90 i 1,50 m, encara que un bàcul redueix l'amplada lliure de pas a menys de 0,90 m i en conseqüència caldria desplaçar-los per tal que compleixi com a mínim el Codi d'accessibilitat. Es proposa substituir-lo per un altre model penjat a la façana com hi ha a molts punts del municipi.

Tot i que no formen part de l'itinerari de vianants per la vorera del tram, hi ha dues escales per accedir al recinte superior on hi ha l'OAC i el consultori mèdic que s'haurien de millorar. Al final de la vorera dreta hi ha un pla inclinat com alternativa accessible.

En referència als passos de vianants, n'hi ha només un al mig del tram, tot i que no disposa de guals. Es proposa eliminar-lo i senyalitzar-ne un a cada extrem amb els seus guals pertinents tipus deprimit.

PRESSUPOST

El pressupost de millora de l'accessibilitat del tram és:

Descripció	Amid.	Preu	Cost (€)	Eta
Un. Substitució de bàcul d'enllumenat per un penjat a façana.	1	850,00	850,00	0
Un. Pintat de senyalització horitzontal de pas de vianants.	2	150,00	300,00	0
Un. Anul·lació de pas de vianants existent amb pintura negra.	1	71,27	71,27	0
Un. Demolició de paviment i construcció de gual de vianants adap./acc.	4	2.937,46	11.749,84	0
M2. Reemplaçament paviment d'extrems d'escala per un de diferent textura.	3	48,72	146,16	0
Ml. Senyalització dels graons de l'escala amb franja diferenciada.	25	50,00	1.250,00	0
Ml. Col·locació de passamà cargolat a paret, encastat a terra o a paviment.	8	150,00	1.200,00	0
PRESSUPOST TOTAL DEL TRAM (PEM)			15.567,27	

Document per vistingrau Ajuntament

Nº DE TRAM: 10

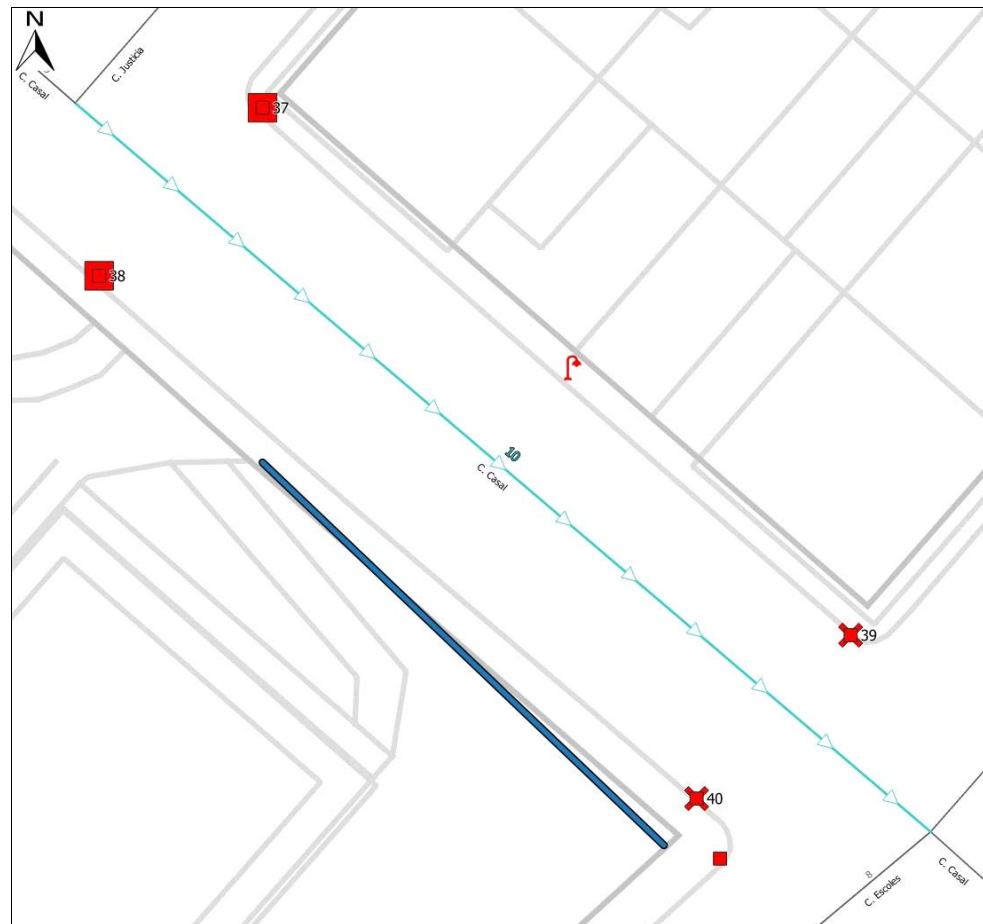
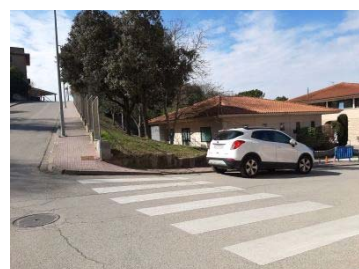
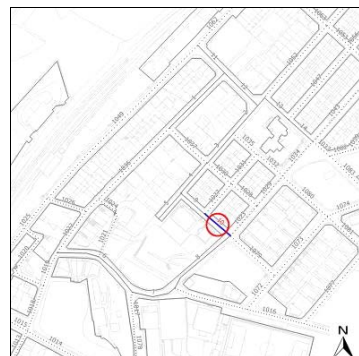
SITUACIÓ: C. Casal entre C. Justícia i C. Escoles

LONG.: 38 m.

DIAGNÒSTIC: Inaccessible

RESULTANT: Accessible/Adaptat, si no fos pel pdt. excessiu

PRIORITAT: Alta



Nota: Els valors recollits dels diferents paràmetres corresponen a la situació més restrictiva.

ITINERARI

Amplada entre façanes	9,7 m.	Tipologia	Amb voreres
Pdt. longitudinal	Alt (8 < pdt ≤ 10%)	Pdt. transversal	pdt ≤ 2%
Si pdt.alt: passamans, bancs, itinerari alternatiu?		No i no existeix iti. alternatiu	
Amplada mínima de vorera (si en disposa)		0,9 ≤ A < 1,5 m	
Amplada lliure d'obstacles en el punt més estret		A < 0,9 m	
Proposta millora amplada lliure de pas itinerari		Retirar obstacle	
Alçada lliure d'obstacles en el punt més baix		H ≥ 2,2 m	
Graó aïllat al llarg de l'itinerari		No	
Desnivell salvat amb escales i/o rampes		No, ni escales ni rampa	

PAVIMENT I MOBILIARI

Paviment antilliscant, dur, sense regruixos	Sí
Reixes i registres en àrees vianants accessibles	----
Protecció escocells accessible	----
Bancs accessibles	----
Papereres	----
Contenidors accessibles	----
Pilones accessibles	----

DISTRIBUCIÓ DELS CARRILS I CIRCULACIÓ

	Sentit tram	Sentit contrari	Separació sentits circulació: Sense línia de separa	Velocitat màxima: 0 km/h
			Restriccions de circulació:	
Nº normals:	1	1	Descripció carrils serveis: Estacionament en filera	
Nº bus:	0	0	Estacionament en filera	
Nº serveis:	1	1		

PASSOS I GUALS DE VIANANTS

ID	Idem si canton.	Alçada vorera	Tipus	Ample pas	Enrasat calçada	Distància a façana	Espai de gir	Pdt. long. i transv.	Senyalitz. invidents	Proposta d'intervenció
37	----	15 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual
38	----	15 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual
39	----	17 cm	No hi ha gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	Construir gual
40	----	20 cm	No hi ha gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	Construir gual

OBSERVACIONS

Es tracta d'un tram amb un pendent longitudinal > 8%, fruit a l'orografia del terreny que no es pot modificar, que farà que no pugui arribar a ser un tram adaptat o accessible. Es proposa col·locar un passamà a la vorera dreta després de l'accés al recinte de l'OAC i el consultori mèdic perquè el desplaçament sigui més còmode sobretot a persones amb dificultats de mobilitat. No existeix cap tinerari alternatiu de pendent acceptable.

Les voreres tenen una amplada d'entre 0,90 i 1,50 m, encara que un bàcul redueix l'amplada lliure de pas a menys de 0,90 m i en conseqüència caldria desplaçar-los per tal que compleixi com a mínim el Codi d'accessibilitat. Es proposa substituir-lo per un altre model penjat a la façana com hi ha a molts punts del municipi.

En referència als passos de vianants, n'hi ha només un al final del tram, tot i que no disposa de guals i caldria construir-los. A l'inici del tram no existeix cap pas de vianants, caldria senyalitzar-lo i construir els dos guals pertinents.

PRESSUPOST

El pressupost de millora de l'accessibilitat del tram és:

Descripció	Amid.	Preu	Cost (€)	Eta
Un. Substitució de bàcul d'enllumenat per un penjat a façana.	1	850,00	850,00	0
Un. Pintat de senyalització horitzontal de pas de vianants.	1	150,00	150,00	0
Un. Demolició de paviment i construcció de gual de vianants adap./acc.	4	2.937,46	11.749,84	0
Ml. Col·locació de passamà cargolat a paret, encastat a terra o a paviment.	20	150,00	3.000,00	0
PRESSUPOST TOTAL DEL TRAM (PEM)			15.749,84	

Document per vistinglau Ajuntament

Nº DE TRAM: 11

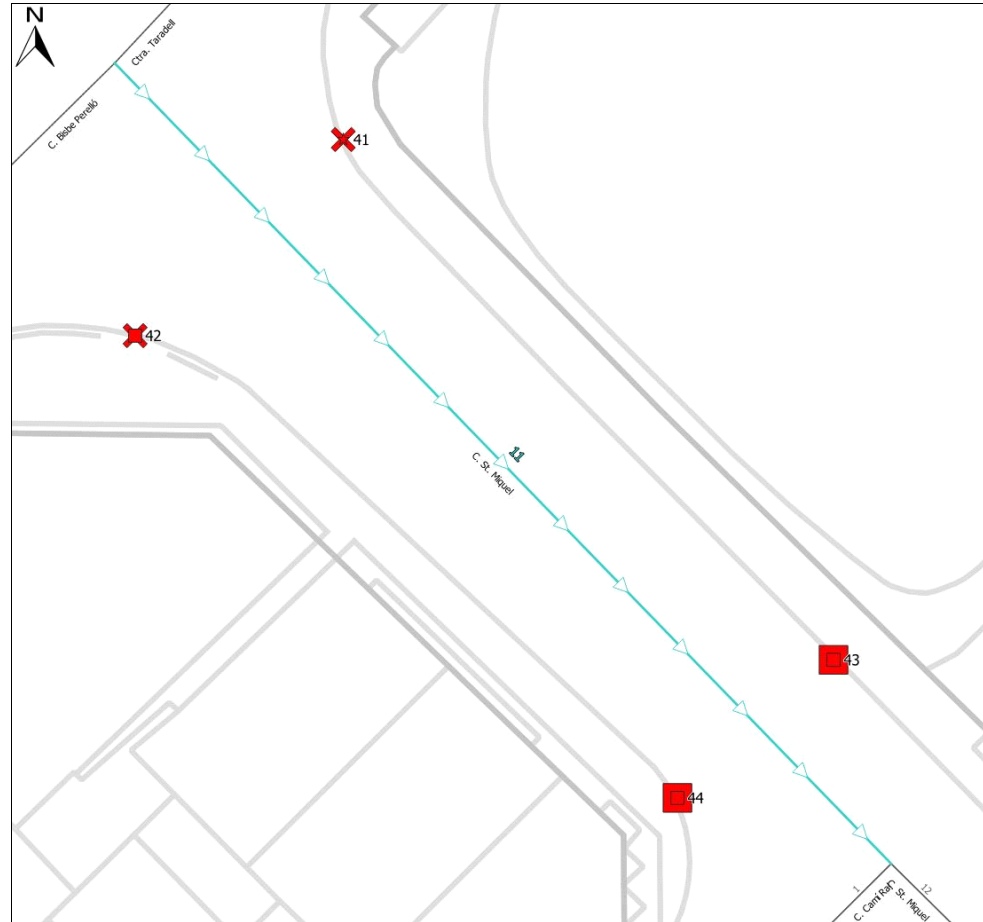
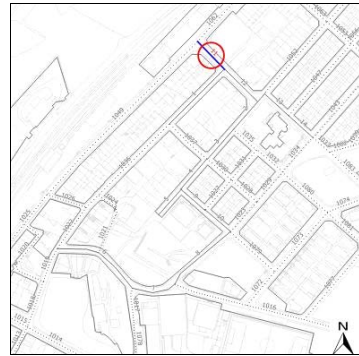
SITUACIÓ: C. St. Miquel entre C. Bisbe Perelló i C. Camí Ral

LONG.: 44 m.

DIAGNÒSTIC: Convertible

RESULTANT: Adaptat

PRIORITAT: Alta



Nota: Els valors recollits dels diferents paràmetres corresponen a la situació més restrictiva.

ITINERARI

Amplada entre façanes	14 m.	Tipologia	Amb voreres
Pdt. longitudinal	Baix (pdt ≤ 6%)	Pdt. transversal	pdt ≤ 2%
Si pdt.alt: passamans, bancs, itinerari alternatiu?		No és necessari	
Amplada mínima de vorera (si en disposa)		2,0 ≤ A < 3,0 m	
Amplada lliure d'obstacles en el punt més estret		0,9 ≤ A < 1,5 m	
Proposta millora amplada lliure de pas itinerari		Adaptat	
Alçada lliure d'obstacles en el punt més baix		H ≥ 2,2 m	
Graó aïllat al llarg de l'itinerari		No	
Desnivell salvat amb escales i/o rampes		No, ni escales ni rampa	

PAVIMENT I MOBILIARI

Paviment antilliscant, dur, sense regruixos	Sí
Reixes i registres en àrees vianants accessibles	----
Protecció escocells accessible	----
Bancs accessibles	----
Papereres	----
Contenidors accessibles	----
Pilones accessibles	----

DISTRIBUCIÓ DELS CARRILS I CIRCULACIÓ

Sentit tram	Sentit contrari	Separació sentits circulació:	Línia blanca	Velocitat màxima:	0 km/h
Nº normals:	1	Restriccions de circulació:			
Nº bus:	0	Descripció carrils serveis:	Estacionament en filera		
Nº serveis:	0				

PASSOS I GUALS DE VIANANTS

ID	Idem si canton.	Alçada vorera	Tipus	Ample pas	Enrasat calçada	Distància a façana	Espai de gir	Pdt. long. i transv.	Senyalitz. invidents	Proposta d'intervenció
41	----	10 cm	No hi ha gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	Fer orella i gual
42	----	10 cm	No hi ha gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	Construir gual
43	----	10 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual
44	----	10 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual

OBSERVACIONS

Tram de pendent baix i voreres d'una amplada d'entre 2,00 i 3,00 m, encara que alguns elements com un bàcul i diverses jardineres redueixen l'amplada lliure de pas entre 0,90 i 1,50 m. Tot i que per complir amb l'amplada lliure de pas que defineix l'Orden caldria desplaçar els elements que redueixen l'amplada lliure de pas a menys d'1,5 m, no es considera prioritari ja que l'amplada lliure de pas compleix el Codi d'accessibilitat.

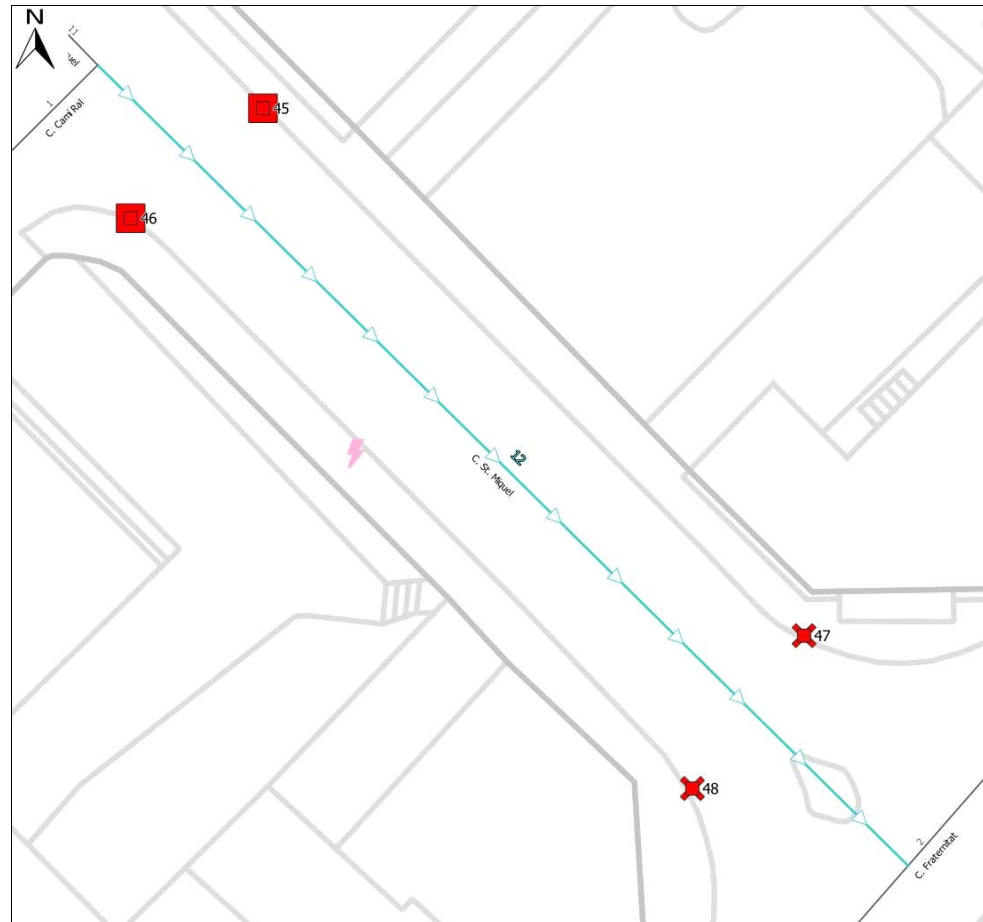
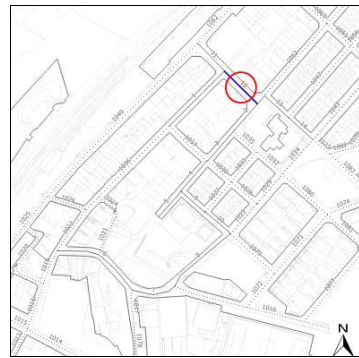
En referència als passos de vianants, n'hi ha només un a l'inici del tram, tot i que no disposa de guals i caldria construir-los. Aprofitant que hi ha carril d'estacionament al costat esquerre es proposa fer una orella i construir un gual pla. Al final del tram no existeix cap pas de vianants, caldria senyalitzar-lo i construir els dos guals pertinents de tipus deprimat.

PRESSUPOST

El pressupost de millora de l'accessibilitat del tram és:

Descripció	Amid.	Preu	Cost (€)	Eta
Un. Pintat de senyalització horitzontal de pas de vianants.	1	150,00	150,00	0
Un. Demolició de paviment i construcció de gual de vianants adap./acc.	3	2.937,46	8.812,38	0
Un. Construcció d'orella a la vorera i de gual de vianants adap./acc.	1	4.050,00	4.050,00	0
PRESSUPOST TOTAL DEL TRAM (PEM)			13.012,38	

Document per vistinglau Ajuntament



Nota: Els valors recollits dels diferents paràmetres corresponen a la situació més restrictiva.

ITINERARI

Amplada entre façanes	14 m.	Tipologia	Amb voreres
Pdt. longitudinal	Baix (pdt ≤ 6%)	Pdt. transversal	pdt ≤ 2%
Si pdt.alt: passamans, bancs, itinerari alternatiu?	No és necessari		
Amplada mínima de vorera (si en disposa)	2,0 ≤ A < 3,0 m		
Amplada lliure d'obstacles en el punt més estret	0,9 ≤ A < 1,5 m		
Proposta millora amplada lliure de pas itinerari	Adaptat		
Alçada lliure d'obstacles en el punt més baix	H ≥ 2,2 m		
Graó aïllat al llarg de l'itinerari	No		
Desnivell salvat amb escales i/o rampes	No, ni escales ni rampa		

PAVIMENT I MOBILIARI

Paviment antilliscant, dur, sense regruixos	Sí, però malmès
Reixes i registres en àrees vianants accessibles	Sí
Protecció escocells accessible	----
Bancs accessibles	----
Papereres	----
Contenidors accessibles	----
Pilones accessibles	----

DISTRIBUCIÓ DELS CARRILS I CIRCULACIÓ

Sentit tram	Sentit contrari	Separació sentits circulació:	Línia blanca	Velocitat màxima:	0 km/h
Nº normals:	1	Restriccions de circulació:			
Nº bus:	0	Descripció carrils serveis:	Estacionament en filera		
Nº serveis:	0				

PASSOS I GUALS DE VIANANTS

ID	Idem si canton.	Alçada vorera	Tipus	Ample pas	Enrasat calçada	Distància a façana	Espai de gir	Pdt. long. i transv.	Senyalitz. invidents	Proposta d'intervenció
45	----	10 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual
46	----	10 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual
47	----	10 cm	No hi ha gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	Construir gual
48	----	10 cm	No hi ha gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	Construir gual

OBSERVACIONS

Tram de pendent baix i voreres d'una amplada d'entre 2,00 i 3,00 m, encara que diverses jardineres redueixen l'amplada lliure de pas entre 0,90 i 1,50 m. Tot i que per complir amb l'amplada lliure de pas que defineix l'Orden caldria desplaçar els elements que redueixen l'amplada lliure de pas a menys d'1,5 m, no es considera prioritari ja que l'amplada lliure de pas compleix el Codi d'accessibilitat.

En referència als passos de vianants, n'hi ha només un al final del tram, tot i que no disposa de guals i caldria construir-los. A l'inici del tram no existeix cap pas de vianants, caldria senyalitzar-lo i construir els dos guals pertinents.

El paviment està en bon estat excepte en algun punt on caldria reparar-lo.

PRESSUPOST

El pressupost de millora de l'accessibilitat del tram és:

Descripció	Amid.	Preu	Cost (€)	Eta
M2. Reemplaçament de paviment malmès per un d'accessible i anivellat.	2	90,00	180,00	0
Un. Pintat de senyalització horitzontal de pas de vianants.	1	150,00	150,00	0
Un. Demolició de paviment i construcció de gual de vianants adap./acc.	4	2.937,46	11.749,84	0
PRESSUPOST TOTAL DEL TRAM (PEM)			12.079,84	

*** Document per vistinglup Ajuntament ***

Nº DE TRAM: 13

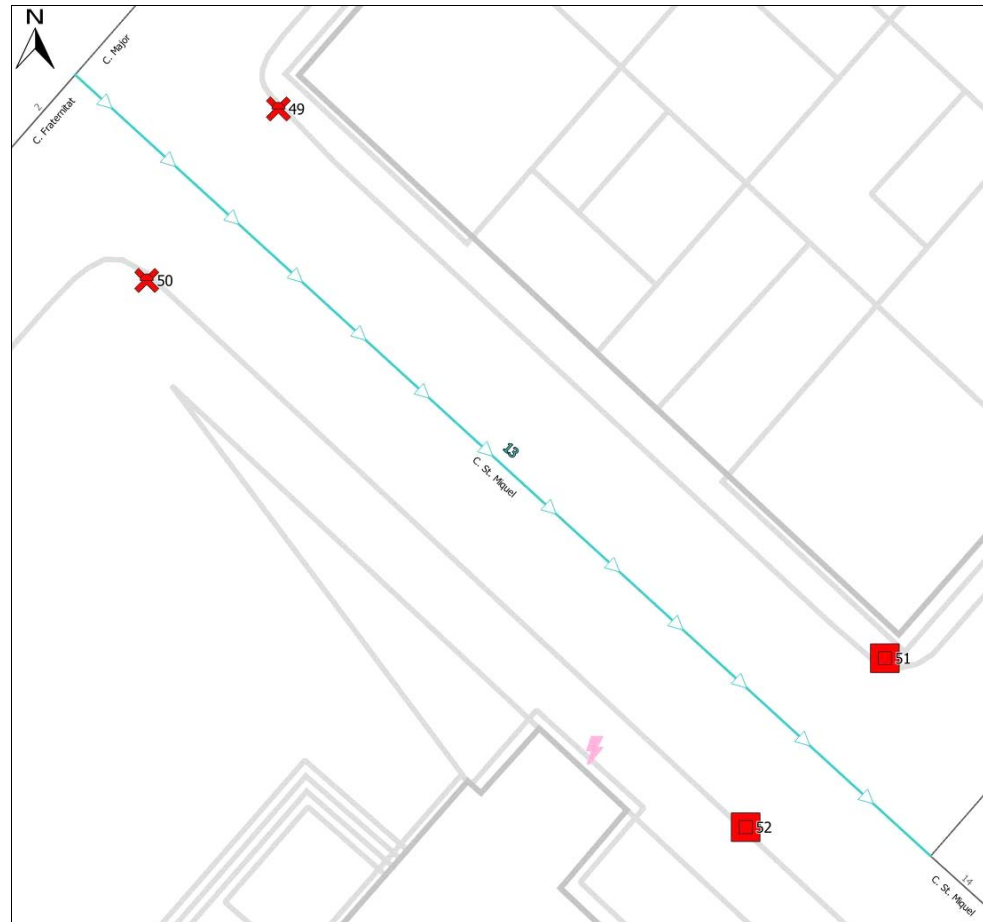
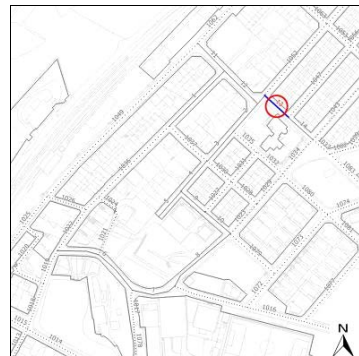
SITUACIÓ: C. St. Miquel entre C. Fraternitat i C. St. Antoni Maria Claret

LONG.: 37 m.

DIAGNÒSTIC: Convertible

RESULTANT: Adaptat

PRIORITAT: Alta



Nota: Els valors recollits dels diferents paràmetres corresponen a la situació més restrictiva.

ITINERARI

Amplada entre façanes	10,2 m.	Tipologia	Amb voreres
Pdt. longitudinal	Baix (pdt ≤ 6%)	Pdt. transversal	pdt ≤ 2%
Si pdt.alt: passamans, bancs, itinerari alternatiu?		No és necessari	
Amplada mínima de vorera (si en disposa)		0,9 ≤ A < 1,5 m	
Amplada lliure d'obstacles en el punt més estret		0,9 ≤ A < 1,5 m	
Proposta millora amplada lliure de pas itinerari		Adaptat	
Alçada lliure d'obstacles en el punt més baix		H ≥ 2,2 m	
Graó aïllat al llarg de l'itinerari		No	
Desnivell salvat amb escales i/o rampes		No, ni escales ni rampa	

PAVIMENT I MOBILIARI

Paviment antilliscant, dur, sense regruixos	Sí, però malmès
Reixes i registres en àrees vianants accessibles	----
Protecció escocells accessible	Sí, accessible
Bancs accessibles	----
Papereres	0,9 m < H
Contenidors accessibles	----
Pilones accessibles	----

DISTRIBUCIÓ DELS CARRILS I CIRCULACIÓ

Sentit tram	Sentit contrari	Separació sentits circulació:	Sense línia de separa	Velocitat màxima:	0 km/h
Nº normals:	0	Restriccions de circulació:			
Nº bus:	0	Descripció carrils serveis:	Estacionament en filera		
Nº serveis:	0				

PASSOS I GUALS DE VIANANTS

ID	Idem si canton.	Alçada vorera	Tipus	Ample pas	Enrasat calçada	Distància a façana	Espai de gir	Pdt. long. i transv.	Senyalitz. invidents	Proposta d'intervenció
49	----	11 cm	No hi ha gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	Fer pas elevat
50	----	18 cm	No hi ha gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	Fer pas elevat
51	----	11 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual
52	----	18 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual

OBSERVACIONS

Tram de pendent baix i voreres d'amplades diferents, la de la dreta més ampla, d'entre 2,00 i 3,00 m, i on s'ubiquen tots els elements urbans (arbres, papereres, bàculs, etc.) reduint l'amplada lliure de pas entre 0,90 i 1,50 m, i la de l'esquerra la més estreta d'una amplada d'entre 0,90 i 1,50m però sense elements urbans. Tot i que per complir amb l'amplada lliure de pas que defineix l'Orden caldria desplaçar els elements que redueixen l'amplada lliure de pas a menys d'1,5 m, no es considera prioritari ja que l'amplada lliure de pas compleix el Codi d'accessibilitat.

En referència als passos de vianants, n'hi ha només un a l'inici del tram tot i que no disposa de guals. Tenint en compte que és un dels trams principals i l'amplada de les voreres en aquest creuament, es proposa construir un pas elevat. Al final del tram no existeix cap pas de vianants, caldria senyalitzar-lo i construir els dos guals pertinents.

El paviment està en bon estat excepte en algun punt on caldria reparar-lo.

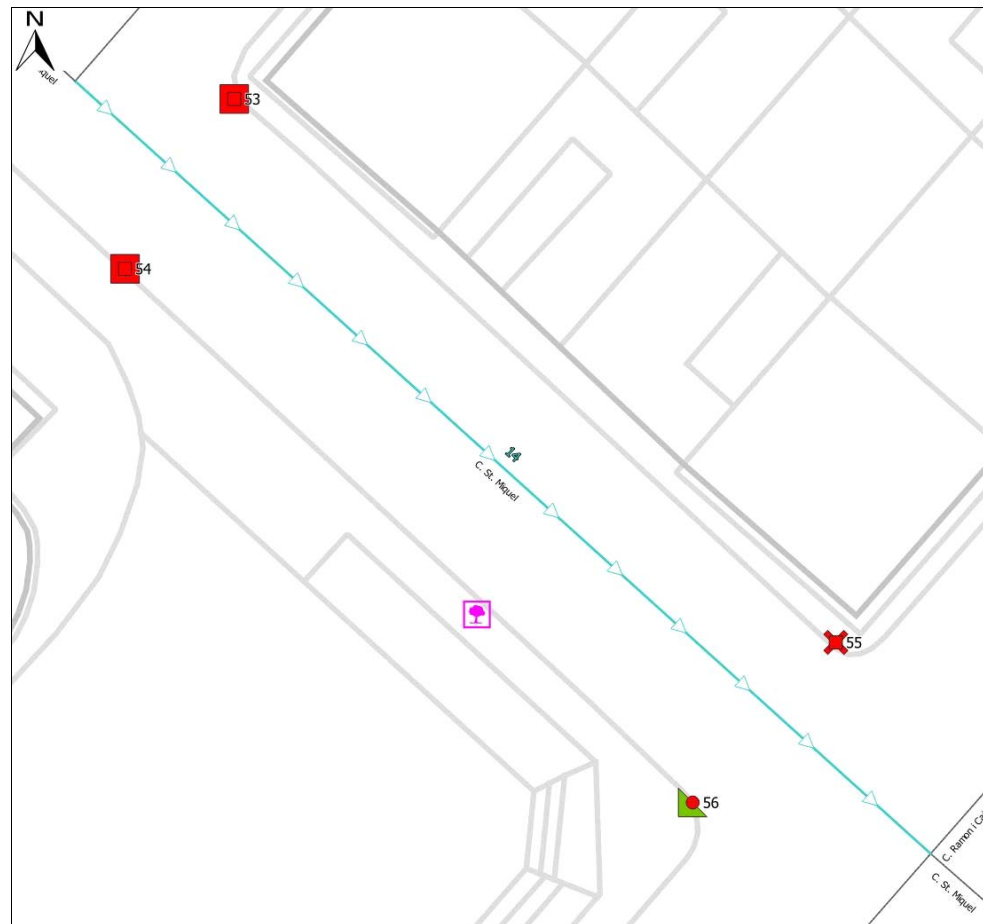
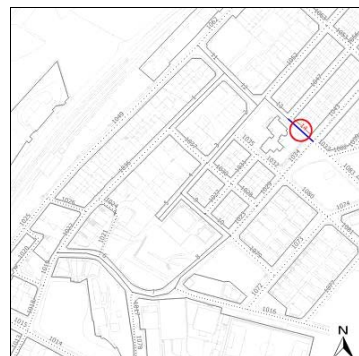
Tots els escocells estan protegits amb una reixa accessible.

PRESSUPOST

El pressupost de millora de l'accessibilitat del tram és:

Descripció	Amid.	Preu	Cost (€)	Etapa
M2. Reemplaçament de paviment malmès per un d'accessible i anivellat.	2	90,00	180,00	0
Un. Pintat de senyalització horitzontal de pas de vianants.	1	150,00	150,00	0
Un. Demolició de paviment i construcció de gual de vianants adap./acc.	2	2.937,46	5.874,92	0
Un. Construcció i senyalització de pas de vianants elevat.	1	5.121,00	5.121,00	0
PRESSUPOST TOTAL DEL TRAM (PEM)			11.325,92	

*** Document per vistinglup Ajuntament ***



Nota: Els valors recollits dels diferents paràmetres corresponen a la situació més restrictiva.

ITINERARI

Amplada entre façanes	9,2 m.	Tipologia	Amb voreres
Pdt. longitudinal	Baix (pdt ≤ 6%)	Pdt. transversal	pdt ≤ 2%
Si pdt.alt: passamans, bancs, itinerari alternatiu?	No és necessari		
Amplada mínima de vorera (si en disposa)	0,9 ≤ A < 1,5 m		
Amplada lliure d'obstacles en el punt més estret	A < 0,9 m		
Proposta millora amplada lliure de pas itinerari	Retirar obstacle		
Alçada lliure d'obstacles en el punt més baix	H ≥ 2,2 m		
Graó aïllat al llarg de l'itinerari	No		
Desnivell salvat amb escales i/o rampes	No, ni escales ni rampa		

PAVIMENT I MOBILIARI

Paviment antilliscant, dur, sense regruixos	Sí
Reixes i registres en àrees vianants accessibles	----
Protecció escocells accessible	Sí, accessible
Bancs accessibles	----
Papereres	0,7 ≤ H ≤ 0,9 m
Contenidors accessibles	----
Pilones accessibles	----

DISTRIBUCIÓ DELS CARRILS I CIRCULACIÓ

	Sentit tram	Sentit contrari	Separació sentits circulació: Sense línia de separa	Velocitat màxima: 0 km/h
			Restriccions de circulació:	
Nº normals:	0	1	Descripció carrils serveis: Estacionament en filera	
Nº bus:	0	0		
Nº serveis:	0	1		

PASSOS I GUALS DE VIANANTS

ID	Idem si canton.	Alçada vorera	Tipus	Ample pas	Enrasat calçada	Distància a façana	Espai de gir	Pdt. long. i transv.	Senyalitz. invidents	Proposta d'intervenció
53	----	11 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual
54	----	18 cm	No hi ha pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	No pas	Construir gual
55	----	11 cm	No hi ha gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	No gual	Construir gual
56	----	18 cm	Un pla	≥ 1,8 m	2 < r ≤ 5 cm	< 0,9 m	< 1,2 m	A refer	No	Refer

OBSERVACIONS

Tram de pendent baix i voreres d'una amplada d'entre 0,90 i 1,50 m, encara que un dels arbres i un gual de vianants redueixen l'amplada lliure de pas a menys de 0,90 m. En el cas de l'arbre caldrà retirar-lo, i en el cas del gual substituir-lo per un altre model que no interfereixi en l'itinerari de vianants. La resta d'elements deixen un pas d'entre 0,90 i 1,50m. Tot i que per complir amb l'amplada lliure de pas que defineix l'Orden caldrà desplaçar els elements que redueixen l'amplada lliure de pas a menys d'1,5 m, no es considera prioritari ja que l'amplada lliure de pas compleix el Codi d'accessibilitat.

En referència als passos de vianants, n'hi ha només un al final del tram, el qual només disposa d'un gual al costat dret que caldrà refer, ja que té massa pendent, no té suficient espai de gir al seu davant, ni disposa de senyalització per invidents. A l'inici del tram no existeix cap pas de vianants, caldrà senyalitzar-lo i construir els dos guals pertinents.

Tots els escocells estan protegits amb una reixa accessible.

PRESSUPOST

El pressupost de millora de l'accessibilitat del tram és:

Descripció	Amid.	Preu	Cost (€)	Eta
Un. Retirada d'arbre i pavimentació de l'escocell a nivell de vorera.	1	698,14	698,14	0
Un. Pintat de senyalització horitzontal de pas de vianants.	1	150,00	150,00	0
Un. Demolició de paviment i construcció de gual de vianants adap./acc.	3	2.937,46	8.812,38	0
Un. Demolició de gual de vianants existent i construcció d'un d'adap./acc.	1	2.937,46	2.937,46	0
PRESSUPOST TOTAL DEL TRAM (PEM)			12.597,98	

ANNEX 2
FITXES DELS
ELEMENTS DE TRACTAMENT ESPECIAL

Document per vistingai Aukštųjų

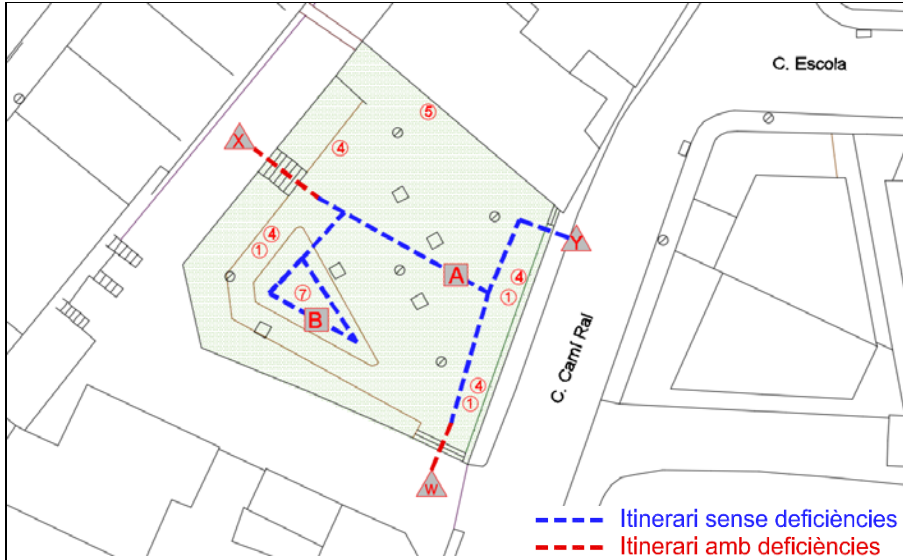
Elements de tractament especial (ordenats pel seu nom)

ELEMENT DE TRACTAMENT ESPECIAL	ID
C. Camí Ral entre C. St. Miquel i C. St. Jordi	1
C. Casal entre C. Fraternitat i C. Justicia	9
C. Casal entre C. Justicia i C. Escoles	10
C. Escoles entre (90016) i C. Muntanyeta	7
C. Escoles entre C. Camí Ral i (90016)	6
C. Escoles entre C. Muntanyeta i C. Casal	8
C. Fraternitat entre C. Alegria Carrer de l'Alegria i C. St. Jordi	3
C. Fraternitat entre C. Casal i Cul de sac	5
C. Fraternitat entre C. St. Jordi i C. Casal	4
C. Fraternitat entre C. St. Miquel i C. Alegria Carrer de l'Alegria	2
C. St. Miquel entre C. Bisbe Perelló i C. Camí Ral	11
C. St. Miquel entre C. Camí Ral i C. Fraternitat	12
C. St. Miquel entre C. Fraternitat i C. St. Antoni Maria Claret	13
C. St. Miquel entre C. St. Antoni Maria Claret i C. Francesc Moragas	14
ELEMENT DE TRACTAMENT ESPECIAL	ID
Parc Casal	2
Parc El·lipse	3
Pl. Sardà	1

Document per vistingai Aukštųjų

ETE: Pl. Sardà
Entre C. Camí Ral i C. Bisbe Perelló

E1



Dades generals i mobiliari urbà	
Tram d'accés	1132
Tipus	Plaça
Dimensió	680 m ²
Papereres (1)	Sí, adaptades
Pilons (2)	No n'hi ha
Jardineres (3)	No n'hi ha
Bancs (4)	Sí, adaptats
Fonts (5)	Sí, no adaptada
Panells (6)	No n'hi ha
Jocs (7)	Sí, no adaptats
Bany (8)	No n'hi ha

Itineraris d'accés	W	X	Y	Z
Entrada a nivell o amb rampa adaptada	-	-	X	-
Entrada a través de graons	X	X	X	-
Plànol d'informació de la ETE	X	X	X	-
Informació accessible (disseny, ubicació)	X	X	X	-

Itineraris interiors	A	B	C	D
Itinerari adaptat (amp >0,90m, pend<8%)	✓	✓	-	-
Itinerari accessible (amp >1,80m, pend<6%)	✓	✓	-	-
Paviment compacte, antilliscant i bon estat	✓	✓	-	-
Canvis de cota salvats amb rampa	-	-	-	-

Accessibilitat actual	Accessibilitat resultant	Prioritat
Convertible	Accessible	Mitja

Actuacions i pressupost

Descripció	Uts.	Preu	Cost
Ml. Col·locació de passamà encastat a terra	14	150,00€	2.100,00€
Ml. Senyalització dels graons de l'escala amb franja diferenciada.	28	50,00€	1.400,00€
M ² Construcció de rampa accessible	5	180,00€	900,00€
Ml. Construcció d'escala (2 graons)	2	140,00€	280,00€
Ml. Col·locació de barana de protecció de desnivell de disseny accessible	30	125,00€	3.750,00 €
Ut. Protecció d'escocells dels arbres	5	120,00€	600,00 €
Ut. Subministrament i col·locació de font accessible que permeti beure assegut	1	1.650,00€	1.650,00€
Ut. Subministrament i col·locació de jocs infantils adaptats	1	5.500,00€	5.500,00€
Ut. Col·locació de rètol informatiu accessible	1	340,00€	340,00€
Total ETE			16.520,00€

Observacions
Es tracta d'una plaça de cantonada sense pendents. Té tres accessos, dos a través d'escaleres (W i X) i un a través d'una rampa que caldria refer i dos graons al costat (Y). Degut a la topografia, la plaça queda més elevada respecte un dels carrers apareixent un desnivell sobtat sense protegir que podria ser perillós sobretot per a persones amb dificultats visuals. Els escocells dels arbres no estan protegits amb una reixa accessible. Respecte al mobiliari, disposa de suficients bancs adaptats amb respall i reposabraços, i les papereres són correctes. Es proposa substituir la font existent per una d'accessible que permeti beure assegut i col·locar algun element adaptat al parc infantil. També es proposa col·locar un de rètol accessible amb la informació més important de la ETE incorporant pictografies de fàcil comprensió dels espais i elements de la plaça.

*** Document per vistiplau Ajuntament ***

DÈFICITS ACTUALS	
<p>Foto E1-1</p> 	<p>Accés al parc (W)</p> <p>Dèficit actual</p> <p>Les escales per accedir al parc des de l'accés W no disposen de passamans a cap costat ni de cap tipus de senyalització.</p> <p>Tot i que hi ha un altre accés amb rampa (Y) el qual es proposa adaptar correctament, es proposa aplicar paràmetres d'accessibilitat a totes les escales existents.</p> <p>Proposta</p> <p>Col·locació de passamà de disseny anatòmic als dos costats de l'escala. Aquests estaran col·locats a una alçada entre 0,90m i 0,95m respecte del terra.</p> <p>Afegir senyalització a cada graó en tota la seva longitud amb una franja de 5cm d'amplada enrasada amb l'estesa i situada a 3cm de la vora, que contrasti en textura i color amb el paviment del graó.</p>
<p>Foto E1-2</p> 	<p>Accés al parc (X)</p> <p>Dèficit actual</p> <p>Les escales per accedir al parc des de l'accés X no disposen de passamans a cap costat ni de cap tipus de senyalització.</p> <p>Tot i que hi ha un altre accés amb rampa (Y) el qual es proposa adaptar correctament, es proposa aplicar paràmetres d'accessibilitat a totes les escales existents.</p> <p>Proposta</p> <p>Col·locació de passamà de disseny anatòmic als dos costats de l'escala. Aquests estaran col·locats a una alçada entre 0,90m i 0,95m respecte del terra.</p> <p>Afegir senyalització a cada graó en tota la seva longitud amb una franja de 5cm d'amplada enrasada amb l'estesa i situada a 3cm de la vora, que contrasti en textura i color amb el paviment del graó.</p>
<p>Foto E1-3</p>  	<p>Accés al parc (Y)</p> <p>Dèficit actual</p> <p>La rampa (Y) per accedir al parc té un pendent excessiu del 18%, no disposa de passamans a cap costat ni de cap tipus de senyalització.</p> <p>Proposta</p> <p>Eliminar la rampa i els graons existents i construir una nova rampa adossada a la paret. Aquesta rampa haurà de complir amb tots els paràmetres d'accessibilitat que estableix la normativa, entre d'altres els següents:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Amplada > 1,8 m -Pendent màxim el 10% -Passamans als dos costats <p>Colindant a la rampa es construiran de nou 2 graons per salvar el desnivell. Caldrà col·locar passamà als dos costat i afegir senyalització a cada graó en tota la seva longitud amb una franja de 5cm d'amplada enrasada amb l'estesa i situada a 3cm de la vora, que contrasti en textura i color amb el paviment del graó.</p>


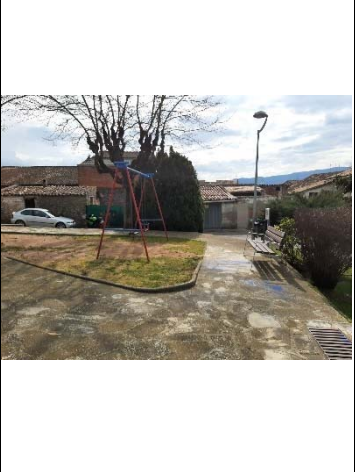




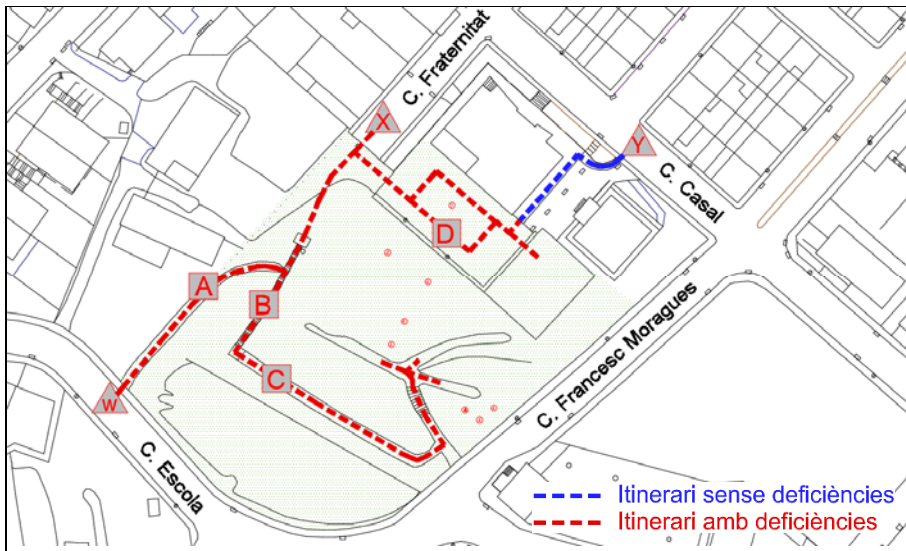
Foto E3-4	Desnivell sobtat
	Dèficit actual
	Una part del perímetre de la plaça queda a un nivell superior de la vorera on apareix un desnivell sobtat sense protegir que podria causar caigudes importants.
	Proposta
Col·locar una barana de protecció a tot el perímetre de la plaça on hi hagi desnivell sense protegir.	
Foto E1-5	Paviment
	Dèficit actual
	El paviment de la zona de joc infantil de sauló, i tot i que actualment és compacte i sense obstacles, podria generar dificultats d'ús a alguns usuaris, sobretot en cas de pluja quan es formen forats, reguerots o bassals.
	Tot i està delimitat per una peça de pedra en tot el seu perímetre en alguns punts aquesta està rebaixada anivellant el paviment interior amb l'exterior.
	Proposta
Vetllar per un bon manteniment del paviment del parc per evitar que surtin forats i reguerots que puguin dificultar el desplaçament i l'ús de l'espai.	
Cal para especial atenció als punts de transició entre el paviment interior de la zona de jocs infantils i l'exterior.	
Foto E3-6	Escocells no protegits
	Dèficit actual
	Els escocells dels arbres no estan protegits amb una reixa accessible.
	Proposta
Protegir els escocells amb una reixa accessible o reomplerts amb material compactat, enrasat amb paviment.	
Foto E1-7	Font
	Dèficit actual
	La font no té un disseny accessible, ja que no permet beure des d'una posició asseguda.
	Proposta
	<p>Substitució de la font existent per una amb un disseny accessible que compleixi els paràmetres d'accessibilitat establerts per l'Ordre VIV:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Disposar d'una aixeta situada a una alçada d'entre 0,80-0,90m - El mecanisme serà de fàcil accionament - Espai d'apropament que permeti la inscripció d'un cercle de Ø1,50m, lliure d'obstacles - Evitar l'acumulació d'aigües - Reixes amb obertures <1,6cm

Foto E1-8	Jocs infantil
	Dèficit actual
	El parc infantil no disposa de cap element adaptat.
	Proposta
Col·locar algun element adaptat al parc infantil perquè pugui ser utilitzat per infants amb mobilitat reduïda o dificultats sensorials.	
Foto E1-9	Senyalització
	Dèficit actual
	Manca senyalització informativa accessible del parc
	Proposta
<p>Col·locació de rètol amb la informació més important de la ETE. Caldrà que la informació que contingui aquest rètol sigui accessible per a tots els públics, tant en el seu disseny com la seva ubicació. Es recomana incorporar pictografies de fàcil comprensió dels espais i elements de la plaça.</p> <p>Cal indicar clarament l'accés adaptat a la plaça (Y).</p>	

ETE: Parc Casal
Entre C. De l'Escola i C. Francesc Moragues

E2



Dades generals i mobiliari urbà	
Tram d'accés	10
Tipus	Parc
Dimensió	5.350 m ²
Papereres (1)	Sí, adaptades
Pilons (2)	No n'hi ha
Jardineres (3)	No n'hi ha
Bancs (4)	Sí, adaptats
Fonts (5)	No n'hi ha
Panells (6)	Sí, no adaptats
Jocs (7)	Sí, no adaptats
Bany (8)	No n'hi ha

Itineraris d'accés	W	X	Y	Z
Entrada a nivell o amb rampa adaptada	X	X	✓	-
Entrada a través de graons	-	X	-	-
Plànol d'informació de la ETE	X	X	X	-
Informació accessible (disseny, ubicació)	X	X	X	-

Itineraris interiors	A	B	C	D
Itinerari adaptat (amp >0,90m, pend<8%)	X	X	X	X
Itinerari accessible (amp >1,80m, pend<6%)	X	X	X	X
Paviment compacte, antilliscant i bon estat	X	X	X	X
Canvis de cota salvats amb rampa	X	X	X	X

Accessibilitat actual	Accessibilitat resultant	Prioritat
Convertible	Parcialment accessible	Alta

Actuacions i pressupost

Descripció	Uts.	Preu	Cost
M ² . Anivellament i pavimentació del nivell inferior del parc	1.090	110,00€	119.900,00€
Ml. Col·locació de passamà encastat a terra	50	150,00€	7.500,00€
Ut. Subministrament i col·locació de font accessible que permeti beure assegut	1	1.650,00€	1.650,00€
Ut. Subministrament i col·locació de jocs infantils adaptats	1	5.500,00€	5.500,00€
Ut. Col·locació de rètol informatiu accessible	3	340,00€	1.020,00€
Total ETE			135.570,00€

Observacions

Es tracta d'un parc amb dues zones diferenciades. Una zona pràcticament plana a la part posterior de dos equipaments del municipi (OAC i consultori mèdic) on hi ha un espai de jocs infantils amb un paviment de grava i una espai de petanca delimitat per un sòcol i una altra zona més boscosa i amb un pendent molt pronunciat degut a l'orografia del terreny que limita amb el C. Escola la qual mai podrà ser accessible.

Es proposa donar prioritat a la part baixa del parc i anivellar tots els espais connectant amb un accés adaptat des del C. Casal i C. Fraternitat. Això requeriria un estudi específic. A més a més, tot i que mai serà accessible, es proposa millorar l'itinerari des del C. Escola col·locant passamans a les escales perquè sigui més segur.

Respecte al mobiliari, disposa de suficients bancs adaptats amb respatlle i reposabraços a la part baixa, i les papereres són correctes. Es proposa col·locar una font accessible que permeti beure assegut i col·locar algun element adaptat al parc infantil. També es proposa col·locar un de rètol accessible amb la informació més important de la ETE incorporant pictografies de fàcil comprensió dels espais i elements de la plaça, indicant de forma clara els accessos accessibles.

DÈFICITS ACTUALS	
<p>Foto E2-1</p> 	<p>Accés al parc (W)</p> <p>Dèficit actual</p> <p>L'accés des del C. Escola és través d'una petita rampa pavimentada del 30% que connecta amb un camí amb pendent per accedir al parc. Aquest camí arriba a unes escales com a itinerari únic per accedir a la zona de jocs i petanca i als equipaments des d'aquest punt.</p> <p>Proposta</p> <p>Tenint en compte que aquest accés mai serà accessible degut a l'orografia del terreny, paràmetre que no es pot modificar, no es proposa cap actuació a nivell d'accessibilitat.</p> <p>No obstant caldria indicar quin és l'accés adaptat per accedir a la zona de jocs i petanca de l'espai posterior a l'OAC i el consultori mèdic.</p>
<p>Foto E2-2</p> 	<p>Accés al parc (X)</p> <p>Dèficit actual</p> <p>L'accés des del C. Fraternitat és través d'uns graons i d'una rampa de més del 30% de pendent. A més a més l'itinerari interior amb el que comunica no és accessible i apareixen desnivells sobtats per accedir per exemple a la zona de jocs.</p> <p>Proposta</p> <p>Com a plantejament general de l'espai incloent altres dèficits es proposa anivellar en un sol nivell tot l'espai de joc, petanca, terrassa de l'OAC i aquest accés (X) facilitant el desplaçament a totes les persones. Caldrà que el paviment de tots els espais sigui dur, estable, antilliscant i sense ressalts ni elements solts.</p> <p>Caldria un estudi específic per desenvolupar aquest proposta.</p> 

Foto E2-3	Accés a la plaça (Y)
	Dèficit actual
	<p>L'accés des del C. Casal és a través d'un pla inclinat generat pel pendent del propi carrer. Es tracta de l'únic accés adaptat actualment. Tot i això, els itineraris interiors que connecten els diversos espais tenen desnivells sobtats que dificulten el desplaçament.</p>
	Proposta
Indicar que és l'accés adaptat per accedir a l'ETE.	
Foto E2-4	Itineraris interiors
 	Dèficit actual
	<p>Els itineraris interiors entre la zona de jocs i el C. Escola tenen desnivells pronunciats i irregulars degut a l'orografia del terreny, paràmetre que no es pot modificar. Es tracta de camins de terra que condueixen a bancs aïllats o culs de sac.</p>
	Proposta
<p>No es fa cap proposta a nivell d'accessibilitat perquè es considera una zona verda que mai podrà ser accessible, i a la vegada es considera que tots els elements del parc s'ubiquen i s'ubicaran a la part baixa on hi ha els dos equipaments.</p>	
Foto E2-5	Escala interior
 	Dèficit actual
	<p>Les escales interiors del parc que connecten el camí que surt del C. Escola i la part baixa on s'ubiquen els equipaments no disposen de passamans a cap costat ni de cap tipus de senyalització.</p>
	Proposta
<p>Tot i que es tracta d'un itinerari interior que mai serà accessible, es proposa millorar les escales col·locant passamans de disseny anatòmic als dos costats de l'escala. Aquests estaran col·locats a una alçada entre 0,90m i 0,95m respecte del terra.</p>	








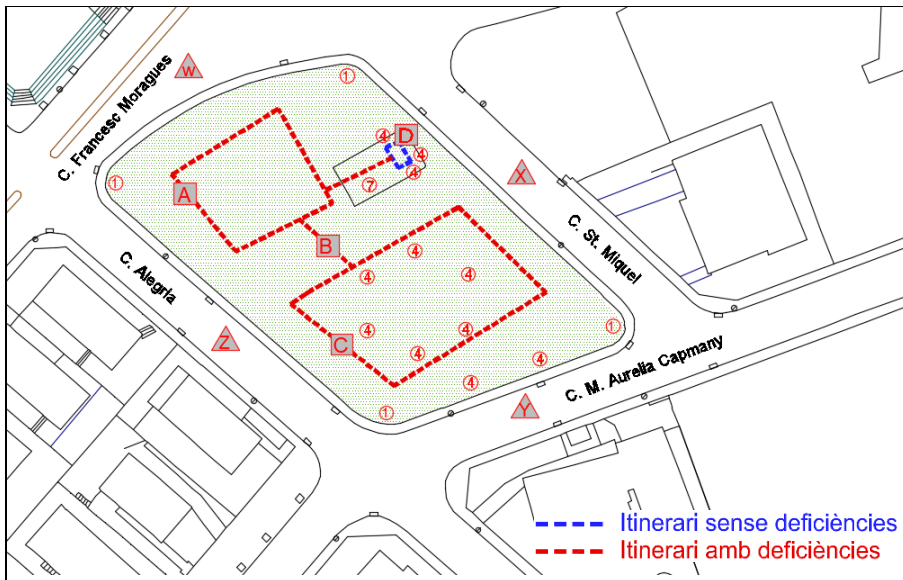
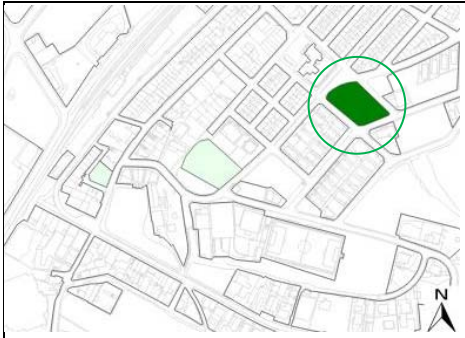
Foto E2-6	Bancs
	<p>Dèficit actual</p> <p>Els bancs de la part baixa de l'ETE són accessibles. La resta, els que estan ubicats puntualment per la zona verda amb pendent, no compleixen els paràmetres d'accessibilitat ni nivell d'ubicació ni de disseny, (són massa baixos i no disposen de reposabraços).</p>
	<p>Proposta</p> <p>No es fa cap proposta pels bancs que no compleixen ja que estan en una zona que no serà mai accessible degut a l'orografia del terreny.</p> <p>No obstant cal recordar els paràmetres d'accessibilitat en cas de col·locar-ne de nous a la part baixa de l'espai:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Alçada seient entre 0,40 i 0,45m -Amplada seient entre 0,40 i 0,45m -Respatller de 0,40m -Reposabraços
	<p>Cal que hi hagi un banc accessible per cada 5 bancs.</p>
Foto E2-7	Font
	<p>Dèficit actual</p> <p>La font no té un disseny accessible ni la seva ubicació ho és.</p>
	<p>Proposta</p> <p>Col·locació d'una font a la zona de jocs infantils amb un disseny accessible que compleixi els paràmetres d'accessibilitat establerts per l'Ordre VIV:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Disposar d'una aixeta situada a una alçada d'entre 0,80-0,90m - El mecanisme serà de fàcil accionament - Espai d'apropament que permeti la inscripció d'un cercle de Ø1,50m, lliure d'obstacles - Evitar l'acumulació d'aigües - Reixes amb obertures <1,6cm
Foto E2-8	Jocs infantil
	<p>Dèficit actual</p> <p>El parc infantil no disposa de cap element adaptat. A més actualment el paviment és de grava solta el qual dificulta el desplaçament a persones amb mobilitat reduïda.</p> <p>Proposta</p> <p>Col·locar algun element adaptat al parc infantil perquè pugui ser utilitzat per infants amb mobilitat reduïda o dificultats sensorials.</p> <p>En referència al paviment la proposta queda inclosa dins del dèficit 2 on es proposa anivellar la part inferior del parc i col·locar un paviment dur, estable, antilliscant i sense ressals ni elements solts.</p>

Foto E2-9	Senyalització
	<p>Dèficit actual</p> <p>Manca senyalització informativa accessible del parc.</p>
	<p>Proposta</p> <p>Col·locació de rètol amb la informació més important de la ETE. Caldrà que la informació que contingui aquest rètol sigui accessible per a tots els públics, tant en el seu disseny com la seva ubicació. Es recomana incorporar pictografies de fàcil comprensió dels espais i elements del parc.</p> <p>Cal indicar clarament l'accés adaptat al parc, en aquests moments 'accés des del C. Casal (Y).</p>

Document per vistingai Aukštųjų

ETE: Parc El·lipse
Entre C. Alegria i C St. Miquel

E3



Dades generals i mobiliari urbà	
Tram d'accés	1034
Tipus	Parc
Dimensió	2.420 m ²
Papereres (1)	Sí, adaptades
Pilons (2)	No n'hi ha
Jardineres (3)	No n'hi ha
Bancs (4)	Sí, alguns adaptats
Fonts (5)	No n'hi ha
Panells (6)	No n'hi ha
Jocs (7)	Sí, no adaptats
Bany (8)	No n'hi ha

Itineraris d'accés	W	X	Y	Z
Entrada a nivell o amb rampa adaptada	✓	✓	✓	✓
Entrada a través de graons	-	-	-	-
Plànol d'informació de la ETE	X	X	X	X
Informació accessible (disseny, ubicació)	X	X	X	X

Itineraris interiors	A	B	C	D
Itinerari adaptat (amp >0,90m, pend<8%)	✓	X	X	✓
Itinerari accessible (amp >1,80m, pend<6%)	✓	X	X	✓
Paviment compacte, antilliscant i bon estat	X	X	X	✓
Canvis de cota salvats amb rampa	-	-	-	-

Accessibilitat actual	Accessibilitat resultant	Prioritat
Convertible	Parcialment accessible	Mitja

Actuacions i pressupost			
Descripció	Uts.	Preu	Cost
M ² Reemplaçament de paviment per un de característiques accessibles.	20	90,00€	1.800,00€
Ut. Subministrament i col·locació de jocs infantils adaptats	1	5.500,00€	5.500,00€
Ut. Col·locació de rètol informatiu accessible	1	340,00€	340,00€
		Total ETE	7.640,00€

Observacions

Es tracta d'un parc que va seguint el pendent dels carrers del voltant, tot el perímetre està a nivell de la vorera, i per tant no existeixen accessos definits. El paviment de tot el parc és gespa, el que dificulta el desplaçament a persones usuàries de cadira de rodes.

L'únic espai definit és una zona de sorra amb un element de parc infantil i al costat un conjunt de bancs. L'itinerari entre la vorera i aquest espai no té característiques accessibles, i per tant s'hauria de millorar.

Respecte al mobiliari, els bancs d'aquesta zona de descans són accessibles amb respall i reposabraços, i les papereres són correctes. Es proposa col·locar algun element adaptat al parc infantil.

També es proposa col·locar un de rètol accessible amb la informació més important de la ETE incorporant pictografies de fàcil comprensió dels espais i elements de la plaça, indicant de forma clara els accessos accessibles.

*** Document per vistiplau Ajuntament ***








DÈFICITS ACTUALS	
Foto E3-1	Accessos al parc
	Dèficit actual
	<p>Tot el perímetre del parc està a nivell de la vorera del voltant i per tant no existeixen accessos definits.</p> <p>Tot i que des de qualsevol punt de la vorera es pot accedir al parc, el tipus de paviment (gespa) dificulta el desplaçament sobretot a persones usuàries de cadira de rodes.</p>
	Proposta
	<p>Es proposa definir un accés adaptat amb un paviment dur, estable, antilliscant i sense ressalts ni elements solts, per comunicar amb la zona de descans prèvia al parc infantil.</p>
Foto E3-2	Paviment
	Dèficit actual
	<p>Com ja s'ha comentat al dèficit anterior, el paviment del parc és gespa, el que dificulta el desplaçament a persones usuàries de cadira de rodes.</p> <p>A més a més, degut a l'orografia del terreny i dels carrers del voltant, hi ha zones del parc amb més o menys pendent.</p>
	Proposta
	<p>A banda de definir un itinerari adaptat des de la vorera fins a la zona de descans prèvia al parc infantil, es recorda que en cas de col·locar algun altre element d'ús caldrà que hi hagi un itinerari adaptat amb un paviment dur, estable, antilliscant i sense ressalts ni elements solts.</p>
	

Foto E3-3	Bancs
	<p>Dèficit actual</p> <p>Els bancs de la zona de descans prèvia al parc infantil tenen un disseny accessible. La resta, que es troben a la part superior del parc, no, ja que són massa baixos i no disposen de reposabraços.</p>
	<p>Proposta</p> <p>No es fa cap proposta pels bancs que no compleixen ja que estan en una zona que no és accessible.</p> <p>No obstant cal recordar els paràmetres d'accessibilitat en cas de col·locar-ne:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Alçada seient entre 0,40 i 0,45m -Amplada seient entre 0,40 i 0,45m -Respatller de 0,40m -Reposabraços <p>Cal que hi hagi un banc accessible per cada 5 bancs.</p>
Foto E3-7	Jocs infantil
	<p>Dèficit actual</p> <p>El parc infantil no disposa de cap element adaptat.</p>
	<p>Proposta</p> <p>Col·locar algun element adaptat al parc infantil perquè pugui ser utilitzat per infants amb mobilitat reduïda o dificultats sensorials.</p> <p>Cal que el paviment també sigui accessible.</p>
Foto E3-8	Senyalització
	<p>Dèficit actual</p> <p>A la cantonada del C. Francesc Moragues i C. Alegria hi ha un rètol amb el nom del parc, però manca senyalització informativa accessible del parc</p>
	<p>Proposta</p> <p>Col·locació de rètol amb la informació més important de la ETE. Caldrà que la informació que contingui aquest rètol sigui accessible per a tots els públics, tant en el seu disseny com la seva ubicació. Es recomana incorporar pictografies de fàcil comprensió dels espais i elements del parc.</p>

Document per vistingai Aukštųjų

ANNEX 3
BASE DE PREUS (€)

Document per vistingaius Aikment

BASE DE PREUS (€)

<i>Partida</i>	<i>Cost (€)</i>
M2. Ampliació de vorera inclosa la demolició de vorada.	123,63
M2. Col·locació de paviment de vorera de característiques accessibles.	90,00
M2. Construcció i senyalització de cruïlla elevada	75,00
M2. Reemplaçament de paviment malmès per un d'accessible i anivellat.	90,00
M2. Reemplaçament paviment d'extrems d'escala per un de diferent textura.	48,72
M2. Urbanització de carrer en plataforma única.	241,00
MI. Col·locació de passamà cargolat a paret, encastat a terra o a paviment.	150,00
MI. Senyalització dels graons de l'escala amb franja diferenciada.	50,00
Un. Anul·lació de pas de vianants existent amb pintura negra.	71,27
Un. Col·locació de banc de disseny accessible.	549,25
Un. Construcció d'orella a la vorera i de gual de vianants adap./acc.	4.050,00
Un. Construcció i senyalització de pas de vianants elevat.	5.121,00
Un. Demolició de gual de vianants existent i construcció d'un d'adap./acc.	2.937,46
Un. Demolició de paviment existent i construcció de gual de vehicles.	2.937,46
Un. Demolició de paviment i construcció de gual de vianants adap./acc.	2.937,46
Un. Millora de l'ancoratge de bàcul d'enllumenat	150,00
Un. Pintat de senyalització horitzontal de pas de vianants.	150,00
Un. Retirada d'arbre i pavimentació de l'escocell a nivell de vorera.	698,14
Un. Substitució de bàcul d'enllumenat per un penjat a façana.	850,00
Un. Substitució de contenidor per un de disseny accessible.	535,00
Un. Substitució i/o col·locació de reixa per escocell accessible.	99,63

Document per vistingai Aukštųjų

PLA D'ACCESSIBILITAT DE SANT MIQUEL DE BALENYÀ

ÍNDEX GENERAL DEL PLA

I. MEMÒRIA DEL MUNICIPI

II. PLA D'ACCESSIBILITAT EN LA VIA PÚBLICA

III. PLA D'ACCESSIBILITAT EN ELS EDIFICIS*

IV. PLA D'ACCESSIBILITAT EN ELS TRANSPORTS

V. DOCUMENT DE RESUM

*Aquest capítol no està inclòs en aquest lliurament del Pla d'accessibilitat

Document per vistingai Aukštųjų

IV. PLA D'ACCESSIBILITAT EN ELS TRANSPORTS

1. INTRODUCCIÓ	5
2. ÀMBIT D'ACTUACIÓ	8
3. ANÀLISI DE L'ESTAT ACTUAL I PROPOSTES D'INTERVENCIÓ	13
3.1 FITXES	13
3.2 DIAGNÒSTIC GENERAL DELS ELEMENTS DE TRANSPORT.....	19
3.2.1 Parades d'autobús.....	19
3.2.2 Places públiques d'aparcament reservades en via pública	31
3.2.3 Resum de l'estat de l'accessibilitat dels elements de transport.....	35
3.2.4 Nivell d'accessibilitat resultant de l'execució de les propostes del Pla.....	39
4. PRESSUPOST	43
4.1 COST DE REPOSICIÓ DELS DÈFICITS	43
4.2 BASE DE PREUS. PARTIDES D'OBRA VALORADES.....	43
4.3 QUANTIFICACIÓ	43
5. PLA D'ETAPES	45
6. INDICADORS.....	49

ANNEXOS

S'adjunten en aquest document els següents annexos:

ANNEX 1. Fitxes de les parades d'autobús

ANNEX 2. Fitxes de les reserves d'aparcament

ANNEX 3. Base de preus

Document per vistingai Aukštųjų

1. INTRODUCCIÓ

La vida quotidiana comporta una gran diversitat d'activitats que requereixen desplaçaments: la feina, els estudis, l'accés a equipaments i serveis de tot tipus, el lleure, etc. Més enllà dels desplaçaments a peu, ja sigui per estalviar temps, per cobrir distàncies excessives, per protegir-se d'inclemències meteorològiques, per la necessitat de transportar alguna càrrega o per salvar un trajecte difícil, tenim la necessitat de desplaçar-nos utilitzant mitjans de transport.

Així mateix, cal tenir present que el transport públic és un servei que contribueix directament a la socialització i a l'economia del territori. Pel que fa a les persones amb mobilitat reduïda, el transport públic és vital ja que un gran nombre de persones d'aquest col·lectiu pot no tenir cap altra alternativa de transport, i per tant, en absència d'aquest servei públic corren el risc de patir problemes d'aïllament.

El Pla d'accessibilitat en el transport pretén donar una visió de l'estat actual de l'accessibilitat dels diferents mitjans de transport públic disponibles en el municipi i realitzar una proposta d'actuació per tal de que aquests siguin accessibles per a tothom. Cal tenir en compte que tothom té dret a poder-se desplaçar i a beneficiar-se tant dels transports públics col·lectius com dels transports privats.

L'accessibilitat dels mitjans de transport engloba tant l'accessibilitat en la parada, estació, plaça d'aparcament, etc. com en el mitjà de transport pròpiament dit. L'usuari ha de poder desplaçar-se fins a la parada, accedir a la informació que aquesta conté, pujar al mitjà de transport, tenir un espai per poder viatjar amb seguretat, saber en quin moment ha de baixar, baixar del vehicle i arribar a un itinerari adaptat.

Partint del dret de totes les persones, amb independència de les seves capacitats físiques o sensorials, a desplaçar-se de forma segura per la via pública i a accedir sense entrebancs als mitjans de transport, s'ha realitzat una diagnosi de l'estat actual d'accessibilitat dels principals elements de transport públic al municipi. En funció dels resultats de la diagnosi es proposen les intervencions més adequades per pal·liar les possibles mancances o deficiències identificades, així com un pressupost i un pla d'etapes per a la seva implementació. Per a cada element de transport estudiat, s'annexa una fitxa resum de les seves característiques amb una qualificació general en funció del seu nivell d'accessibilitat. Finalment, es presenta un resum de l'estat actual dels elements de transport mitjançant indicadors.

Cal tenir en compte que al CAPÍTOL II - VIA PÚBLICA, s'han analitzat els elements urbans del transport públic al mateix nivell que la resta dels elements urbans que formen part del teixit urbà. En aquest CAPÍTOL III - TRANSPORT, s'aprofundeix, en detall, en les característiques intrínseques dels diferents elements del transport i s'insereix cadascun d'ells en el tram corresponent. Es tracta d'analitzar l'element en el seu entorn: una parada de bus pot ser accessible, però si no hi ha gual per pujar a la vorera, aquesta està malmesa o hi ha un fanal que no deixa passar, l'itinerari d'apropament no és accessible.

En resum, podríem dir que l'accessibilitat dels elements urbans del transport abasta:

- Els recorreguts o itineraris de vianants fins a les parades (de bus o taxi) i fins a les places d'aparcament reservades, en particular el tram de carrer que conté la parada o la plaça d'aparcament.
- Les condicions d'ubicació, tan pel que fa a les possibilitats d'apropar-se i utilitzar l'element de forma correcta com que no constitueixi un obstacle a la lliure circulació dels vianants no usuaris del transport.
- Les condicions de disseny, que garanteixen la seva funcionalitat i seguretat d'utilització.
- Les condicions d'apropament dels vehicles a la parada o plaça i les possibilitats d'entrar o sortir, pujar o baixar del vehicle.

Marc normatiu

A Catalunya és vigent el **Codi d'accessibilitat de Catalunya**, desenvolupat pel Decret 135/1995, de 24 de març, que en el seu capítol 4 i annex 3 estableix les prescripcions i fixa els paràmetres de referència per garantir l'accessibilitat als transports públics. La Llei d'Accessibilitat de Catalunya, **Llei 13/2014 del 30 d'octubre**, que deroga la seva precedent, *Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques*, s'està desenvolupant reglamentàriament. El nou Decret està redactat però pendent d'aprovació. Fruit a que el text encara no és definitiu, no s'ha tingut en compte en la redacció del Pla.

Al conjunt de l'estat és d'aplicació el **Reial Decret 1544/2007**, de 23 de novembre, pel qual es regulen les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació en l'accés i utilització dels mitjans de transport per a persones amb discapacitat. Mitjançant aquest instrument normatiu es regula l'accessibilitat en el transport ferroviari, marítim, aeri, per carretera, en taxi i en el servei de transport especial.

A més, molts d'aquests elements s'implanten a la via pública i, per tant, els hi són d'aplicació les normes d'accessibilitat urbanística (Annex 1 del Codi d'Accessibilitat) així com les "Condicions Bàsiques d'Accessibilitat i no Discriminació per l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats" de l'Orden TMA/851/2021. Els criteris d'aplicació d'aquestes normatives s'han explicat més detalladament en l'apartat de normativa del Pla d'accessibilitat en la via pública.

En el cas de l'accessibilitat dels aparcaments públics, la quantitat de places reservades per a persones amb mobilitat reduïda i les característiques d'aquestes queden descrites tant en el Codi d'accessibilitat de Catalunya (d'àmbit autonòmic) com en la Orden TMA/851/2021 (d'àmbit estatal).

Així mateix, els elements que formen part de l'edificació els hi són d'aplicació les normes d'accessibilitat a l'edificació (Annex 2 del Codi d'Accessibilitat) juntament amb el DB-SUA del CTE, respectivament.

Destacar que l'Orden TMA/851/2021 es va publicar el passat 6 d'agost de 2021 i deroga l'Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer de 2010. És d'aplicació als espais públics urbanitzats, entra en vigor el 2 de gener de 2022, no obstant, i en base a la seva disposició transitòria única, no serà d'aplicació obligatòria per a aquells espais públics urbanitzats per als quals els plans i projectes s'aprovin definitivament durant el transcurs dels 10 mesos posteriors a l'entrada en vigor.

A grans trets, es tracta d'una actualització i adaptació de la vigent reglamentació als canvis legislatius en matèria d'accessibilitat que s'han anat produint en els darrers anys. La majoria de l'articulat correspon al que ja s'indicava a l'Orden VIV/561 i, per tant, en general no es veuen afectats els paràmetres bàsics d'accessibilitat que s'analitzen en el Pla.

Per això, tot i que l'aprovació definitiva del present Pla d'accessibilitat es preveu que es realitzarà dins d'aquest període transitori, s'ha considerat oportú procurar d'adequar el document a les disposicions de l'Orden TMA/851/2021. En aquesta línia, al llarg del document, si no s'indica el contrari, quan es parla d'**Orden** es fa referència a l'**Orden TMA/851/2021** i, en els casos on s'ha considerat convenient, s'explicita que la disposició fa referència a l'**Orden VIV/561**.

Cal tenir compte que el treball de camp previ a l'elaboració del Pla s'ha realitzat anteriorment a la publicació de l'Orden TMA/851/2021 i, per això, alguns dels paràmetres que aquesta modifica respecte l'Orden VIV/561/2010 no s'han pogut contemplar i així s'anirà indicant al llarg de la memòria. Tot i això, a l'hora de realitzar les propostes d'intervenció i redactar el present document sí que s'ha procurat, en la mesura del possible, tenir en compte les novetats que aquesta incorpora.

2. ÀMBIT D'ACTUACIÓ

La responsabilitat municipal en matèria de transport és molt acotada tenint en compte que:

- Pel que fa al transport públic en bus, es limita a la ubicació i al manteniment de les parades d'autobús. En relació al material mòbil, no és competència municipal l'elecció i adquisició dels vehicles.
- Les places d'aparcament reservat per a persones amb discapacitat i els aparcaments municipals si que són competència municipal
- No hi ha cap parada de taxi, encara que en cas de que en un futur n'hi hagués, l'Ajuntament es limita al manteniment de la parada però no dels seus vehicles, tot i que l'Ajuntament és qui atorga les llicències corresponents.
- No hi ha cap parada de tren ni ferrocarrils

En conseqüència, aquest Pla analitza aquells elements urbans dels transports que formen part o s'ubiquen en els carrers i espais públics municipals i sobre els que el municipi hi té competències, que són bàsicament dos:

- **PARADES D'AUTOBÚS**

El municipi disposa d'una línia d'autobús interurbà que connecta diferents punts del municipi i alguns dels pobles veïns i principals nodes comarcals. S'han analitzat les **5 parades** que s'han localitzat, les quals es relacionen a continuació:

ID	Nom	Tram VP	Classe
B01	Carretera de Seva	1062	Interurbana
B02	Aguilar	-	Interurbana

Per cadascuna d'elles, es realitza una fitxa que s'inclou en *l'Annex 1*.

La informació més rellevant de l'anàlisi de les parades d'autobús s'ha emmagatzemat a la taula georeferenciada j1bus disponible (dins de l'arxiu plaacc.gpkg) en la documentació adjunta al Pla. Així mateix, en l'arxiu "Model de dades.pdf" s'exposa la informació que contenen cadascun dels camps de la taula.

- **PLACES D'APARCAMENT RESERVADES (PAR)**

Les places d'aparcament reservades per a persones amb mobilitat reduïda que s'han inclòs en l'àmbit d'actuació són les d'ús públic i no les nominals (exclusives per l'ús d'un usuari en concret) ja que aquestes s'entén que s'adapten a les necessitats específiques de l'usuari prèviament a la seva reserva.

En el municipi es disposa de **5** places reservades d'ús públic que s'analitzen de forma completa i s'hi realitza una proposta d'actuació per millorar-ne l'accessibilitat pressupostada. Són les **5** places que es llisten a continuació:

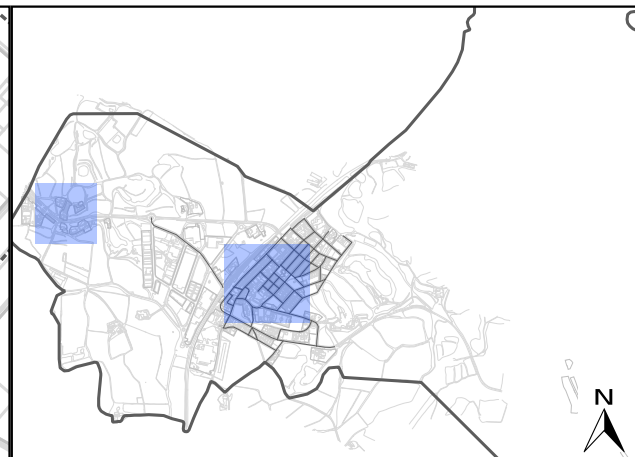
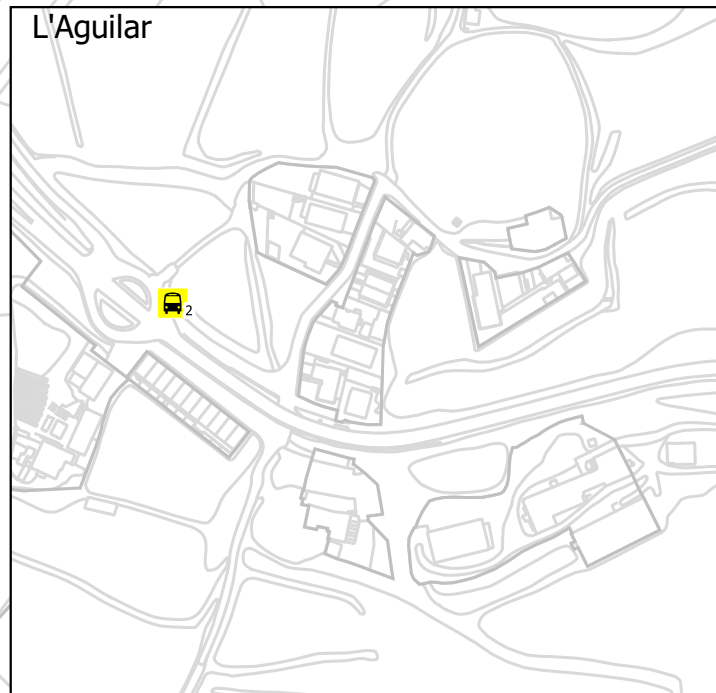
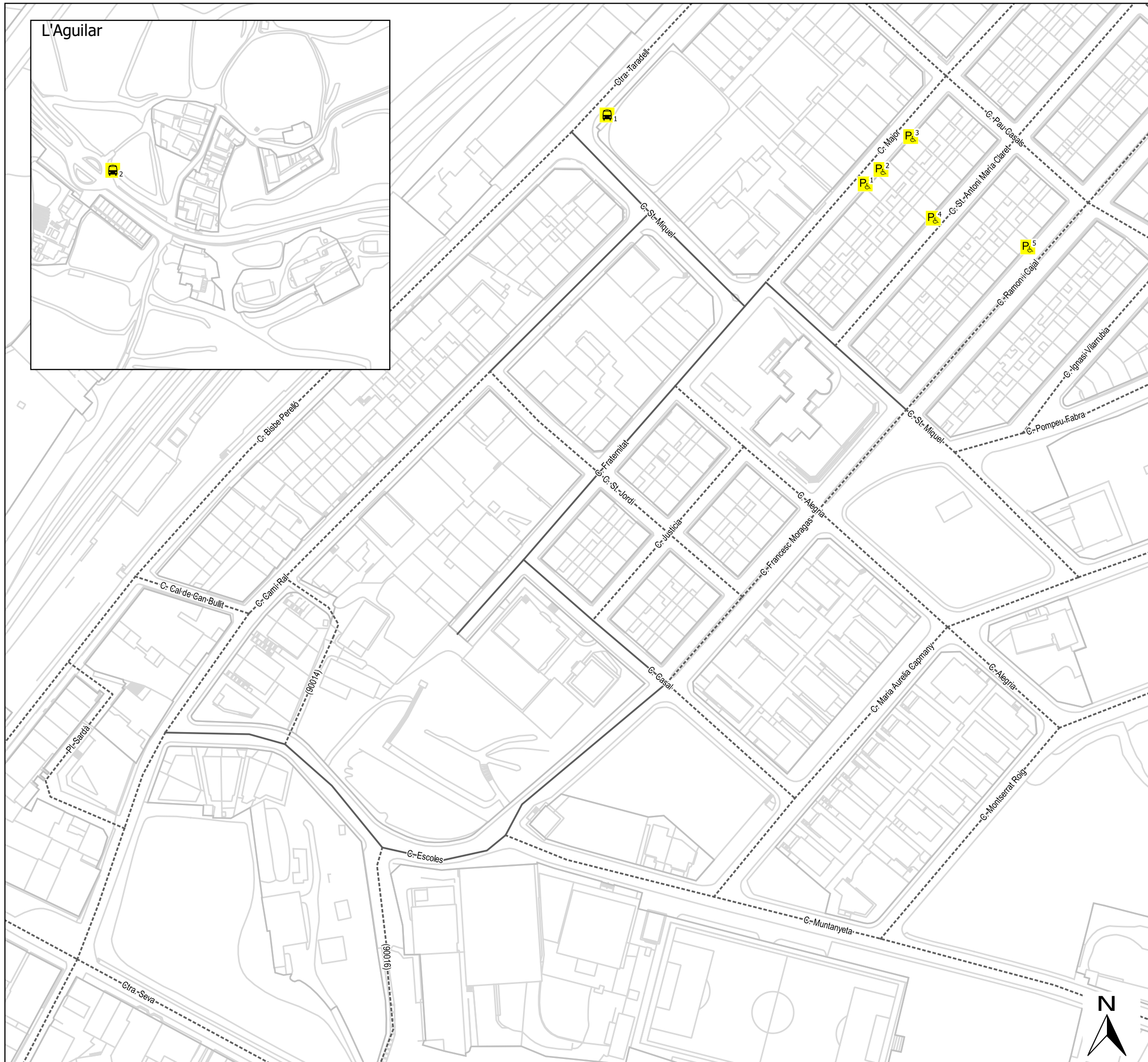
ID	Nom	Tram VP	Tipus
M01	C. Major 12	1052	Filera
M02	C. Major 12	1052	Filera
M03	C. Major 20	1052	Filera
M04	C. Ramon i cajal 21	1043	Filera
M05	C. st Antoni Maria claret 15	1047	Filera

Per cadascuna d'elles, es realitza una fitxa que s'inclou en l'*Annex 2*.

La informació més rellevant de l'anàlisi de les places d'aparcament reservades s'ha emmagatzemat a la taula georeferenciada j4placesrervades disponible (dins de l'arxiu plaacc.gpkg) en la documentació adjunta al Pla. Així mateix, en l'arxiu "Model de dades.pdf" s'exposa la informació que contenen cadascun dels camps de la taula.

A continuació s'adjunta el plànol **TR1: Àmbit d'actuació** de situació de tots els elements de transport analitzats.

Document per vistingai Aukštųjų



PLA D'ACCESSIBILITAT: SANT MIQUEL DE BALENYÀ

TR01: Àmbit d'actuació

Parades d'autobús

- Anàlisi detallat [2]
- Anàlisi bàsic [N/D]
- No inclosa a l'àmbit d'estudi [N/D]
- 1 - Carretera de Seva
- 2 - Aguilar

Places d'aparcament reservades a PMR

- Anàlisi detallat [5]
- Anàlisi bàsic [N/D]
- No inclosa a l'àmbit d'estudi [N/D]
- 1 - C. Major 12
- 2 - C. Major 12
- 3 - C. Major 20
- 4 - C. st Antoni Maria claret 15
- 5 - C. Ramon i cajal 21

Document per vistingai Ajudament

3. ANÀLISI DE L'ESTAT ACTUAL I PROPOSTES D'INTERVENCIÓ

3.1 FITXES

L'anàlisi de l'estat actual s'ha elaborat a partir de la visita efectuada a cadascun dels elements de transports de l'àmbit d'actuació, determinant si aquests compleixen els diferents paràmetres fixats en la normativa d'accessibilitat així com d'altres recomanacions que es consideren d'interès. Per tal de solucionar les mancances detectades, s'ha elaborat una proposta d'intervenció amb la corresponent valoració econòmica.

En l'annex del present capítol s'adjunta una fitxa per a cada element estudiat en la qual es mostren en detall les dades recollides en el treball de camp així com les propostes d'intervenció. En concret, es presenta la següent informació:

a) Fitxa de diagnòstic de la parada de bus (Pal de parada o marquesina)

La informació recopilada en la recollida de dades de les parades de transport públic permet elaborar, per a cadascuna de les parades de bus, una fitxa que reflecteix l'estat actual i les propostes d'intervenció. El conjunt d'aquestes fitxes conformen l'*Annex 1. Fitxes de les parades d'autobús*.

L'estructura d'aquesta fitxa, de la que s'inclou un model a continuació, és la següent:

- **Encapçalament**, amb la identificació sintètica de la parada (B- número correlatiu), pel nom del carrer on s'ubica i pels carrers entre els que se situa.
- **Identificació gràfica**, amb un plànol d'emplaçament que situa la parada dins del municipi i dues fotografies significatives de les seves característiques.
- **Ubicació de la parada**. Sobre el plànol del tram, se situa la parada.
- **Dades generals**. Tram al qual pertany, classe de parada (urbana o interurbana), tipus d'element (pal o marquesina), entorn (urbanitzat o no), situació de la parada, pendent del carrer, estat del tram (accessible, convertible, inaccessible, etc), presència d'obstacles horitzontals o verticals que dificultin l'embarcament dels usuaris al bus (arbres, mobiliari urbà, etc.), acostament del bus a la vorada, espai per la rampa per usuaris de cadira de rodes, presència de paviment diferenciat i alçada de la vorera.
- **Diagnòstic de l'accessibilitat**.
 - **Pal de parada o marquesina**, que deixi pas lliure mínim (0,90 m segons Codi d'accessibilitat, i 1,50 m segons Orden VIV/561) i tingui una alçada mínima de vol de 2,20 m (2,10 m segons Codi d'accessibilitat).
 - **Marquesina**, que, a més a més, admeti cercle 1,50 m lliure d'obstacles i sigui detectable mitjançant bastó d'invident i amb els elements transparents senyalitzats
 - **Element de descans**, que tingui banc o suport isquiàtic i que disposi d'espai per la cadira de rodes.




- **Informació**, que enumeri les línies que comparteixen la parada i que disposi d'un plànol de recorregut de les línies amb especificació d'horaris i dies, que tingui una bona llegibilitat de la lletra i aquesta estigui situada a una alçada entre 1,10 i 1,40 m. També és interessant que disposi d'un panell amb el temps d'espera actualitzat.
- **Conclusions generals**, referents a tres variables:
 - **Accessibilitat actual** quan s'han pres les dades.
 - **Accessibilitat resultant** després de la intervenció proposada pel Pla.
 - **Prioritat**, segons l'estat actual de la parada.
- **Actuacions i pressupost**, que es proposen per resoldre els dèficits d'accessibilitat detectats, acompanyades d'un pressupost estimatiu. Queden necessàriament limitades per l'abast del Pla que detecta els dèficits d'accessibilitat i determina un nivell mínim d'intervenció per resoldre'ls. Inclou un apartat per **Observacions**, amb explicacions complementàries als aspectes recollits en l'anàlisi de l'accessibilitat i/o justificació de la proposta d'intervenció. Cal tenir present que el pressupost és estimatiu i que, sense oferir el grau de detall d'un projecte constructiu, sí que ha de permetre conèixer l'ordre de magnitud del cost que suposaria la millora de l'accessibilitat. Així mateix, destacar que les partides que les partides d'urbanització que ja s'han inclòs dins del Pla d'accessibilitat en la via pública no s'han duplicat en aquest volum.

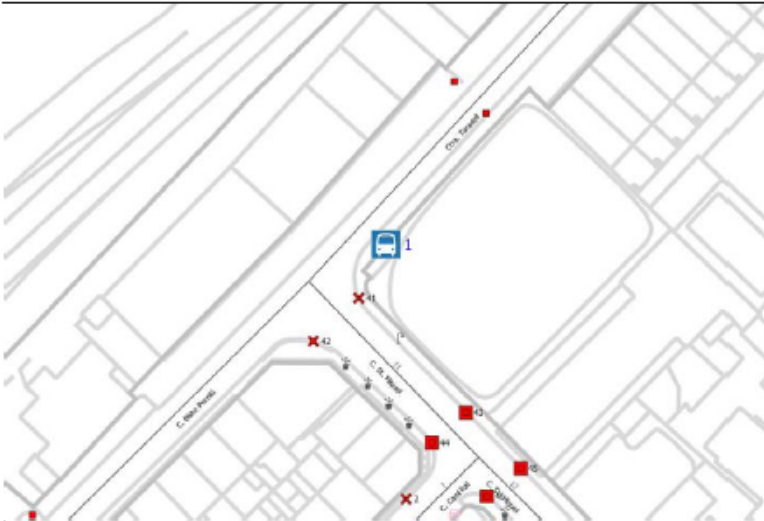
PARADA D'AUTOBÚS

FITXA MODEL D'ANÀLISI I PROPOSTES D'INTERVENCIÓ

Parada d'autobús: Carretera de Seva
C. Bisbe Perelló. Tram entre C. St. Miquel i C. Pau Casals

B01



Tram	1062
Classe	Interurbana
Tipus	Marquesina
Entorn urbanitzat	Sí
Situació parada	A la vorera
Pendent carrer	Baix ~6%
Estat tram	Convertible
Obstacles	Pas de vianants
Acostament bus	Vorera amb curvatura
Espai rampa+ucr	Sí > 2,10
Pav. diferenciat	No
GAP vorera	10cm

Deixa pas lliure	<0,90	0,9-1,5	>1,50	Enumeració de línies	Sí	No
Si és marquesina: Admet cercle 1,50 m	Sí	No		Plànol del recorregut de les línies de bus	Sí	No
Si és marquesina: Detectable amb bastó	Sí	No		Especificació d'horaris i dies	Sí	No
Alçada mínima de vol	Sí	No		Bona llegibilitat de la lletra	-	No
Senyalització dels elements transparents	Sí	No		Alçada de la informació entre 1,10-1,40 m	Sí	-
Banc / isquiàtic	Sí	No		Panell de temps d'espera	Sí	No

Accessibilitat actual	Accessibilitat resultant	Prioritat
Convertible	Adaptat	Mitja

Actuacions i pressupost

Descripció	Uts.	Preu	Cost
Ut Senyalització horitzontal a la calçada perquè l'autobús faci la maniobra d'acostament	1	80,00€	80,00€
Ml. Col·locació de franja adhesiva de senyalització sobre vidre	5	35,00€	175,00€
Ut. Subministrament i col·locació de franja senyalitzadora per a invidents al paviment.	1	65,00€	65,00€
Ut. Substitució de banc accessible amb reposabraços i respallier.	1	600,00€	600,00€
Ut. Substitució d'informació escrita a parada de transport públic	1	80,00€	80,00€
Total parada			1.000,00€

Observacions
La marquesina està ubicada a un carrer amb una vorera de 2,30 m d'amplada i de pendent baix, a la cantonada amb el C. St. Miquel on s'amplia puntualment de tal manera que la parada no envaeix l'itinerari de vianants per la vorera. La ubicació en cantonada no permet un acostament correcte del bus a la vorera, a més a més de que el bus envaeix el pas de vianants. Tenint en compte que el pas de vianants actualment no disposa de guals, es proposa desplaçar-lo uns metres més endavant perquè l'autobús disposi de suficient espai per parar en el tram recte i, en cas de necessitat, desplegar la rampa de tal manera que no coincideixi amb cap element urbà que ho impedeixi. Cal incorporar la senyalització d'estacionament del bus a la calçada. Per altra banda caldria afegir senyalització als elements transparents, senyalització per invidents al paviment, substituir el banc existent per un d'accessible i millorar la informació que s'ofereix perquè sigui accessible per tothom, que actualment és massa petita. Cal destacar que hi ha l'app de l'empresa d'autobusos on es pot consultar el temps d'espera.

*** Document per vistingrau Ajuntament ***

b) Fitxa de diagnòstic de la reserva d'aparcament

La informació recopilada en la recollida de dades de les reserves d'aparcament estudiades detalladament permet elaborar per a cadascuna de les places una fitxa que reflecteix l'estat actual i les propostes d'intervenció. El conjunt d'aquestes fitxes conformen l'*Annex 3A. Places d'aparcament reservat ZED*.

L'estructura d'aquesta fitxa, de la que s'inclou un model a continuació, és la següent:

- **Encapçalament**, amb la identificació sintètica de la reserva (M- número correlatiu), pel nom del carrer on s'ubica i pels carrers entre els que se situa.
- **Identificació gràfica**, amb un plànol d'emplaçament que situa la reserva dins del municipi i dues fotografies significatives de les seves característiques o de la seva problemàtica.
- **Ubicació de la reserva d'aparcament**. Sobre el plànol del tram, se situa la reserva.
- **Dades generals**. Tram al qual pertany, tipus (filera, bateria), entorn (urbanitzat o no), estat del tram (accessible, convertible, inaccessible, etc), pendent del tram, presència d'obstacles horitzontals o verticals que dificultin l'embarcament dels usuaris al bus (arbres, mobiliari urbà, etc.) i equipaments propers.
- **Diagnòstic de l'accessibilitat**, en tres apartats:
 - **Accés a la plaça reservada**. Si el pal de senyalització deixa pas lliure mínim (0,90 m segons Codi d'accessibilitat, i 1,50 m segons Orden VIV/561) i tingui una alçada mínima de vol de 2,20 m (2,10 m segons Codi d'accessibilitat).
 - **Informació parada**. Que tingui un senyal vertical i estigui senyalitzat a la calçada el símbol internacional d'accessibilitat (SIA).
 - **Gual de vianants**. Si té gual de vianants proper a la plaça.
 - **Accés al vehicle**. Si té unes dimensions mínimes de 2,20 x 5,00 m (tant en bateria com en filera) segons especifica l'Orden VIV/561 i si disposa d'un espai d'aproximació suficient lateral i posterior.
- **Conclusions generals**, referents a tres variables:
 - **Accessibilitat actual** quan s'han pres les dades.
 - **Accessibilitat resultant** després de la intervenció proposada pel Pla.
 - **Prioritat**, segons l'estat actual de la parada.
- **Actuacions i pressupost**, que es proposen per resoldre els dèficits d'accessibilitat detectats, acompanyades d'un pressupost estimatiu. Queden necessàriament limitades per l'abast del Pla que detecta els dèficits d'accessibilitat i determina un nivell mínim d'intervenció per resoldre'ls. Inclou un apartat per **Observacions**, amb explicacions complementàries als aspectes recollits en l'anàlisi de l'accessibilitat i/o justificació de la proposta d'intervenció. Cal tenir present que el pressupost és estimatiu i que, sense oferir el grau de detall d'un projecte constructiu, sí que ha de




permetre conèixer l'ordre de magnitud del cost que suposaria la millora de l'accessibilitat. Així mateix, destacar que les partides que les partides d'urbanització que ja s'han inclòs dins del Pla d'accessibilitat en la via pública no s'han duplicat en aquest volum.

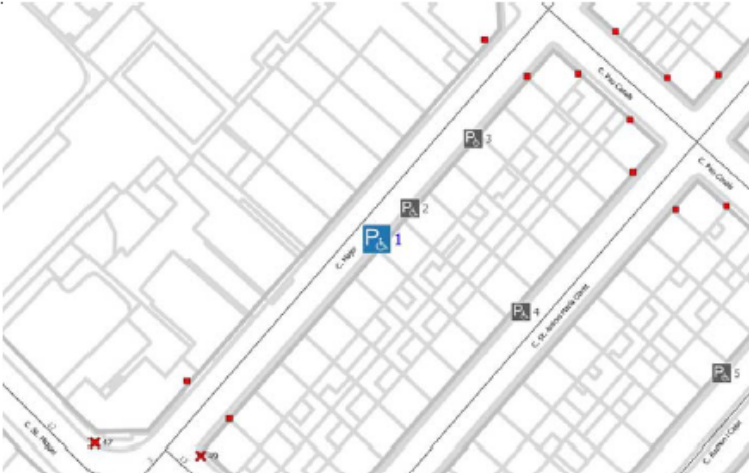
RESERVA D'APARCAMENT

FITXA MODEL D'ANÀLISI I PROPOSTES D'INTERVENCIÓ

Reserva d'aparcament: C. Major 12
Tram entre C. St. Miquel i C. Pau Casals

M01/02



Dades generals	
Tram / Espai	1052
Tipus	Filera
Entorn urbanitzat	Sí
Estat tram	Convertible
Pendent tram	Baix <6%
Obstacles	No
Equipaments propers / ETE's	Església Parc El-lipse

Diagnòstic					
El pal de senyalització permet l'ample de pas	-	-	Té un espai d'aproximació i transferència lateral d'un ample mínim de 1,50 m i una longitud igual a la de la plaça	Sí	No
Alçada mínima de vol	-	-	Té un espai d'aproximació i transferència posterior d'amplada igual a la de la plaça i una longitud mínima de 3,00m	Sí	No
Existeix un símbol vertical amb el SIA	Sí	No			
El SIA està senyalitzat sobre la calçada	Sí	No	Té unes dimensions mínimes de 2,20x5,00m (segons especifica l'Orden)	Sí	No
Té gual de vianants proper a la plaça?	Sí	No			

Accessibilitat actual	Accessibilitat resultant	Prioritat
Convertible	Adaptat	Mitja

Actuacions i pressupost			
Descripció	Uts.	Preu	Cost
Ut. Col·locació de senyal de trànsit indicadora de plaça reservada	1	190,00€	190,00€
Ut. Pintada de zona de transferència posterior aparcament reservat.	2	85,00€	170,00€
Ut. Construcció de gual de vianants accessibles	1	1.750,00€	1.750,00€
		Total plaça	2.110,00€

Observacions
 Conjunt de dues places en filera que compleixen les dimensions de l'Orden. Disposen de senyalització al terra però manca senyal vertical.
 Cal remarcar que la vorera té una amplada inferior de 1,50 m, espai d'aproximació i de transferència lateral que especifica l'Orden i el Codi d'accessibilitat per accedir a l'interior del vehicle. Tenint en compte que la vorera fa aproximadament 1,20 m, espai mínim per considerar-se practicable, no és prioritari i no es proposa ampliar la vorera.
 No disposa d'espai d'aproximació i transferència posterior de 3,00 m com especifica l'Orden. Caldria senyalitzar-ho a la calçada.
 Manca un gual de vianants proper a la plaça reservada per accedir de la calçada a la vorera. Com que pertany a un tram de la ZEG es pressuposta en aquesta fitxa.

*** Document per vistingrau Ajuntament ***

3.2 DIAGNÒSTIC GENERAL DELS ELEMENTS DE TRANSPORT

A continuació s'exposen els principals aspectes analitzats pels diferents elements de transport i es valora a nivell general si aquests s'ajusten als requeriments normatius o recomanacions que es consideren d'interès. Així mateix, s'apunten les principals intervencions que es proposen per fer front a les problemàtiques més comunes.

3.2.1 Parades d'autobús

Les parades d'autobús s'han considerat en la doble vessant de:

- Element urbà situat a la via pública i que ha de complir un conjunt de requeriments de disseny i ubicació per no constituir un obstacle a la lliure circulació de vianants
- Intercanviador modal entre el desplaçament a peu i en autobús

Les dues funcions són difícilment dissociables (les possibles barreres a l'accessibilitat que presenta un determinat tram de carrer o carretera dificulten l'accés a la parada i, en definitiva, a l'autobús) pel que les fitxes específiques de les parades tenen indicades algunes de les dificultats que presenta el tram de carrer on s'ubiquen a més de les pròpies.

Els principals aspectes que s'han analitzat són els següents:

a) Radi de cobertura

Per tal d'afavorir l'ús del transport públic, les parades d'autobús cal que s'ubiquin properes als orígens i destins dels seus usuaris. Aquesta recomanació esdevé encara més necessària si es pensa amb els usuaris que tenen problemes de mobilitat, els quals tenen dificultats per desplaçar-se llargues distàncies. Per això, es recomana que en poblacions grans, amb línies de bus urbanes, existeixi alguna parada d'autobús urbà a menys de 200 m de qualsevol zona residencial. En municipis petits on les línies són de caràcter interurbà i per les seves característiques s'han d'optimitzar el número de parades i recorregut dins del municipi, el radi de cobertura de les parades s'amplia a 500 m, ubicant-les en indrets que cobreixin les zones més poblades.

Tal i com es pot observar en el plànol **TR2: Àrea d'influència de les parades d'autobús** que s'adjunta, en el municipi, la pràctica totalitat d'habitatges i serveis es troben a menys de 500 m d'una parada d'autobús.

b) Element identificador de la parada

Les 2 parades analitzades, disposen d'una marquesina com element identificador (**foto BUS 01**). La de l'Aguilar disposa a més a més d'un pal de parada (**foto BUS 02**).

En el plànol **TR03: Anàlisi de les parades d'autobús** es mostren les parades d'autobús segons l'element que les identifica.

Les dues marquesines compleixen amb els principals paràmetres d'accessibilitat ja que disposen, per exemple, d'una superfície lliure al seu interior de dimensions adequades (0,90m x 1,20m) per a la col·locació d'una cadira de rodes, cotxets o altres estris d'ajut. Les parets transparents s'ajusten a la recomanació d'ús de materials que afavoreixin una bona visibilitat i permeabilitat de l'espai, tot i que no estan suficientment senyalitzats a nivell de contrast i caldria col·locar una franja adhesiva d'un color amb contrast cromàtic per tal de que sigui fàcilment detectable per les persones amb dificultats de visió que caminin pel carrer o accedeixin a la parada. Així mateix, tot i disposar de seient, aquest no s'ajusta als paràmetres normatius perquè és massa baix ($h < 0,4$ m), no té reposabraços i manca complementar-lo amb un suport isquiàtic (tal i com defineix el RD1544/2007).

El pal de parada que acompanya la marquesina de l'Aguilar està format per un suport de secció circular, una banderola superior situada per sobre dels 2,2 m i un element cilindre concèntric per col·locar-hi informació situat a mitja alçada (encara que actualment no n'hi ha).



BUS 01



BUS 02



BUS 02

c) Itinerari d'accés a la parada

Per tal de facilitar l'accés a les parades cal que aquestes es trobin en un entorn urbanitzat on es disposi d'itineraris accessibles que permetin apropar-s'hi. Aquests itineraris es troben analitzats en el volum II- VIA PÚBLICA.

La parada de la carretera de Seva (**foto BUS 01**) està ubicada en un tram convertible ja que, tot i que l'amplada lliure de pas a la vorera és suficient, falten guals de vianants. La parada de l'Aguilar (**foto BUS 02**) està fora del nucli urbà, en una de les rotondes de la carretera BV-5303, i tot i que disposa de pas de vianants i guals per accedir-hi des de l'altre costat de la carretera, manca vorera que comuniqui amb el carrer Aguilar on hi ha habitatges. Cal tenir en compte que per les característiques de l'entorn el desplaçament entre els habitatges i la parada s'acostuma a realitzar en vehicle privat.

Les dues parades estan ubicades en trams de baix pendent perquè l'itinerari pugui ser adaptat o accessible i per facilitar l'embarcament a l'autobús.



BUS 01



BUS 02



BUS 02

Un cop s'ha accedit a l'entorn de la parada cal assegurar que es pot accedir fins a l'interior de la marquesina o fins a l'entorn del pal de parada, segons sigui el cas. Aquest aspecte es compleix en les dues marquesines sense dificultats.



BUS 01



BUS 02



BUS 02

El RD 1544/2007 estableix que les parades han de senyalitzar-se al paviment mitjançant una franja de detecció tàctil d'1,20 m d'amplada, contrastada visualment i disposada transversalment a la marxa dels vianants, que travessarà tota l'amplada de la vorera des de la línia de façana (o part més exterior de l'itinerari de vianants) fins a la vorada. Cap de les parades disposa d'aquest tipus de senyalització.

Per altra banda, el RD1544/2007 exigeix la instal·lació d'una franja tàctil i visual de 40 cm d'amplada i color groc viu a la vorada en la zona de la parada. Aquest requisit, però, no es considera prioritari perquè les persones amb deficiència visual són en general capaces de detectar la vorada.

d) Accés a l'autobús

Per condicions d'accés a l'autobús s'entenen tant les que tenen a veure amb l'aproximació del vehicle a la parada com les que fan referència a l'embarcament de l'usuari.

Per tal de facilitar la pujada o baixada dels usuaris en general i, en particular, de les persones amb problemes de mobilitat, cal que hi hagi la menor separació entre el pis del bus i el punt

d'embarcament. Per això cal minimitzar tant la distància horitzontal com la vertical. Per altra banda, també cal assegurar que es disposa d'espai suficient a la vorera per poder desplegar la rampa o la plataforma elevadora d'embarcament per a usuaris de cadires de rodes.

⇒ Separació o gap horitzontal

La necessitat de minimitzar la separació horitzontal és fruit a que com més separació, més llarga serà la passa que haurà d'efectuar l'usuari per accedir al bus, fins al punt que en alguns casos sigui impossible fer la passa i calgui baixar a nivell de calçada per després pujar al bus (fet que suposa superar dos graons, el segon dels quals, de gran alçada). Així mateix, per assegurar un correcte embarcament dels usuaris de cadira de rodes, cal que la separació respecte de la vorera sigui menor que la longitud de la rampa que cal desplegar o de la plataforma elevadora.

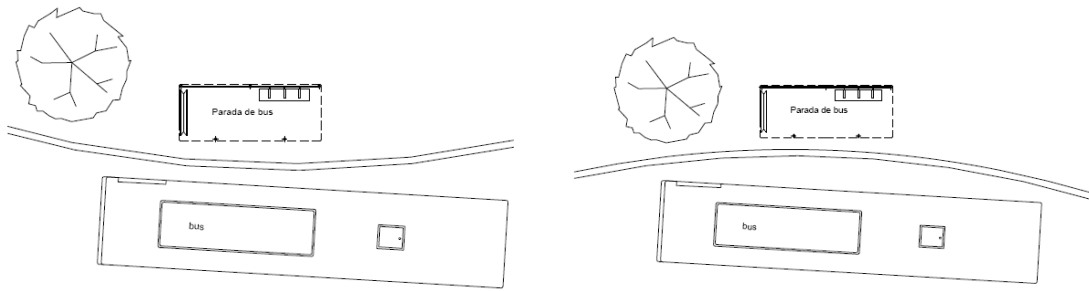
La separació horitzontal ve determinada per la possibilitat de dur a terme la maniobra d'aproximació de l'autobús a la vorera. Es donen diferents casos:

- La parada de l'autobús es realitza en un **tram recte** i en el **propri carril de circulació**. És la situació més favorable doncs el vehicle només ha de fer una petita i senzilla maniobra per apropar-se a la vorada. Aquest és el cas de la parada de l'Aguilar.

- La parada del bus es realitza en un **tram recte** i **fora del carril de circulació**, en una dàrsena habilitada en el carril d'estacionament o que redueix l'amplada de la vorera. Si la longitud de la dàrsena és suficientment gran (per exemple, per un autobús 12 m es requereix que sigui de 24 m com a mínim), l'autobús disposa d'espai suficient com per realitzar la maniobra d'acostament a la parada i quedar proper a la vorada. En els casos en què la dàrsena sigui massa curta, l'autobús no es podrà acostar correctament a la parada, obligant als usuaris a baixar a nivell de calçada per després salvar el desnivell vertical fins al pis del bus. En aquests casos, caldria eliminar la dàrsena, reconstruint la vorera o col·locant una plataforma d'embarcament, i fer que l'autobús parés directament en calçada si les característiques del carril de circulació ho permeten.

- La parada s'ubica en un **tram curvilini** i, per tant, encara que aquest sigui còncau o convex, és impossible que totes les portes de l'autobús puguin quedar properes a la vorada. A la parada de la carretera de Seva es dona aquesta situació, ja que la parada es troba a la cantonada amb el carrer St. Miquel no permetent un acostament correcte a la vorera, a més a més de que el bus envaeix el pas de vianants. Tenint en compte que el pas de vianants actualment no disposa de guals, es proposa desplaçar-lo uns metres més endavant perquè l'autobús disposi de suficient espai per parar en el tram recte.

Es pot observar al gràfic de continuació:



Problemes d'aproximació en parades en trams curvilinis

Cal tenir present que, a més de les característiques de l'entorn, és imprescindible que els conductors siguin conscients de la importància de realitzar correctament la maniobra d'aproximació.

Així mateix, comentar que segons el RD 1544/2007 defineix que l'àmbit de la calçada anterior, posterior i de la parada en sí ha de protegir-se amb elements rígids i estables que impedeixin la invasió dels vehicles que indegudament obstaculitzin l'aproximació de l'autobús. Fruit a que s'entén que aquest paràmetre només es podria complir quan la parada es realitza en el carril de serveis i que, a més, no evita la parada o estacionament indegut d'altres vehicles, no s'ha tingut en consideració en el present Pla. Això sí, en els casos on s'ha detectat que calia millorar la senyalització vertical i/o horitzontal de l'àmbit de la parada, s'ha realitzat la corresponent proposta d'intervenció.

En el plànol **TR03: Anàlisi de les parades d'autobús** que s'adjunta es representen les parades en funció de com l'autobús realitza l'aproximació a la parada.

⇒ Separació o gap vertical

La separació vertical afecta, per una banda, al graó que han de superar els usuaris que accedeixen a peu, fent que com més desnivell, major sigui la dificultat i incomoditat a superar, sobretot per a les persones amb problemes de mobilitat. Així mateix, en els autobusos on l'embarcament d'usuaris de cadira de rodes es realitza a través d'una rampa, defineix el pendent que aquesta tindrà un cop desplegada, fent que si és superior al 12% sigui inaccessible.

Per tal de minimitzar la distància vertical d'embarcament cal, per una banda, que el pis del bus sigui el més baix possible i, per l'altra, que la vorera sigui el més alta possible. Referent a aquest tema, cal tenir present que en el Codi d'accessibilitat es fixa l'alçada de les voreres respecte el carrer en 10 cm i que localment la vorera passi a ser de 20 cm en les parades de bus. Fruit que des de que es va aprovar el Codi s'ha demostrat la dificultat de complir aquesta diferència d'alçades i que, paral·lelament, s'han estès els autobusos de pis baix, en aquest Pla s'ha considerat que com a mínim una vorera hauria de tenir. Les voreres on hi ha ubicades les parades de bus tenen alçades diferents de 10 i 23 cm.

⇒ Espai lliure d'embarcament

Les persones usuàries de cadira de rodes (UCR) necessiten disposar d'un espai lliure d'embarcament al davant la porta d'accés (generalment les centrals o la de darrera) amb una profunditat recomanable de 2,4 m (acceptable 2,1 m). Aquest és l'espai necessari entre el que ocupa la rampa desplegada (en general, uns 0,9 m com a mínim) o la plataforma elevadora i el que necessita el UCR per efectuar la maniobra d'accés a la rampa o a la plataforma (circumferència d'1,5 m de diàmetre, acceptable 1,2 m).

La parada de la ctra. de Seva disposa d'un espai útil d'aquestes dimensions. En canvi, la parada de l'Aguilar té una amplada insuficient a la part posterior que coincidiria amb la porta del darrere de només 1,50 m, per tant no hi ha suficient espai per desplegar la rampa i perquè l'usuari faci la maniobra (mínim 90 + 1,20 m) (recomanable 2,40 m). Es proposa ampliar la plataforma com la primera part.



BUS 01



BUS 02



BUS 02

La presència de mobiliari urbà, com ara bàculs de llum, bancs, escocells o la pròpia marquesina, poden esdevenir obstacles que dificultin l'accés a l'autobús si queden just davant de les portes del vehicle. No és el cas de cap de les dues parades analitzades. Per tal d'evitar aquestes situacions, es recomana eliminar el mobiliari urbà en tota la longitud de la parada o, com a mínim, davant les portes d'accés a l'autobús. En aquest cas, caldrà tenir clarament delimitat el punt exacte de parada, que normalment coincideix amb la part davantera de la marquesina o amb el pal de parada.

e) Informació a l'usuari

La parada ha de comptar amb sistemes d'informació que indiquin de forma clara i comprensible la destinació i l'horari de cada servei. Tot i que les dues parades disposen d'un panell situat a una alçada acceptable amb l'enumeració de les línies, un plànol del recorregut de les línies de bus i especificació d'horaris i dies, caldria millorar-los perquè la informació que s'ofereix (tarifes vigents, línies accessibles si no ho són totes, telèfon d'informació,..) sigui accessible per tothom, que actualment és massa petita.

A l'hora de presentar la informació, caldrà tenir en compte que la tipografia utilitzada es recomana que sigui de traçada nítida i de disseny senzill, amb colors contrastats entre el text i el fons, de grandària adequada a la distància de lectura i il·luminada a poder ser directament

A més a més cal assegurar-se que és fiable, actualitzant-la sempre que es produeixi una variació en el recorregut d'una línia, en els seus horaris o en qualsevol de la informació disponible.



BUS 01



BUS 01



BUS 02

El RD 1544/2007 estableix a més que la informació sobre identificació i denominació de les línies de la parada ha de ser accessible també en sistema Braille. Tot i així, tal com s'ha explicat ja pel cas dels rètols i senyals a la via pública, l'experiència i les aportacions de les entitats i col·lectius de persones amb deficiència visual fan més recomanable l'ús de mitjans alternatius, com els de tipus sonor, per tal de fer accessible aquesta informació. D'aquesta manera les persones amb deficiència visual s'estalvien la necessitat d'interaccionar amb panells que en molts casos, per actituds incíviques o simplement per manca de manteniment, no ofereixen les condicions d'higiene que serien desitjables. Per aquesta raó, en les fitxes (vegeu l'Annex) no s'han previst intervencions d'incorporació d'informació en sistema Braille a les parades.

Cal destacar que hi ha l'app de l'empresa d'autobusos on es pot consultar el temps d'espera. Seria d'interès, a més a més, disposar de pantalles d'informació variable complementades amb informació sonora que s'activi mitjançant comandament a distància o un dispositiu mòbil.

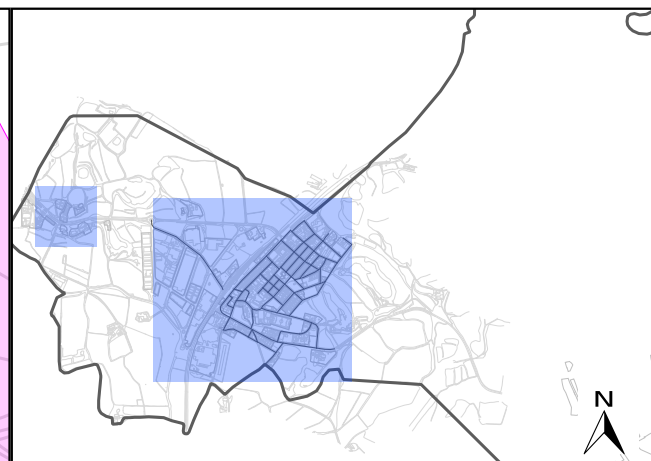
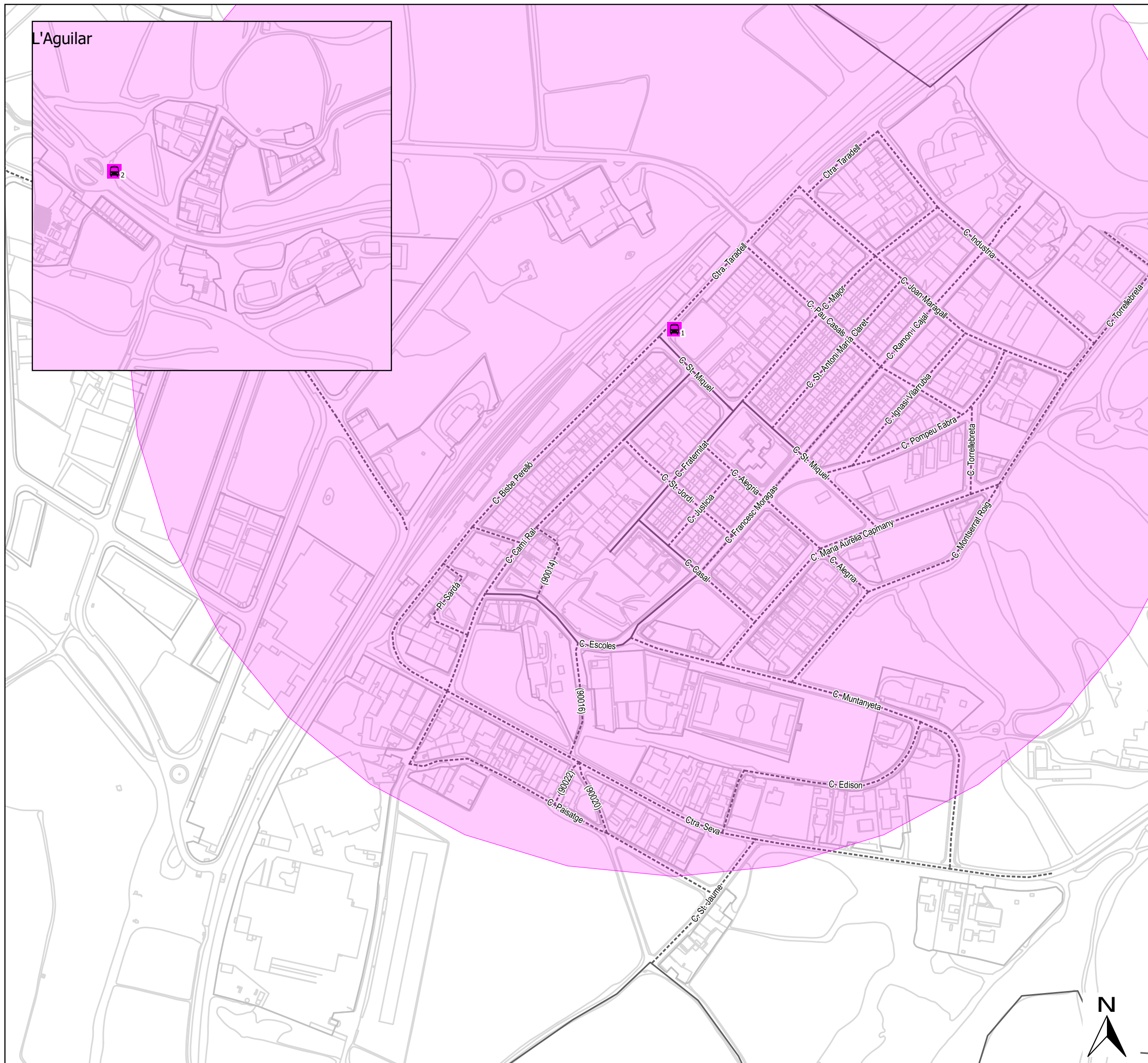
AUTOBUSOS

Les Masies de Voltregà disposa de servei de bus interurbà.

Segons la informació facilitada per Sagalés, empresa concessionària de les línies que s'aturen al municipi, els autobusos interurbans que cobreixen les línies amb parada al municipi són parcialment accessibles.





L'embarcament a les persones usuàries de cadires de rodes es realitza mitjançant una rampa i a l'interior hi ha l'espai suficient per usuaris amb cadira de rodes (espai UCR), que alhora serveix d'emmagatzematge de cotxets i altres estris d'ajut o equipatges.

Document per vistingai Aukštųjų



**PLA D'ACCESSIBILITAT:
SANT MIQUEL DE BALENYÀ**

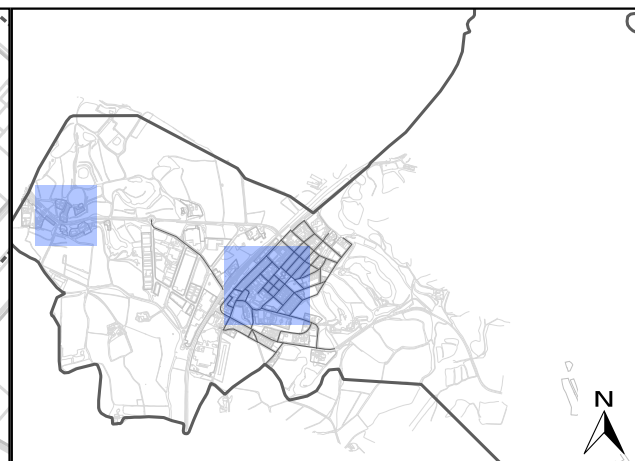
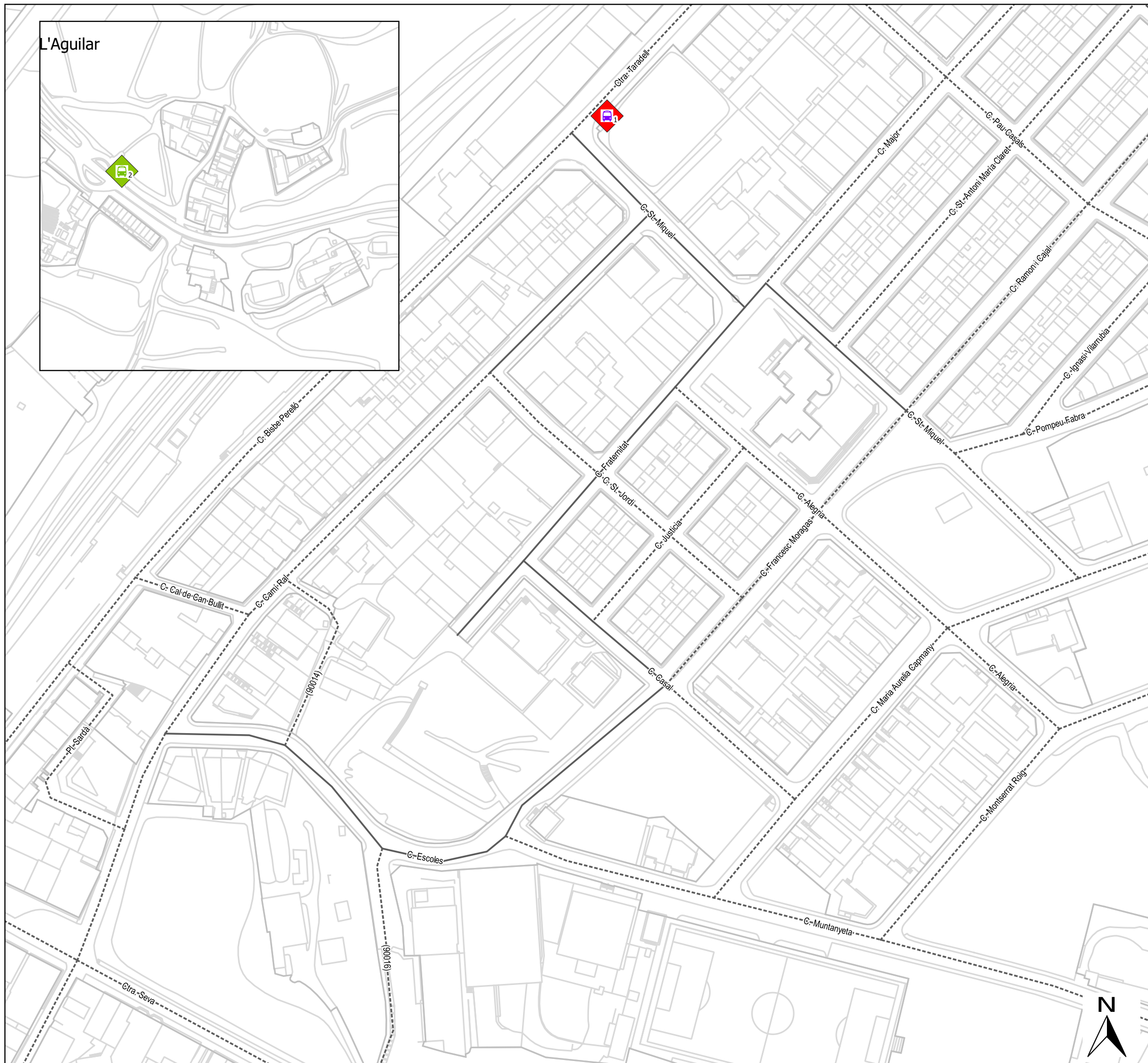
**TR02: Àrees d'influència de les parades
d'autobús**

-  Parada de bus a mantenir [2]
-  Parada de bus a reubicar [N/D]
-  1 - Carretera de Seva
-  2 - Aguilar

Radi d'influència de 500 m



Document per vistingai Aukštųjų



PLA D'ACCESSIBILITAT: SANT MIQUEL DE BALENYÀ

TR03: Anàlisi de les parades d'autobús

A) Tipus d'element

- Marquesina [1]
- Pal de parada [N/D]
- Marquesina i pal de parada [1]
- Columna [N/D]
- Marquesina i columna [N/D]
- Sense element identificador [N/D]
- Altres [N/D]
- [N/D]

B) Aproximació de l'autobús a la parada

- No hi ha impediments [1]
- Plataforma d'embarcament suficient [N/D]
- Vorera ampliada localment suficient [N/D]
- Espai reservat al carril de serveis suficient [N/D]
- Calçada ampliada estrenyent vorera suficient [N/D]
- Vorera amb curvatura [1]
- Plataforma d'embarcament estreta [N/D]
- Espai reservat al carril de serveis curt o inexistent
- Calçada ampliada estrenyent vorera curta [N/D]
- Altres [N/D]

Document per vistingai Ajudant

3.2.2 Places públiques d'aparcament reservades en via pública

a) Radi de cobertura

S'han localitzat un total de 5 places reservades per a persones amb mobilitat reduïda (PMR) (no nominals) a la via pública de Sant Miquel de Balenyà. S'ha detectat que totes elles estan ubicades en un radi molt proper, el que deixa una part del casc urbà no cobert per cap plaça, a més a més de que hi ha certs equipaments que queden fora dels radis de cobertura d'aquestes places i, per això, es proposa senyalitzar-ne alguna altra. En total, per tant, es proposar reservar 2 noves places i es disposaran de 7 places reservades no nominals.



PMR 01 i 02



PMR 03



PMR 04

El plànol **TR04: Àrees d'influència de les places d'aparcament reservades**, que s'adjunta, es mostra la ubicació d'aquestes places i de les proposades i de la seva àrea d'influència

b) Itinerari d'accés a la plaça

Per tal de facilitar l'ús de les places reservades cal que es disposi d'itineraris adaptats/accessibles que permetin accedir-hi des del seu entorn. Aquests itineraris es troben analitzats en el capítol II- VIA PÚBLICA.

A banda de garantir que les voreres dels itineraris d'accés a les reserves d'aparcaments tinguin l'amplada suficient, cal tenir present a l'hora d'ubicar més places, que aquestes estiguin a trams de carrers adaptats i accessibles en referència al pendent.

A les places on la pujada i baixada del vehicle es realitzi a calçada és important disposar d'un gual proper i d'un itinerari accessible que connecti la plaça amb la vorera. De cara a la senyalització de noves places es recomana que aquestes es trobin al costat d'un pas de vianants perquè no s'hagi de fer un gual de vianants específic d'accés a la plaça.

Les 5 places reservades existents estan situades en el casc urbà i disposen d'itineraris d'accés (fins al l'entorn de la plaça) convertibles i, per tant, un cop es realitzessin les actuacions necessàries passaran a ser adaptats o accessibles.

c) Ubicació i connexió amb l'itinerari de vianants d'accés

De les 5 places d'aparcament cap d'elles se situa al costat d'un pas de vianants que disposa de guals de vianants, fent que l'itinerari d'accés a la plaça des de la vorera sigui curt i accessible.

d) Dimensions

De les 5 places disponibles, totes se situen en filera i compleixen les condicions definides per la normativa (Orden: 2,2 m x 5 m i Codi d'accessibilitat: 2 m x 4,5 m)

Respecte l'espai d'aproximació i transferència lateral, en cap cas compleix el que especifica l'Orden i el Codi d'accessibilitat de disposar d'un espai de la mateixa llargada que la plaça (o una llargada que no interfereix amb les portes dels vehicles) i una amplada d'1,5 m. Cal remarcar que en tots els casos la vorera té una amplada d'aproximadament 1,20 m, i tot i que s'hauria d'ampliar la vorera o reubicar les places en indrets propers i amb voreres més amples, no es considera prioritari ja que 1,20 m és l'espai mínim practicable per poder fer la transferència a l'interior del vehicle.

No obstant caldrà que les places que es vagin afegint al municipi estiguin ubicades en voreres de més de 1,50 m com el carrer St. Miquel entre la ctra. de Seva i el c. Major.

Respecte l'espai d'aproximació i transferència posterior cap d'elles el te senyalitzat al paviment ni coincideix amb un pas de vianants o algun condicionant que eviti que hi hagi obstacles i que permeti que es pugui fer la transferència al vehicle. Per tant caldrà senyalitzar un espai de transferència en tots els casos de 3,00 m segons l'Orden TMA/851.



PMR 01 i 02



PMR 04



PMR 05

e) Senyalització

Respecte a la senyalització, totes les places compleixen amb la senyalització horitzontal a terra però en canvi respecte a la senyalització vertical, cap en disposa. Caldrà afegir un senyal vertical amb el símbol SIA a totes les places.



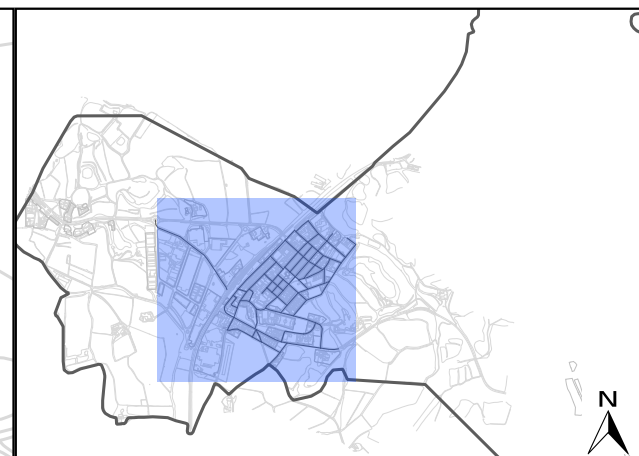
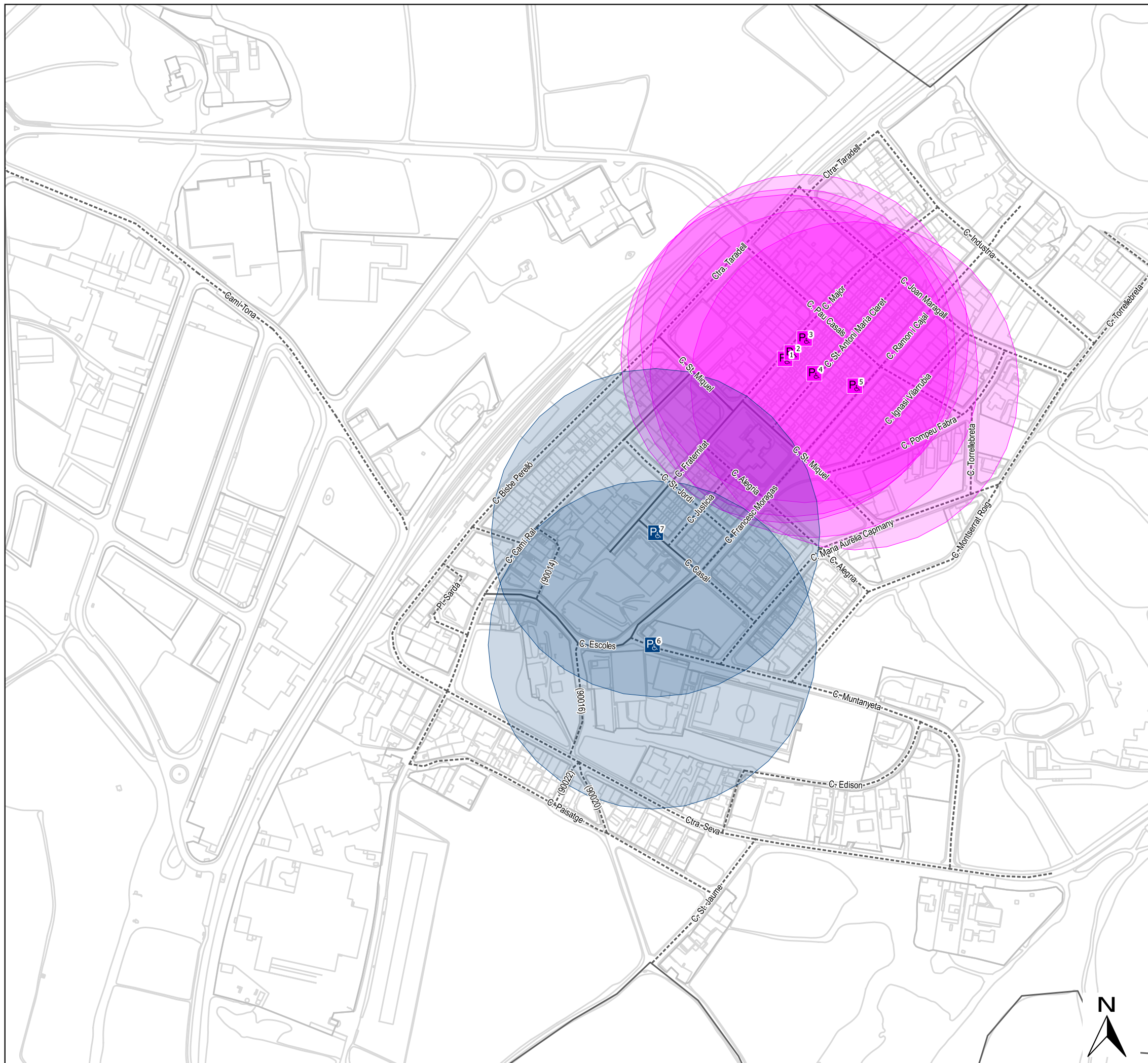
PMR 03



PMR 04



PMR 05



PLA D'ACCESSIBILITAT: SANT MIQUEL DE BALENYÀ

TR04: Àrees d'influència de les places d'aparcament reservades

- Plaça d'aparcament reservada a mantenir [5]
- Plaça d'aparcament reservada a reubicar [N/D]
- Plaça d'aparcament de nova creació [2]

- Àrea d'influència d'una plaça a mantenir
- Àrea d'influència d'una plaça a reubicar
- Àrea d'influència d'una plaça de nova creació

- P₁ 1 - C. Major 12
- P₂ 2 - C. Major 12
- P₃ 3 - C. Major 20
- P₄ 4 - C. st Antoni Maria claret 15
- P₅ 5 - C. Ramon i cajal 21
- P₆ 6 - C. Muntanyeta
- P₇ 7 - C. Casal

Radi d'influència de 150 m



Document per vistingai Aukštųjų

3.2.3 Resum de l'estat de l'accessibilitat dels elements de transport

El diagnòstic individualitzat del nivell d'accessibilitat de cadascun dels elements urbans dels transports es recull a la fitxa corresponent. Es complementa aquí amb una visió global resumida de l'accessibilitat dels quatre tipus d'elements analitzats.

En base a la informació recollida en el treball de camp i a la posterior anàlisi de les dades obtingudes en comparació amb allò que estableix la normativa vigent, s'ha valorat l'estat actual de l'accessibilitat de cadascun dels elements urbans dels transports segons les següents categories:



Adaptat

Element de transport que compleix els paràmetres bàsics d'accessibilitat. S'hi poden proposar certes intervencions de detall.



Convertible

Element de transport inaccessible que pot passar a adaptat si s'hi realitzen certes intervencions, inclòs si la proposta d'actuació inclou el trasllat a nova ubicació.



Inaccessible

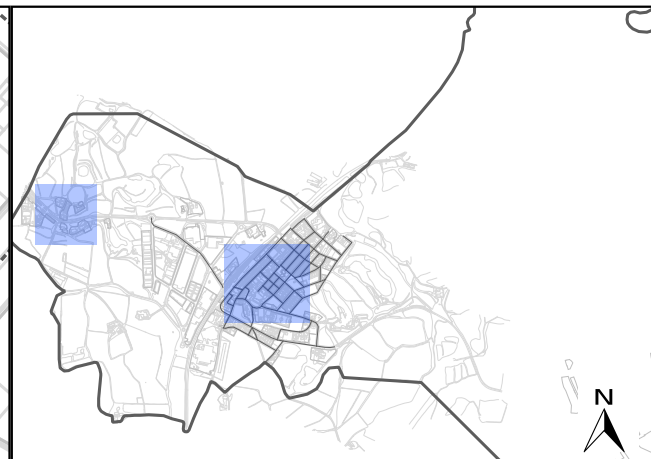
Element de transport inaccessible que la seva adaptació implica la realització d'un estudi exhaustiu, quedant fora de l'abast del Pla o que, per les característiques del vial on s'ubiquen, les intervencions que s'hi poden realitzar no permeten que puguin ser adaptats. Així mateix, elements que cal desplaçar a una nova ubicació, la qual no es pot determinar sense fer prèviament un estudi de detall, o elements que no es proposa adaptar perquè el servei que ofereixen ja està cobert per algun altre element proper. Tot i tenir aquestes circumstàncies, en alguns casos s'hi proposen actuacions de millora de l'accessibilitat.

Els resultats obtinguts per a tots els transports urbans són:

ELEMENTS DE TRANSPORT	PARADES BUS		PLACES RESERVADES PMR	
	Núm.	%	Núm.	%
Adaptats	0	0	0	0
Convertibles	2	100	5	100
Inaccessibles	0	0	0	0
TOTAL	2	100	5	100

*Per al còmput de l'estadística no s'han valorat les 2 places d'aparcament reservat que es proposen reservar. A continuació s'adjunta el **plànol TR05: Accessibilitat actual** on s'identifica cada element de transport segon el seu estat d'accessibilitat.

Document per vistingai Aukštųjų



**PLA D'ACCESSIBILITAT:
SANT MIQUEL DE BALENYÀ**

TR05: Accessibilitat actual

Parades d'autobús

- Adaptat [N/D]
- Convertible [2]
- Inaccessible [N/D]

Places d'aparcament reservades a PMR

- Adaptat [N/D]
- Convertible [5]
- Inaccessible [N/D]

Document per vistingai Aukštųjų

3.2.4 Nivell d'accessibilitat resultant de l'execució de les propostes del Pla

En funció de l'anàlisi realitzat i del diagnòstic del seu estat actual d'accessibilitat, per cada element de transport analitzat detalladament, es presenta en aquest pla una proposta d'intervenció encarada a millorar-ne l'accessibilitat. Un cop portades a terme les actuacions proposades, els elements es podran classificar en una de les següents categories:

Adaptat segons Orden / Reial Decret 1544/2007 / Codi d'accessibilitat

S'inclouen en aquesta tipologia els elements de transport que actualment acompleixen els paràmetres bàsics d'accessibilitat establerts en l'Orden, el Reial Decret 1544/2007 o el Codi d'accessibilitat (Decret 135/95) o que, un cop executades les intervencions proposades, passaran a complir-ho.

Així mateix, s'hi inclouen les parades d'autobús i les places d'aparcament reservades que es proposen traslladar a una nova ubicació per tal que siguin adaptades. Així mateix, les places reservades de nova creació que es proposen reservar.

Inaccessible

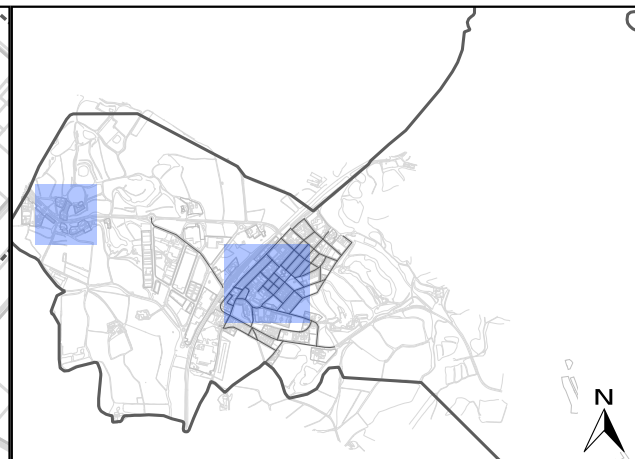
Pertanyen a aquesta categoria els elements de transport que actualment són inaccessibles i que per les seves característiques, amb les propostes d'actuació realitzades en aquest Pla, no seran adaptats, tot i que se'ls hi hagi pogut millorar les condicions d'accessibilitat.

Els resultats obtinguts per a tots els transports urbans són:

ELEMENTS DE TRANSPORT	PARADES BUS		PLACES RESERVADES PMR	
	Núm.	%	Núm.	%
Adaptat	2	100	5	71
Adaptat si es reubica	0	0	0	0
Adaptat de nova creació	0	0	2	29
Inaccessibles	0	0	0	0
TOTAL	2	100	7	100

A continuació s'adjunta el **plànol TR06: Accessibilitat resultant de les propostes del Pla** on s'identifica cada element de transport segons el nivell d'accessibilitat que assolirà un cop executades les propostes d'intervenció del Pla. També s'hi representen les places d'aparcament reservades que es proposa reservar.

Document per vistingai Ajudant



PLA D'ACCESSIBILITAT: SANT MIQUEL DE BALENYÀ

TR6: Accessibilitat resultant de les propostes del Pla

Parades d'autobús

- Adaptada [2]
- Inaccessible [N/D]
- Adaptada si es reubica [N/D]

Places d'aparcament reservades a PMR

- Adaptada [5]
- Inaccessible [N/D]
- Adaptada si es reubica [N/D]
- Adaptada de nova creació [N/D]

Document per vistingaius Aikment

4. PRESSUPOST

Per poder quantificar l'aplicació pràctica del Pla s'han definit uns criteris i s'han utilitzat uns instruments que s'expliquen a continuació.

4.1 COST DE REPOSICIÓ DELS DÈFICITS

La valoració econòmica de les propostes d'intervenció a cada element urbà dels transports defineix un ordre de magnitud del que significaria aconseguir el nivell d'accessibilitat mínim previst en la proposta d'intervenció, avaluant exclusivament el cost de reposició dels dèficits en matèria d'accessibilitat. Per criteris d'utilitat, caldria afegir el cost de les actuacions sobre la resta d'elements urbans del tram de carrer on s'ubica (es detallen i pressuposten al CAPÍTOL II – VIA PÚBLICA), que conformen l'itinerari d'apropament a l'element del transport.

4.2 BASE DE PREUS. PARTIDES D'OBRA VALORADES

La base de preus unitaris que ha servit per valorar les actuacions proposades constitueix l'*Annex 5. Base de preus* d'aquest capítol IV. Per valorar determinades actuacions s'ha complementat amb la base de preus del CAPÍTOL II – VIA PÚBLICA.

S'ha elaborat tenint en compte els mateixos criteris que per les partides d'obra del CAPÍTOL II – VIA PÚBLICA, que són els següents:

- A) Descripció del concepte (Partida). El text respon més a l'explicació del dèficit que cal esmenar que no pas a la descripció constructiva de la partida.
- B) Preu unitari (Cost). Es fixa per unes condicions genèriques que defineixen un ordre de magnitud, però no contempla les situacions particulars.

4.3 QUANTIFICACIÓ

El pressupost total d'execució material del Pla d'accessibilitat en el transport és de **12.830,00 €**. A aquest valor, caldrà afegir els percentatges corresponents a les despeses generals, el benefici industrial, cost dels projectes executius i les direccions d'obra, l'IVA,...

A continuació s'adjunta el pressupost d'execució de totes les propostes d'intervenció pels elements de transports inclosos en l'àmbit d'actuació.

- **Pressupost parades d'autobús**

ID	NOM PARADA BUS	COST
B01	Carretera de Seva	4.050,00 €
B02	Aguilar	2.045,00 €

PRESSUPOST PER TOTES LES PARADES	6.095,00 €
---	-------------------

- **Pressupost places d'aparcament reservat**

ID	NOM PLAÇA RESERVADA	COST
M01	C. Major 12	2.110,00 €
M02	C. Major 12	
M03	C. Major 20	2.025,00 €
M04	C. Ramon i cajal 21	2.025,00 €
M05	C. St Antoni Maria claret 15	2.025,00 €
M06	C. Muntanyeta	330,00 €
M07	C. Casal	330,00 €

PRESSUPOST PER TOTES LES PLACES	6.735,00 €
--	-------------------

- **Pressupost TOTAL**

ID	ELEMENT DE TRANSPORT	COST
B	Parades d'autobús	6.095,00 €
M	Places d'aparcament reservades	6.735,00 €

PRESSUPOST TOTAL DE TRANSPORT	12.830,00 €
--------------------------------------	--------------------

5. PLA D'ETAPES

Per tal de poder portar a terme les intervencions proposades per adaptar els elements de transports, és necessari planificar-les al llarg del temps. Per això, s'ha establert una prioritització que servirà com una referència a tenir present a l'hora de portar a terme el Pla.

- **Parades d'autobús**

Cal destacar que les dues parades d'autobús reuneixen els principals paràmetres d'accessibilitat, tot i que caldria realitzar algunes millores perquè tots els usuaris les puguin utilitzar còmodament i amb seguretat, com per exemple garantint l'espai per desplegar la rampa en cas de necessitat i oferint la informació més rellevant de manera accessible. Per això tots dues s'han classificat com a prioritat **mitja**.

- **Places d'aparcament reservades**

En relació a les places d'aparcament reservades ja existents, s'ha assignat una prioritat **mitja** ja que actualment ja fan la funció tot i que tinguin algunes mancances que caldria millorar (manca espai de transferència posterior senyalitzat, manca gual per accedir a la vorera, i senyal vertical que la identifiqui amb el SIA). A més a més cal recordar que estan ubicades en voreres de 1,20 m, el mínim practicable per poder fer la transferència a l'interior del vehicle, però que la normativa especifica que haurien de disposar d'un espai de la mateixa llargada que la plaça (o una llargada que no interfereix amb les portes dels vehicles) i una amplada d'1,5 m. Caldrà que les places que es vagin afegint al municipi estiguin ubicades en voreres de més de 1,50 m.

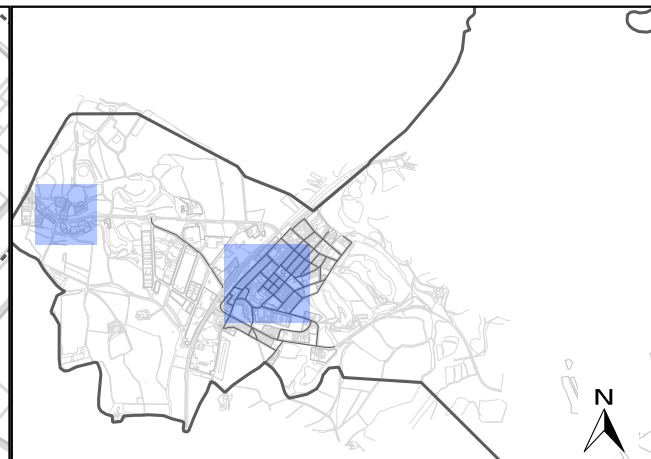
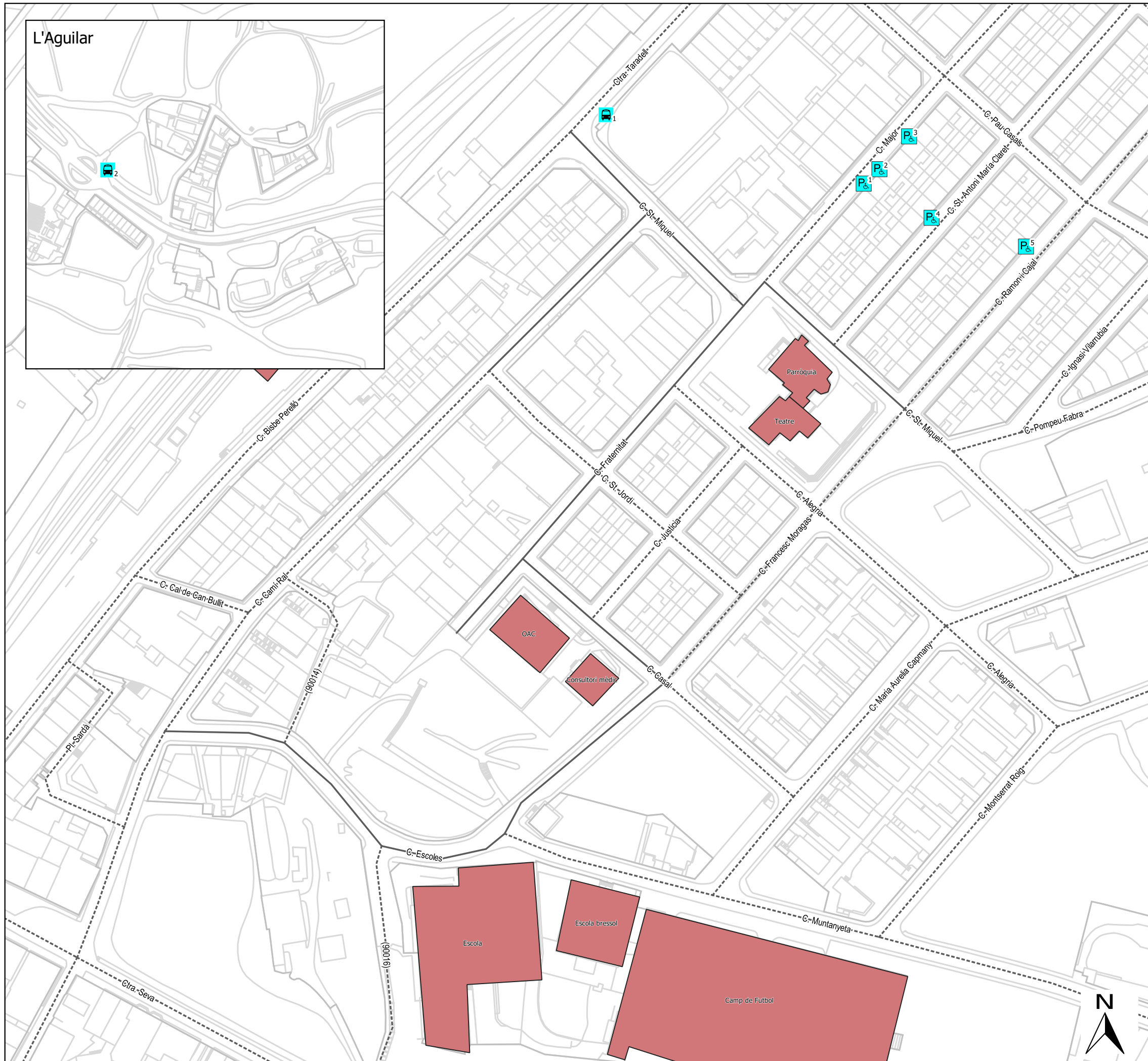
Tot i que a nivell estadístic no es tenen en compte, les dues places noves que es proposen per garantir un radi d'influència adequat cobrint totes les zones del nucli urbà i que donin serveis als principals equipaments, són les que tenen una prioritat **alta**.

La proposta per a tots els elements de transport són:

PRIORITAT	PARADES BUS		PLACES RESERVADES PMR	
	Núm.	%	Núm.	%
Alta	0	0	0	0
Mitja	2	100	5	100
Baixa	0	0	0	0
TOTAL	2	100	5	100

El **Plànol TR07: Prioritat d'intervenció** que s'adjunta a continuació mostra gràficament l'assignació del nivell de prioritat a cadascun dels elements de transport analitzats.

Document per vistingai Ajudant



**PLA D'ACCESSIBILITAT:
SANT MIQUEL DE BALENYÀ**

TR07: Prioritat d'intervenció

Parades d'autobús

-  Alta [N/D]
-  Mitja [2]
-  Baixa [N/D]

Places d'aparcament reservades a PMR

-  Alta [N/D]
-  Mitja [5]
-  Baixa [N/D]

Document per vistingai Aukštųjų

6. INDICADORS

Com a resum del Pla d'accessibilitat en els transports, es presenta a continuació unes taules i gràfiques dels resultats en xifres dels diferents paràmetres analitzats.

- **Parades d'autobús**

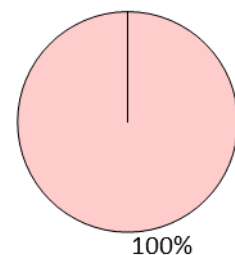
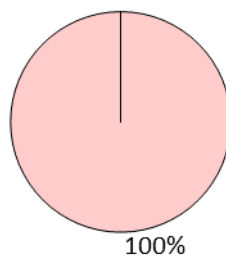
ID	NOM PARADA BUS	DIAGNÒSTIC	RESULT.	INTERVEN.	PRIORITAT
B01	Carretera de Seva	Convertible	Adaptat	< 10.000€	Mitja
B02	Aguilar	Convertible	Adaptat	< 10.000€	Mitja

- **Places d'aparcament reservat**

ID	NOM PLAÇA RESERVADA	DIAGNÒSTIC	RESULT.	INTERVEN.	PRIORITAT
M01	C. Major 12	Convertible	Adaptat	< 10.000€	Mitja
M02	C. Major 12	Convertible	Adaptat	< 10.000€	Mitja
M03	C. Major 20	Convertible	Adaptat	< 10.000€	Mitja
M04	C. Ramon i cajal 21	Convertible	Adaptat	< 10.000€	Mitja
M05	C. st Antoni Maria claret 15	Convertible	Adaptat	< 10.000€	Mitja

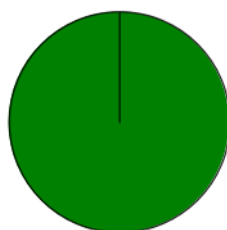
- **Accessibilitat actual:**

ELEMENTS DE TRANSPORT	PARADES BUS		PLACES RESERVADES PMR	
	Núm.	%	Núm.	%
Adaptats	0	0	0	0
Convertibles	2	100	5	100
Inaccessibles	0	0	0	0
TOTAL	2	100	5	100

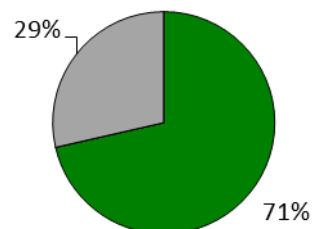


- **Accessibilitat resultant:**

ELEMENTS DE TRANSPORT	PARADES BUS		PLACES RESERVADES PMR	
	Núm.	%	Núm.	%
Adaptat	2	100	5	71
Adaptat si es reubica	0	0	0	0
Adaptat de nova creació	0	0	2	29
Inaccessibles	0	0	0	0
TOTAL	2	100	7	100



100%

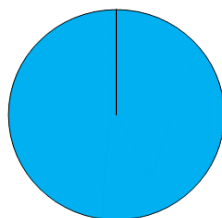


71%

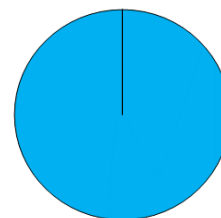
29%

- **Prioritat:**

PRIORITAT	PARADES BUS		PLACES RESERVADES PMR	
	Núm.	%	Núm.	%
Alta	0	0	0	0
Mitja	2	100	5	100
Baixa	0	0	0	0



100%



100%

ANNEXOS

A.1. Fitxes de les parades d'autobús: anàlisi de l'estat actual i propostes d'intervenció...	3
A.2. Fitxes de les reserves d'aparcament: anàlisi de l'estat actual i propostes d'intervenció	9
A.3. Base de preus transport	11

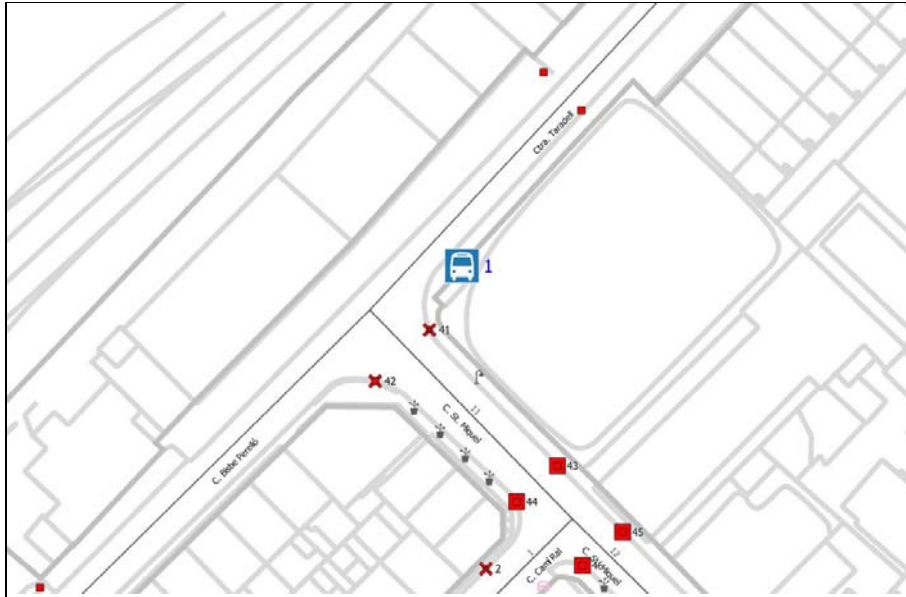
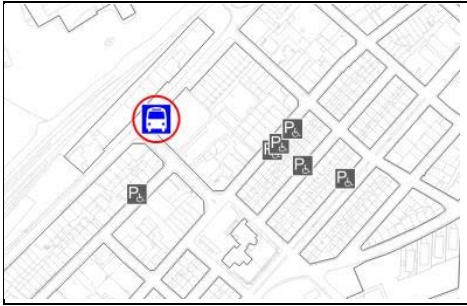
Document per vistingai Ajudant

A.1. Fitxes de les parades d'autobús: anàlisi de l'estat actual i propostes d'intervenció

Document per vistingai Aukštųjų

Parada d'autobús: Carretera de Seva
C. Bisbe Perelló. Tram entre C. St. Miquel i C. Pau Casals

B01



Tram	1062
Classe	Interurbana
Tipus	Marquesina
Entorn urbanitzat	Sí
Situació parada	A la vorera
Pendent carrer	Baix <6%
Estat tram	Convertible
Obstacles	Pas de vianants
Acostament bus	Vorera amb curvatura
Espai rampa+ucr	Sí > 2,10
Pav. diferenciat	No
GAP vorera	10cm

Deixa pas lliure	<0,90	0,9-1,5	>1,50	Enumeració de línies	Sí	No
Si és marquesina: Admet cercle 1,50 m		Sí	No	Plànol del recorregut de les línies de bus	Sí	No
Si és marquesina: Detectable amb bastó		Sí	No	Especificació d'horaris i dies	Sí	No
Alçada mínima de vol		Sí	No	Bona llegibilitat de la lletra	-	No
Senyalització dels elements transparents		Sí	No	Alçada de la informació entre 1,00-1,80 m	Sí	-
Banc / isquiàtic		Sí	No	Panell de temps d'espera	Sí	No

Accessibilitat actual	Accessibilitat resultant	Prioritat
Convertible	Adaptat	Mitja

Actuacions i pressupost

Descripció	Uts.	Preu	Cost
Ut Senyalització horitzontal a la calçada perquè l'autobús faci la maniobra d'acostament	1	80,00€	80,00€
Ut. Pintat de pas de vianants i construcció de guals de vianants als dos costats	1	3.050€	3.050€
MI. Col·locació de franja adhesiva de senyalització sobre vidre	5	35,00€	175,00€
Ut. Subministrament i col·locació de franja senyalitzadora per a invidents al paviment.	1	65,00€	65,00€
Ut. Substitució de banc accessible amb reposabraços i respalller.	1	600,00€	600,00€
Ut. Substitució d'informació escrita a parada de transport públic	1	80,00€	80,00€
Total parada			4.050,00€

Observacions

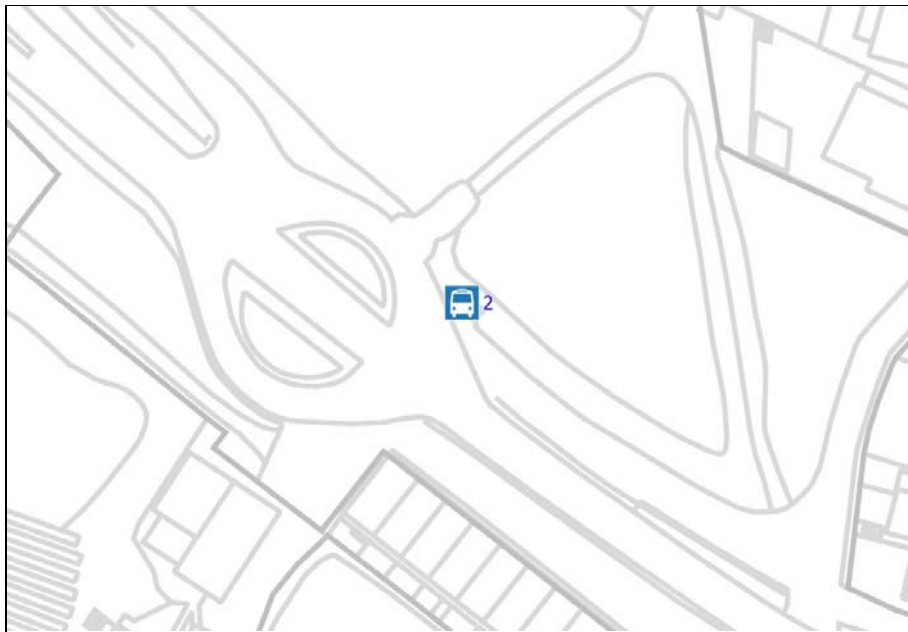
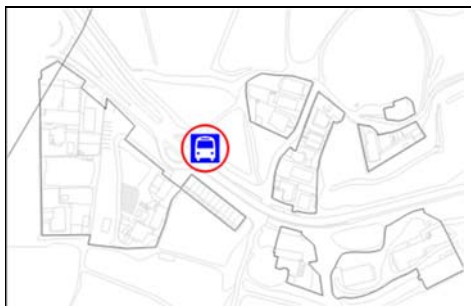
La marquesina està ubicada a un carrer amb una vorera de 2,30 m d'amplada i de pendent baix, a la cantonada amb el C. St. Miquel on s'amplia puntualment de tal manera que la parada no envaeix l'itinerari de vianants per la vorera. La ubicació en cantonada no permet un acostament correcte del bus a la vorera, a més a més de que el bus envaeix el pas de vianants. Tenint en compte que el pas de vianants actualment no disposa de guals, es proposa desplaçar-lo uns metres més endavant perquè l'autobús disposi de suficient espai per parar en el tram recte i, en cas de necessitat, desplegar la rampa de tal manera que no coincideixi amb cap element urbà que ho impedeixi. Cal incorporar la senyalització d'estacionament del bus a la calçada. Per altra banda caldria afegir senyalització als elements transparents, senyalització per invidents al paviment, substituir el banc existent per un d'accessible i millorar la informació que s'ofereix perquè sigui accessible per tothom, que actualment és massa petita. Cal destacar que hi ha l'app de l'empresa d'autobusos on es pot consultar el temps d'espera.

*** Document per vistinglup Ajuntament ***

Document per vistingai Ajudant

Parada d'autobús: Ctra. de Seva - Cases Aguilar
Carretera BV-5303. Tram entre C. Aguilar i Ptge. 4 Carreteres

B02



Tram	-
Classe	Interurbana
Tipus	Marquesina i pal de parada
Entorn urbanitzat	No
Situació parada	A la vorera
Pendent carrer	Baix <6%
Estat tram	-
Obstacles	No
Acostament bus	Sí, no hi ha impediments
Espai rampa+ucr	No < 2,10
Pav. diferenciat	No
GAP vorera	23 cm

Deixa pas lliure	<0,90	0,9-1,5	>1,50	Enumeració de línies	Sí	No
Si és marquesina: Admet cercle 1,50 m		Sí	No	Plànol del recorregut de les línies de bus	Sí	No
Si és marquesina: Detectable amb bastó		Sí	No	Especificació d'horaris i dies	Sí	No
Alçada mínima de vol		Sí	No	Bona llegibilitat de la lletra	Sí	No
Senyalització dels elements transparents		Sí	No	Alçada de la informació entre 1,00-1,80 m	Sí	No
Banc / isquiàtic		Sí	No	Panell de temps d'espera	Sí	No

Accessibilitat actual	Accessibilitat resultant	Prioritat
Convertible	Adaptat	Mitja

Actuacions i pressupost

Descripció	Uts.	Preu	Cost
M2. Ampliació de vorera mitjançant llamborda o peces de formigó	15	75,00€	1.125,00€
Ml. Col·locació de franja adhesiva de senyalització sobre vidre	5	35,00€	175,00€
Ut. Subministrament i col·locació de franja senyalitzadora per a invidents al paviment.	1	65,00€	65,00€
Ut. Substitució de banc accessible amb reposabraços i respatller.	1	600,00€	600,00€
Ut. Substitució d'informació escrita a parada de transport públic	1	80,00€	80,00€
Total parada			2.045,00€

Observacions
 Parada amb marquesina i un pal de parada ubicada en una zona no urbanitzada, tot i que hi ha un itinerari d'accés a la parada pavimentat recentment així com una plataforma d'embarcament. Aquesta plataforma té una amplada insuficient a la part posterior que coincidiria amb la porta del darrere de només 1,50 m, per tant no hi ha suficient espai per desplegar la rampa i perquè l'usuari faci la maniobra (mínim 90 + 1,20 m) (recomanable 2,40 m). Es proposa ampliar la plataforma com la primera part.
 Per altra banda caldria afegir senyalització als elements transparents, senyalització per invidents al paviment, substituir el banc existent per un d'accessible i millorar la informació que s'ofereix perquè sigui accessible per tothom, que actualment és massa petita. Cal destacar que hi ha l'app de l'empresa d'autobusos on es pot consultar el temps d'espera.

*** Document per vistiplau Ajuntament ***

Document per vistingai Ajudant

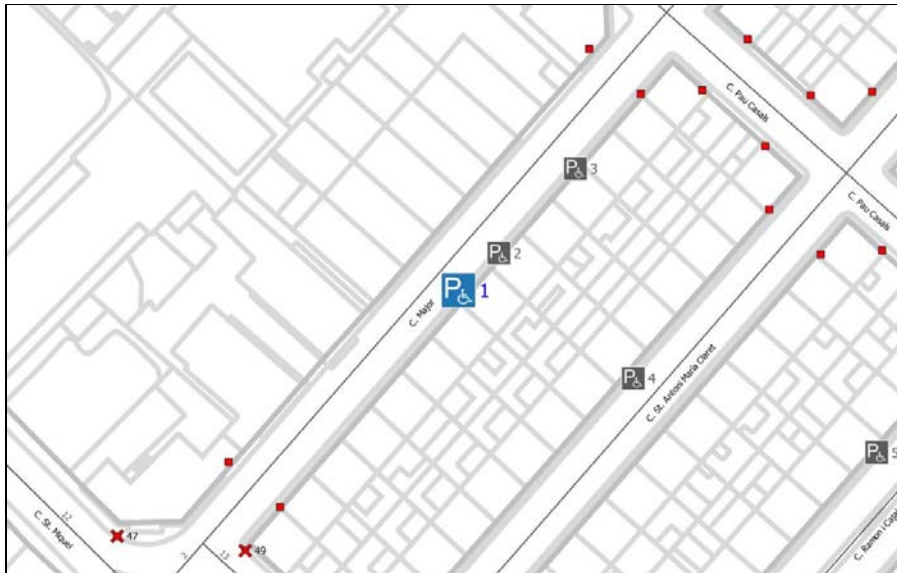
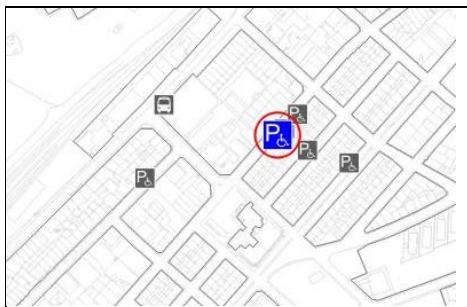
A.2. Fitxes de les reserves d'aparcament: anàlisi de l'estat actual i propostes d'intervenció

Document per vistingai Ajudament

Reserva d'aparcament: C. Major 12

Tram entre C. St. Miquel i C. Pau Casals

M01/02



Dades generals	
Tram / Espai	1052
Tipus	Filera
Entorn urbanitzat	Sí
Estat tram	Convertible
Pendent tram	Baix <6%
Obstacles	No
Equipaments propers / ETE's	Església Parc El·lipse

Diagnòstic					
El pal de senyalització permet l'ample de pas	-	-	Té un espai d'aproximació i transferència lateral d'un ample mínim de 1,50 m i una longitud igual a la de la plaça	Sí	No
Alçada mínima de vol	-	-			
Existeix un símbol vertical amb el SIA	Sí	No	Té un espai d'aproximació i transferència posterior d'amplada igual a la de la plaça i una longitud mínima de 3,00m	Sí	No
El SIA està senyalitzat sobre la calçada	Sí	No			
Té igual de vianants proper a la plaça?	Sí	No	Té unes dimensions mínimes de 2,20x5,00m (segons especifica l'Orden)	Sí	No

Accessibilitat actual	Accessibilitat resultant	Prioritat
Convertible	Adaptat	Mitja

Actuacions i pressupost

Descripció	Uts.	Preu	Cost
Ut. Col·locació de senyal de trànsit indicadora de plaça reservada	1	190,00€	190,00€
Ut. Pintada de zona de transferència posterior aparcament reservat.	2	85,00€	170,00€
Ut. Construcció de gual de vianants accessibles	1	1.750,00€	1.750,00€
		Total plaça	2.110,00€

Observacions
 Conjunt de dues places en filera que compleixen les dimensions de l'Orden. Disposen de senyalització al terra però manca senyal vertical.
 Cal remarcar que la vorera té una amplada inferior de 1,50 m, espai d'aproximació i de transferència lateral que especifica l'Orden i el Codi d'accessibilitat per accedir a l'interior del vehicle. Tenint en compte que la vorera fa aproximadament 1,20 m, espai mínim per considerar-se practicable, no és prioritari i no es proposa ampliar la vorera.
 No disposa d'espai d'aproximació i transferència posterior de 3,00 m com especifica l'Orden. Caldria senyalitzar-ho a la calçada.
 Manca un gual de vianants proper a la plaça reservada per accedir de la calçada a la vorera. Com que pertany a un tram de la ZEG es pressuposta com a mínim un gual en aquesta fitxa.

Document per vistingai Ajudament

A.3. BASE DE PREUS DE TRANSPORT

Document per vistingai Ajudant

BASE DE PREUS

<i>Partida</i>	<i>Cost (€)</i>
GENERALS	
M² Construcció de vorera mitjançant llamborda o peces de formigó	75,00 €
Ut. Demolició de gual existent i construcció de gual accessible.	1.750,00 €
Ut. Senyalització vertical i horitzontal de pas de vianants	450,00 €
Ut. Enrasament de gual de vehicles existent	29,00 €
M2. Asfaltat de superfície	80,00 €
M² Manteniment de paviment de sauló compactat	30,00 €
Ut. Transplantament a viver d'arbre i reconstrucció de vorera	950,00 €
Ut. Subministrament i col·locació de franja senyalitzadora per a invidents al paviment	65,00 €
M2. Senyalització horitzontal de simbologia per cedir el pas sobre carril bici	22,00 €
Ut. Supressió de piló existent i arranjamet del paviment	40,00 €
PARADES D'AUTOBÚS	
Ut Senyalització horitzontal a la calçada perquè l'autobús faci la maniobra d'acostament	80,00 €
Ut Eliminació de senyalització horitzontal a la calçada existent	50,00 €
Ut. Desplaçament de marquesina i arranjamet del paviment a l'emplaçament inicial	2.300,00 €
Ut. Desplaçament de pal de parada d'autobús i arranjamet del paviment	160,00 €
Ut. Col·locació de plataforma d'embarcament de parada d'autobús	4.400,00 €
Ut. Eliminació de paramet lateral de marquesina	70,00 €
Ut. Substitució / col·locació de banc accessible amb reposabraços i respalller	600,00 €
MI. Col·locació de franja adhesiva de senyalització sobre vidre	70,00 €
Ut. Instal·lació de pal de parada, sense marquesina, inclòs la informació	300,00 €
Ut. Substitució d'informació escrita a parada de transport públic	80,00 €
PLAÇA D'APARCAMENT RESERVAT	
Ut. Desplaçament d'una plaça d'aparcament reservat a persones amb mobilitat reduïda	320,00 €
Ut. Creació d'una plaça d'aparcament reservat a persones amb mobilitat reduïda	330,00 €
Ut. Repintat de zona d'aparcament, inclosa la preparació superficial	98,00 €
Ut. Desplaçament de senyal vertical o rètol informatiu	140,00 €
Ut. Col·locació de senyal de trànsit indicadora de plaça reservada	190,00 €

Document per vistingai Aukštųjų