



**Diputació
Barcelona**
xarxa de municipis

Conveni 2006 IMSERSO -Fundación ONCE-
Diputació de Barcelona

PA06ONCE743

Autor: Fonollà Arquitectura, SL
Data: maig de 2007

Pla d'accessibilitat



Ajuntament
de Navàs

Navàs



Pla d'accessibilitat

VI. Document de resum

PLA D'ACCESSIBILITAT DE NAVÀS

ÍNDEX GENERAL DEL PLA

I. MEMÒRIA DEL MUNICIPI

II. PLA D'ACCESSIBILITAT EN LA VIA PÚBLICA

2.1 FITXES DE CARRERS I ETE	ANNEX 2.1
2.2 PRESSUPOST REDUÏT	ANNEX 2.2
2.3 PRESSUPOST AMPLIAT	ANNEX 2.3

III. PLA D'ACCESSIBILITAT EN ELS EDIFICIS

3.1 FITXES D'EDIFICIS	ANNEX 3.1
-----------------------------	-----------

IV. PLA D'ACCESSIBILITAT EN ELS TRANSPORTS

4.1 FITXES DE PARADES D'AUTOBÚS	ANNEX 4.1
---------------------------------------	-----------

V. PLA D'ACCESSIBILITAT EN LA COMUNICACIÓ

VI. DOCUMENT DE RESUM

ANNEX DOCUMENTACIÓ TÈCNICA COMPLEMENTÀRIA

DOCUMENT DE RESUM: INDICADORS, PRESSUPOST I PROPOSTA

SUMARI

1. INDICADORS DEL PLA

1.1. INDICADORS DE LA VIA PÚBLICA

1.1.1. TAULA DE PENDENTS

1.1.2. TAULA DE TIPOLOGIA DELS CARRERS

1.1.3. TAULA DE GUALS DE VIANANTS

1.1.4. TAULA D'ELEMENTS URBANS

Plànol 1: Sectors d'intervenció/centres i focus d'atracció

Plànol 2: Àmbit d'actuació a la via pública

Plànol 3: Estudi de pendents

Plànol 4: Tipologia de carrers amb voreres

Plànol 5: Carrers segons tipologia d'intervenció

Plànol 6A.1: Guals de vianants problemàtiques

Plànol 6A.1.1: Guals de vianants problemàtiques – Sector 1

Plànol 6A.1.2: Guals de vianants problemàtiques – Sector 2

Plànol 6A.1.3: Guals de vianants problemàtiques – Sector 3

Plànol 6A.1.4: Guals de vianants problemàtiques – Sector 4

Plànol 6A.2: Guals de vianants problemàtiques – Palà de Torroella

Plànol 6B: Guals de vianants problemàtiques – Fase prioritària

Plànol 6C: Guals de vianants existents – inexistents

Plànol 6C.1.1: Guals de vianants existents – inexistents – Sector 1

Plànol 6C.1.2: Guals de vianants existents – inexistents – Sector 2

Plànol 6C.1.3: Guals de vianants existents – inexistents – Sector 3

Plànol 6C.1.4: Guals de vianants existents – inexistents – Sector 4

Plànol 6C.2: Guals de vianants existents – inexistents – Palà de Torroella

Plànol 7A: Guals de vehicles i punts de vorera malmesa

Plànol 7A.1.1: Guals de vehicles i punts de vorera malmesa – Sector 1

Plànol 7A.1.2: Guals de vehicles i punts de vorera malmesa – Sector 2

Plànol 7A.1.3: Guals de vehicles i punts de vorera malmesa – Sector 3

Plànol 7A.1.4: Guals de vehicles i punts de vorera malmesa – Sector 4

Plànol 7A.2: Guals de vehicles i punts de vorera malmesa – Palà de Torroella –
El Mojal - Castelladral

Plànol 7B: Guals de vehicles i punts de vorera malmesa – Fase Prioritària

Plànol 8: Estudi d'elements i mobiliari urbà

Plànol 9: Accessibilitat a la via pública

Plànol 10: Trams pressupostats

1.2. INDICADORS DEL EDIFICIS

1.2.1. TAULA DE EDIFICIS

Plànol 1: Ubicació d'edificis analitzats

Plànol 2: Estat d'accessibilitat dels edificis

Plànol 3: Etapes d'execució dels edificis

Plànol 4: Pressupost d'intervenció

1.3. INDICADORS DELS ELEMENTS DE TRANSPORT

1.3.1. Taula de elements de transport

Plànol 1: Elements de transport i àmbit d'actuació

Plànol 2.1: Parades d'autobús. Pal – marquesina / urbà – interurbà

Plànol 2.2: Parades d'autobús. Propostes de senyalització

Plànol 2.3: Parades d'autobús. Proposta de plataforma d'embarcament

Plànol 2.4: Parades d'autobús. Proposta de desplaçament de mobiliari urbà

Plànol 3.1: Places d'aparcament reservades (PAR). Fila – bateria

Plànol 3.2: Places d'aparcament reservades (PAR). Senyalització i dimensions

Plànol 4: Estat d'accessibilitat dels elements de transport

1.4. INDICADORS DELS ELEMENTS DE COMUNICACIÓ

1.4.1. TAULA DE ELEMENTS DE COMUNICACIÓ

Plànol COM1: Situació dels elements de comunicació

2. PRESSUPOST DEL PLA

2.1. PRESSUPOST PER CAPÍTOLS

2.2. PRESSUPOST DEL PLA

2.2.1. PRESSUPOSTOS RESUM

3. PROPOSTA CURT TERMINI

3.1. PRESSUPOST RESUM

3.2. PROPOSTA DETALLADA

3.2.1 VIA PÚBLICA

3.2.2 EDIFICACIÓ

3.2.3 TRANSPORT

1.INDICADORS DEL PLA

1.1.Indicadors de la Via Pública

1.1.1. Taula de Pendants

PENDENTS DELS CARRERS	NÚM. DE TRAMS	%	LONGITUD TRAMS (Km)	%
Baix (0% <math>p < 6\%</math>)	1804	96,52	47.850,40	96,46
Mig (6% <math>\leq p < 8\%</math>)	51	2,73	1.372,29	2,77
Mig- Alt (8% <math>\leq p < 10\%</math>)	2	0,11	77,40	0,16
Alt (10% <math>\leq p < 12\%</math>)	8	0,43	234,95	0,47
Molt Alt (>12%)	4	0,21	69,10	0,14
TOTAL	1.869,00	100,00	49.604,14	100,00

1.1.2. Taula de Tipologia dels Carrers

TIPOLOGIA DELS CARRERS	NÚM. DE TRAMS	%	LONGITUD TRAMS (Km)	%
Carrers amb voreres correctes, plataformes úniques correctes	457	25,43	12.536,60	26,24
Carrers amb voreres a ampliar	1069	59,49	22.267,22	46,60
Carrers amb voreres a refer	150	8,35	6.966,95	14,58
Carrers per convertir o per urbanitzar en plataforma única	118	6,57	5.954,33	12,46
Carrers a urbanitzar amb voreres	0	0,00	0,00	0,00
Carrers que no són accessibles	3	0,17	53,67	0,11
TOTAL	1797	100,00	47.778,76	100,00

1.1.3. Taula de Guals de Vianants

GUALS DE VIANANTS	NÚM. DE GUALS	%
Guals correctes	1	0,13
Guals millorables	759	99,87
Inexistents	271	
Total guals existents	760	73,71
Total guals a construir	271	26,29
TOTAL	1.031	100,00

1.1.4. Taula d' Elements Urbans

ELEMENTS URBANS	NUM. D'ELEMENTS URBANS	%
Elements urbans inexistents	5	0,80
Elements urbans a desplaçar	63	10,10
Elements urbans a eliminar	44	7,05
Elements urbans a substituir	512	82,05
TOTAL	624	100,00

Llistat de plànols de Via Pública

Plànol 1: Sectors d'intervenció/centres i focus d'atracció

Plànol 2: Àmbit d'actuació a la via pública

Plànol 3: Estudi de pendents

Plànol 4: Tipologia de carrers amb voreres

Plànol 5: Carrers segons tipologia d'intervenció

Plànol 6A.1.1: Guals de vianants problemàtiques – Sector 1

Plànol 6A.1.2: Guals de vianants problemàtiques – Sector 2

Plànol 6A.1.3: Guals de vianants problemàtiques – Sector 3

Plànol 6A.1.4: Guals de vianants problemàtiques – Sector 4

Plànol 6A.2: Guals de vianants problemàtiques – Palà de Torroella

Plànol 6B: Guals de vianants problemàtiques – Fase prioritària

Plànol 7A: Guals de vehicles i punts de vorera malmesa

Plànol 7A.1.1: Guals de vehicles i punts de vorera malmesa – Sector 1

Plànol 7A.1.2: Guals de vehicles i punts de vorera malmesa – Sector 2

Plànol 7A.1.3: Guals de vehicles i punts de vorera malmesa – Sector 3

Plànol 7A.1.4: Guals de vehicles i punts de vorera malmesa – Sector 4

Plànol 7A.2: Guals de vehicles i punts de vorera malmesa – Palà de Torroella –
El Mojal - Castelladral

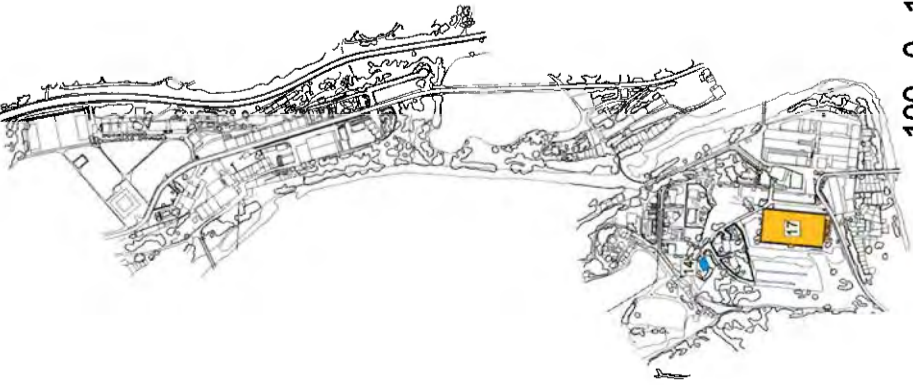
Plànol 7B: Guals de vehicles i punts de vorera malmesa – Fase Prioritària

Plànol 8: Estudi d'elements i mobiliari urbà

Plànol 9: Accessibilitat a la via pública

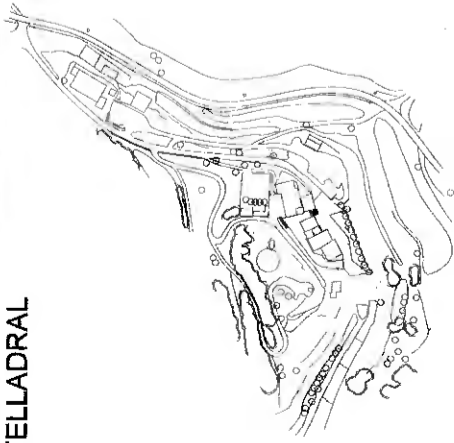
Plànol 10: Trams pressupostats

PALÀ DE TORROELLA

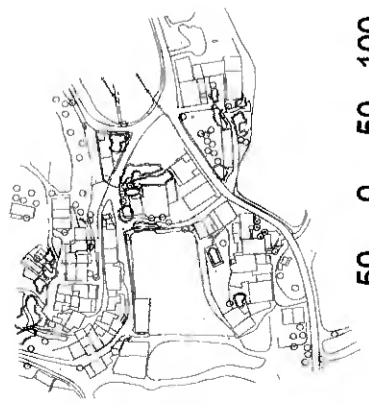


100 0 100 200 Metres

CASTELLADRAL



EL MUJAL



50 0 50 100 Metres

NAVÀS



50 0 50 100 Metres

CASTELLADRAL

NAVÀS

EL MUJAL

PALÀ DE TORROELLA

NAVÀS

**PLÀNOL 1: SECTORS D'INTERVENCIÓ
CENTRES I FOCUS D'ATracció**

SECTORS D'INTERVENCIÓ

- CASC ANTIC
- ZONA URBANITZADA
- POLÍGON INDUSTRIAL

CENTRES I FOCUS D'ATracció

Codi de colors

- Places i parcs
- Religió
- Administratiu i serveis
- Educatiu
- Esportiu i lúdic
- Cultural
- Sanitari
- Social
- Altres

Centres i focus d'atracció

- 1- Ajuntament
- 2- Biblioteca
- 3- Zona Esportiva
- 4- L'Eix Lleure Salut i Esport (piscina)
- 5- Pavelló Esportiu
- 6- CEIP Sant Jordi
- 7- Llar d'infants
- 8- Escola de Música
- 9- Casal Sant Genís
- 10- Club d'Avis
- 11- Residència d'Avis
- 12- CAP
- 13- Cementiri
- 14- Teatre
- 15- Pista Sant Jordi
- 16- Estació d'Autobusos
- 17- Camp de futbol

Reportatge fotogràfic



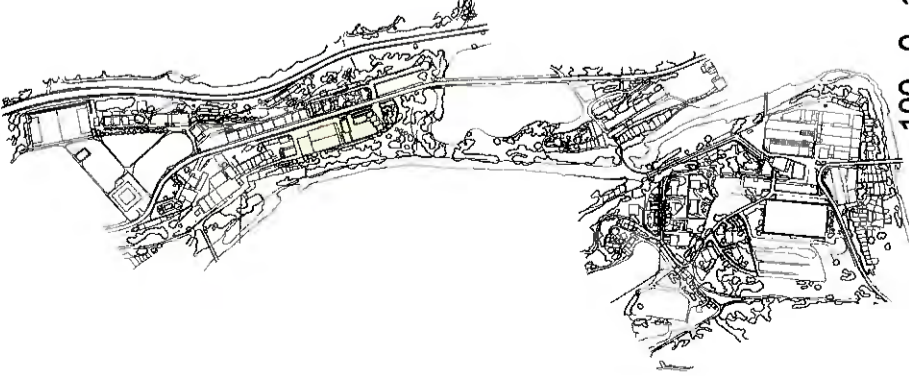
Servei de Projectes, Obres i Manteniment



xarxa de municipis

Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge

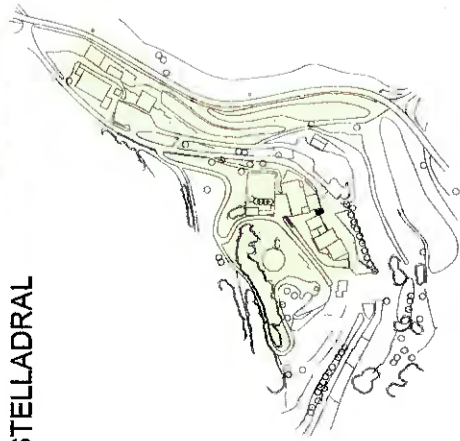
PALÀ DE TORROELLA



100 0 100 200 Metres



CASTELLADRAL



EL MUJAL



50 0 50 100 Metres



NAVÀS



50 0 50 100 Metres



NAVÀS



EL MUJAL

CASTELLADRAL

PALÀ DE TORROELLA

NAVÀS

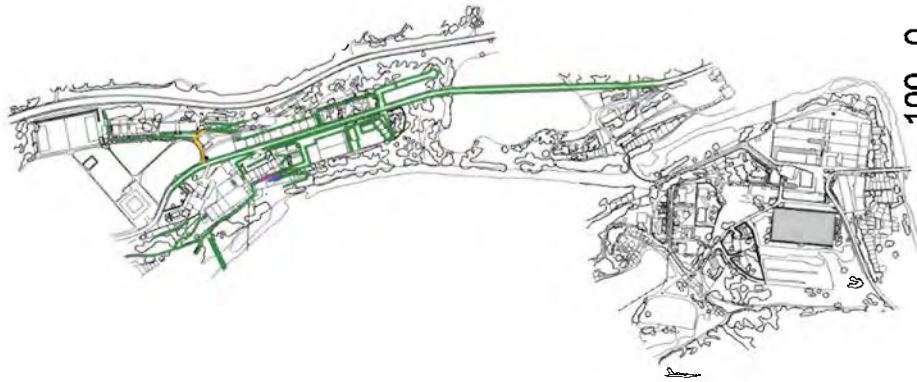
PLÀNOL 2: ÀMBIT D'ACTUACIÓ EN LA VIA PÚBLICA

ÀREA D'ESTUDI

ÀREA D'ESTUDI (FASE PRIORITÀRIA)



PALÀ DE TORROELLA



100 0 100 200 Metres

CASTELLADRAL



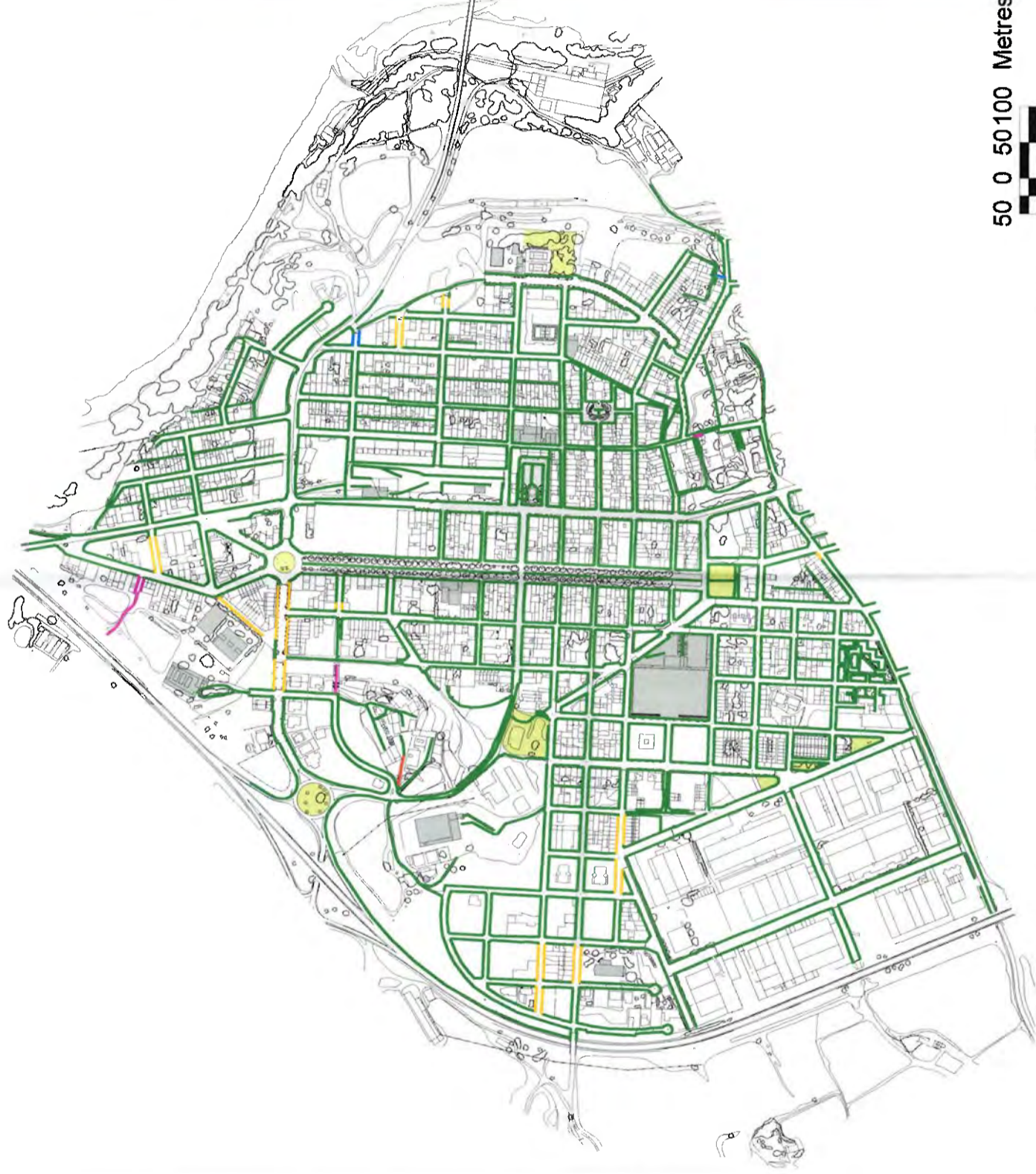
50 0 50 100 Metres

EL MUJAL



50 0 50 100 Metres

NAVÀS



50 0 50 100 Metres



NAVÀS

PLÀNOL 3: ESTUDI DE PENDENTS

- Pendent baix (0% a 6%)
- Pendent mig (6% a 8%)
- Pendent mig - alt (8% a 10%)
- Pendent alt (10% a 12%)
- Pendent molt alt (> 12%)

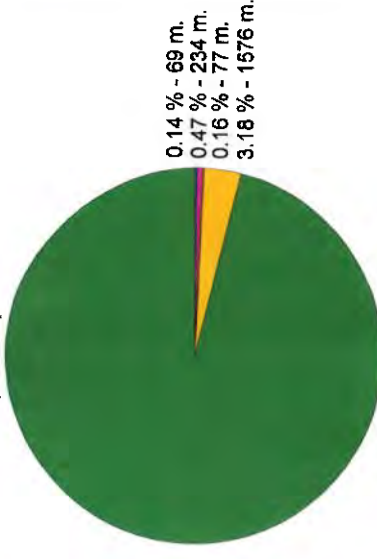
- CENTRES I FOCUS
- PLACES I PARCS
- FASE PRIORITÀRIA

Reportatge fotogràfic



ESTUDI DE PENDENTS

percentatge

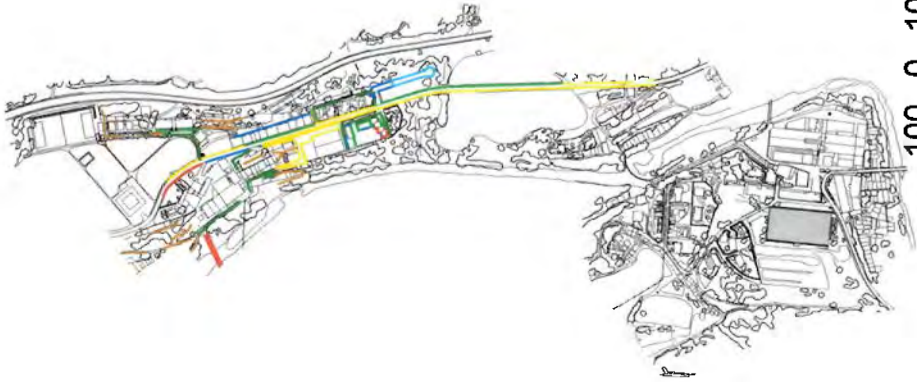


96.05 % - 47646 m.

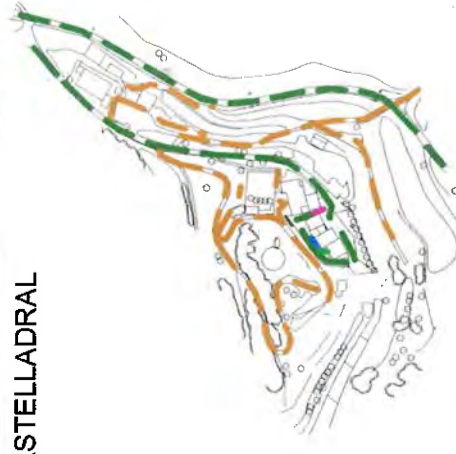
Servei de Projectes, Obres i Manteniment



PALÀ DE TORROELLA



CASTELLADRAL



EL MUJAL



NAVÀS



NAVÀS

PLÀNOL 4: TIPOLOGIA DE CARRERS AMB VORERES

CARRER AMB VORERES:

- Vorera < 0.90 m
- Vorera entre 0.90 i 1.50 m
- Vorera > 1.50m
- Carrer < 6 m amb vorera < 0.90 m

PLATAFORMA ÚNICA:

- Plataforma única existent
- Carrer o camí amb paviment

ESCALES:

- Carrer esglaonat

NO URBANITZAT:

- Inexistència de vorera
- Carrer o camí de terra
- Obres

CENTRES I FOCUS PLACES I PARCS

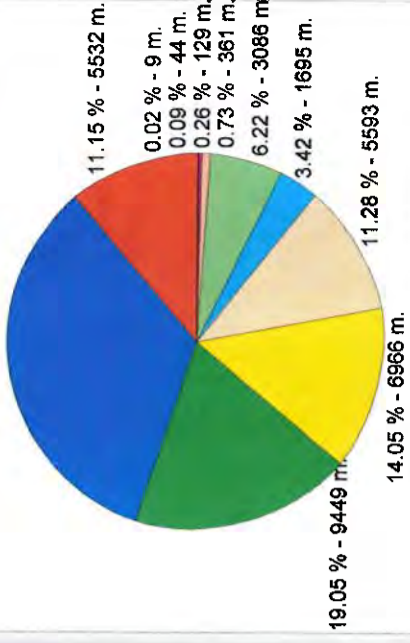
FASE PRIORITÀRIA

Reportatge fotogràfic



TIPOLOGIA DE CARRERS AMB VORERES

porcentatge
33.74 % - 16734 m.

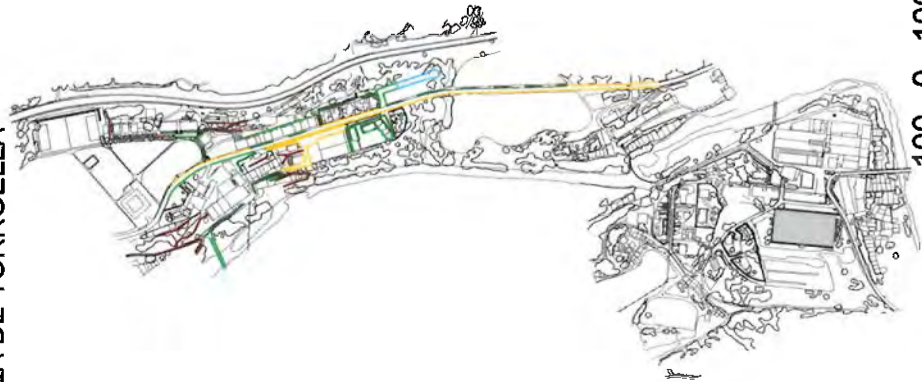


Servei de Projectes, Obres i Manteniment



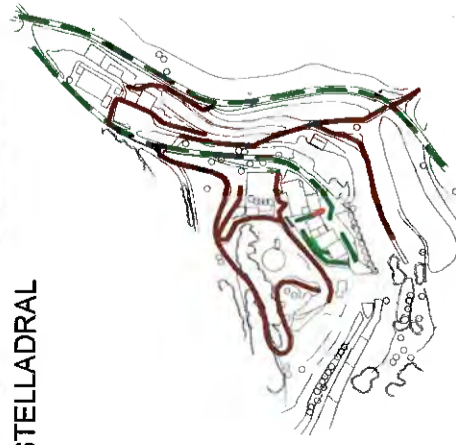
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge

PALÀ DE TORROELLA



100 0 100 200 Metres

CASTELLADRAL



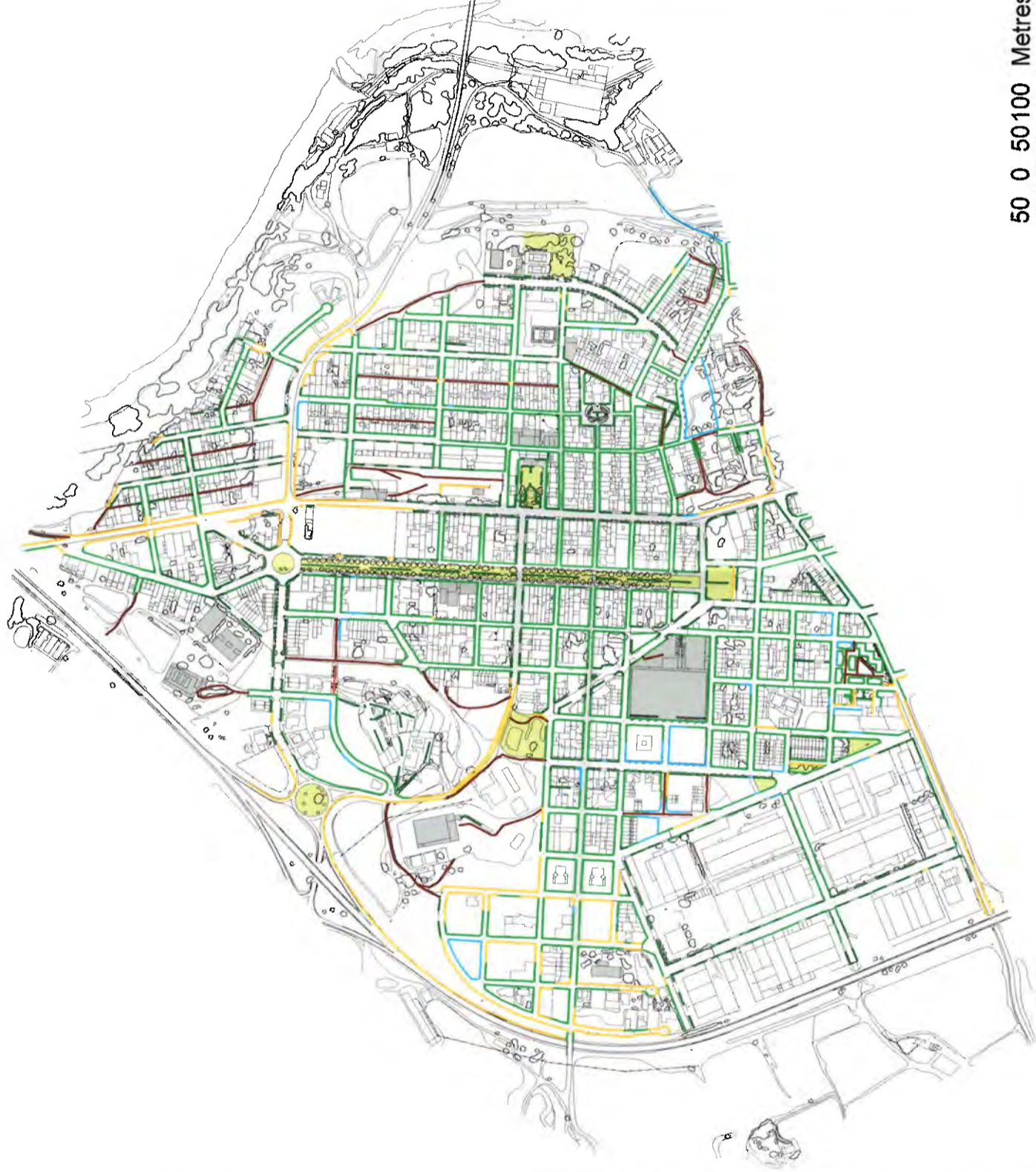
50 0 50 100 Metres

EL MUJAL



50 0 50 100 Metres

NAVÀS



50 0 50 100 Metres

NAVÀS



CASTELLADRAL

EL MUJAL

PALÀ DE TORROELLA

NAVÀS

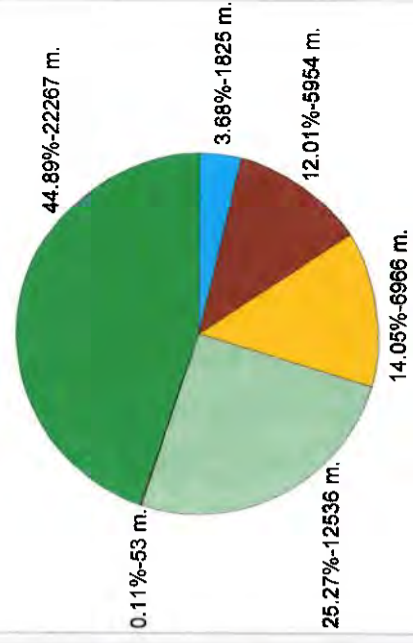
PLÀNOL 5: CARRERS SEGONS TIPOLOGIA D'INTERVENCIÓ

- Carrers amb voreres correctes/plataforma única correcta
- Carrers amb voreres a ampliar
- Carrer a urbanitzar amb voreres
- Construcció de voreres
- Carrers a convertir en plataforma única
- Sense proposta (obres, etc.)
- Carrers que no seran accessibles

CENTRES I FOCUS PLACES I PARCS

FASE PRIORITÀRIA

TIPOLOGIA D'INTERVENCIÓ
percentatge



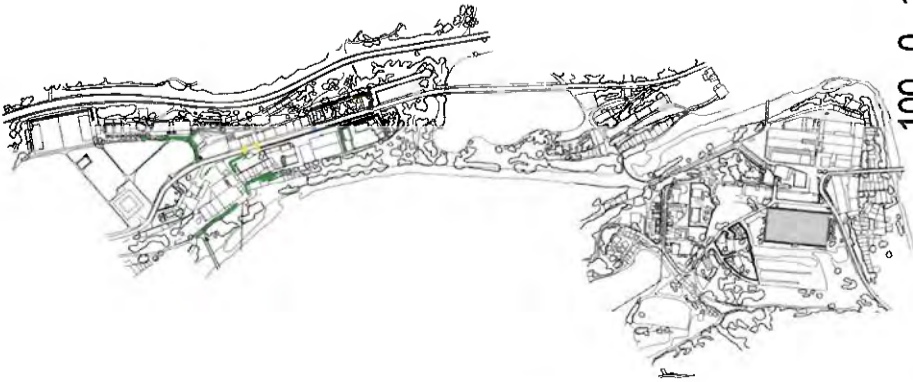
Servei de Projectes, Obres i Manteniment



Diputació
Barcelona
xarxa de municipis

Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge

PALÀ DE TORROELLA



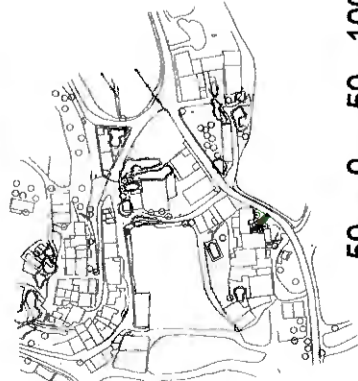
100 0 100 200 Metres

CASTELLADRAL



50 0 50 100 Metres

EL MUJAL



50 0 50 100 Metres

NAVÀS



50 0 50 100 Metres

CASTELLADRAL

NAVÀS

EL MUJAL

PALÀ DE TORROELLA

NAVÀS

PLÀNOL 6A: GUALS DE VIANANTS

PROBLEMÀTIQUES

TIPOLOGIA DE GUALS

- 120 GUAL
- BARÇA GUAL
- DEPRIMIDA VORERA
- CALÇADA DE ELEVACIÓ
- GUALS ALTRES
- GUAL INEXISTÈNCIA DE

PROBLEMÀTIQUES

- P PROTECCIÓ
- R RESSALT
- I SENYALITZACIÓ PER A INVIDENTS
- E PENDENT
- D DISTÀNCIA LLIBRE DE PAS

SEMÀFORS

- B SEMÀFOR AMB SENYAL ACÚSTIC PER A INVIDENTS
- I SEMÀFOR SENSE SENYAL ACÚSTIC PER A INVIDENTS

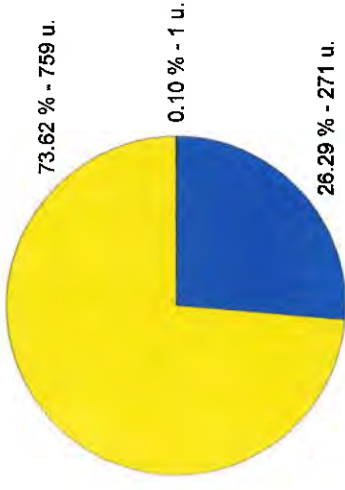
CODI DE COLORS

- CORRECTES
- MILLORABLES
- INEXISTENTS
- PLATAFORMA ÚNICA EXISTENT
- CENTRES I FOCUS
- PLACES I PARCS
- FASE PRIORITÀRIA

Reportatge fotogràfic



GUALS DE VIANANTS
percentatge



Servei de Projectes, Obres i Manteniment



Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge

1



NAVÀS
PLÀNOL 6A.1.1: GUALS DE VIANANTS
PROBLEMÀTIQUES - SECTOR 1

TIPOLOGIA DE GUALS

- 120 GUAL
- BARCA GUAL
- DEPRIMIDA VORERA
- DE CALÇADA ELEVACIÓ
- ALTRES GUALS
- GUAL D'INEXISTÈNCIA

PROBLEMÀTIQUES

- P PROTECCIÓ
- R RESSALT
- I SENYALITZACIÓ PER A INVIDENTS
- E PENDENT
- D DISTÀNCIA LLIBRE DE PAS

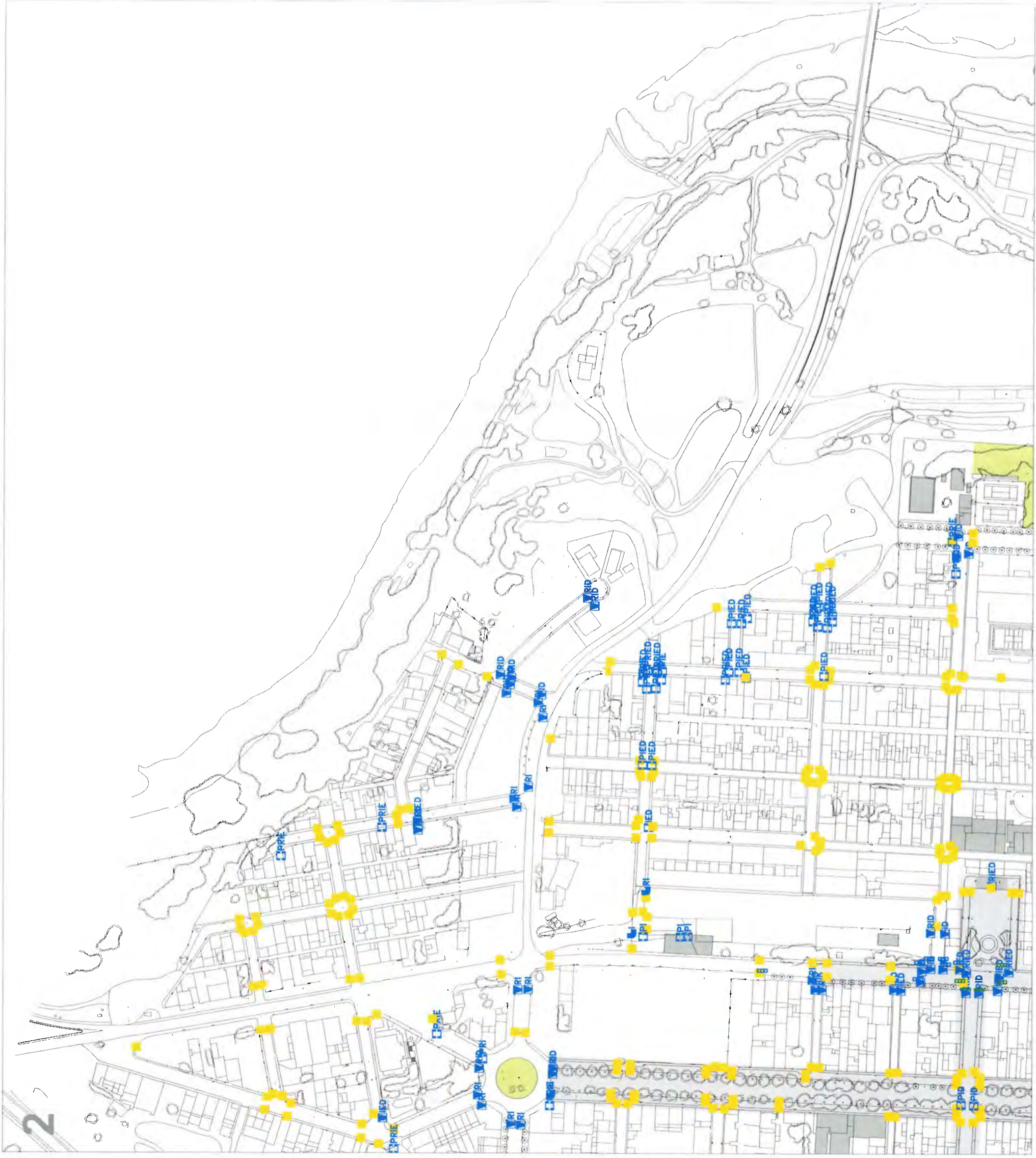
SEMAFORS

- B SEMAFOR
- I SEMAFOR PER A INVIDENTS

CODI DE COLORES

- CORRECTES
- INEXISTENTS
- PLATAFORMA ÚNICA EXISTENT
- CENTRES I FOCUS
- PLACES I PARCS
- FASE PRIORITÀRIA
- MILLORABLES





NAVÀS

PLÀNOL 6A.1.2: GUALS DE VIANANTS PROBLEMÀTIQUES - SECTOR 2

TIPOLOGIA DE GUALS

- ▣ GUAL 120
- ▣ GUAL BARCA
- ▣ VORERA DEPRIMIDA
- ▣ ELEVACIÓ DE CALÇADA
- ▣ ALTRES GUALS
- ▣ INEXISTÈNCIA DE GUAL

PROBLEMÀTIQUES

- P PROTECCIÓ
- R RESSALT
- I SENYALITZACIÓ PER A INVIDENTS
- E PENDENT
- D DISTÀNCIA LLIBRE DE PAS

SEMÀFORS

- ▣ SEMÀFOR
- ▣ SEMÀFOR PER A INVIDENTS

CODI DE COLORS

- CORRECTES
- MILLORABLES
- INEXISTENTS
- PLATAFORMA ÚNICA EXISTENT
- CENTRES I FOCUS
- PLACES I PARCS
- FASE PRIORITÀRIA

50 0 50 Metres



Servei de Projectes, Obres i Manteniment



Diputació Barcelona Barxa de municipis

Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge



NAVÀS
PLÀNOL 6A.1.3: GUALS DE VIANANTS
PROBLEMÀTIQUES - SECTOR 3

TIPOLOGIA DE GUALS

- ⋮ GUAL 120
- ▤ GUAL BARCA
- ▥ VORERA DEPRIMIDA
- ▧ ELEVACIÓ DE CALÇADA
- ▨ ALTRES GUALS
- INEXISTÈNCIA DE GUAL

PROBLEMÀTIQUES

- P PROTECCIÓ
- R RESSALT
- I SENYALITZACIÓ PER A INVIDENTS
- E PENDENT
- D DISTÀNCIA LLIURE DE PAS

SEMÀFORS

- ⊞ SEMÀFOR
- ⊟ SEMÀFOR PER A INVIDENTS

CODI DE COLORS

- CORRECTES
- INEXISTENTS
- MILLORABLES
- PLATAFORMA ÚNICA EXISTENT
- CENTRES I FOCUS
- PLACES I PARCS
- FASE PRIORITÀRIA





NAVAS

PLÀNOL 6A.1.4: GUALS DE VIANANTS PROBLEMÀTIQUES - SECTOR 4

TIPOLOGIA DE GUALS

- ☐ GUAL 120
- ☐ GUAL BARCA
- ☐ VORERA DEPRIMIDA
- ☐ ELEVACIÓ DE CALÇADA
- ☐ ALTRES GUALS
- ☐ INEXISTÈNCIA DE GUAL

PROBLEMÀTIQUES

- P PROTECCIÓ
- R RESSALT
- I SENYALITZACIÓ PER A INVIDENTS
- E PENDENT
- D DISTÀNCIA LLIURE DE PAS

SEMAFORS

- 8 SEMÀFOR
- SEMÀFOR PER A INVIDENTS

CODI DE COLORS

- CORRECTES
- INEXISTENTS
- MILLORABLES
- PLATAFORMA ÚNICA EXISTENT
- CENTRES I FOCUS
- PLACES I PARCS
- FASE PRIORITÀRIA



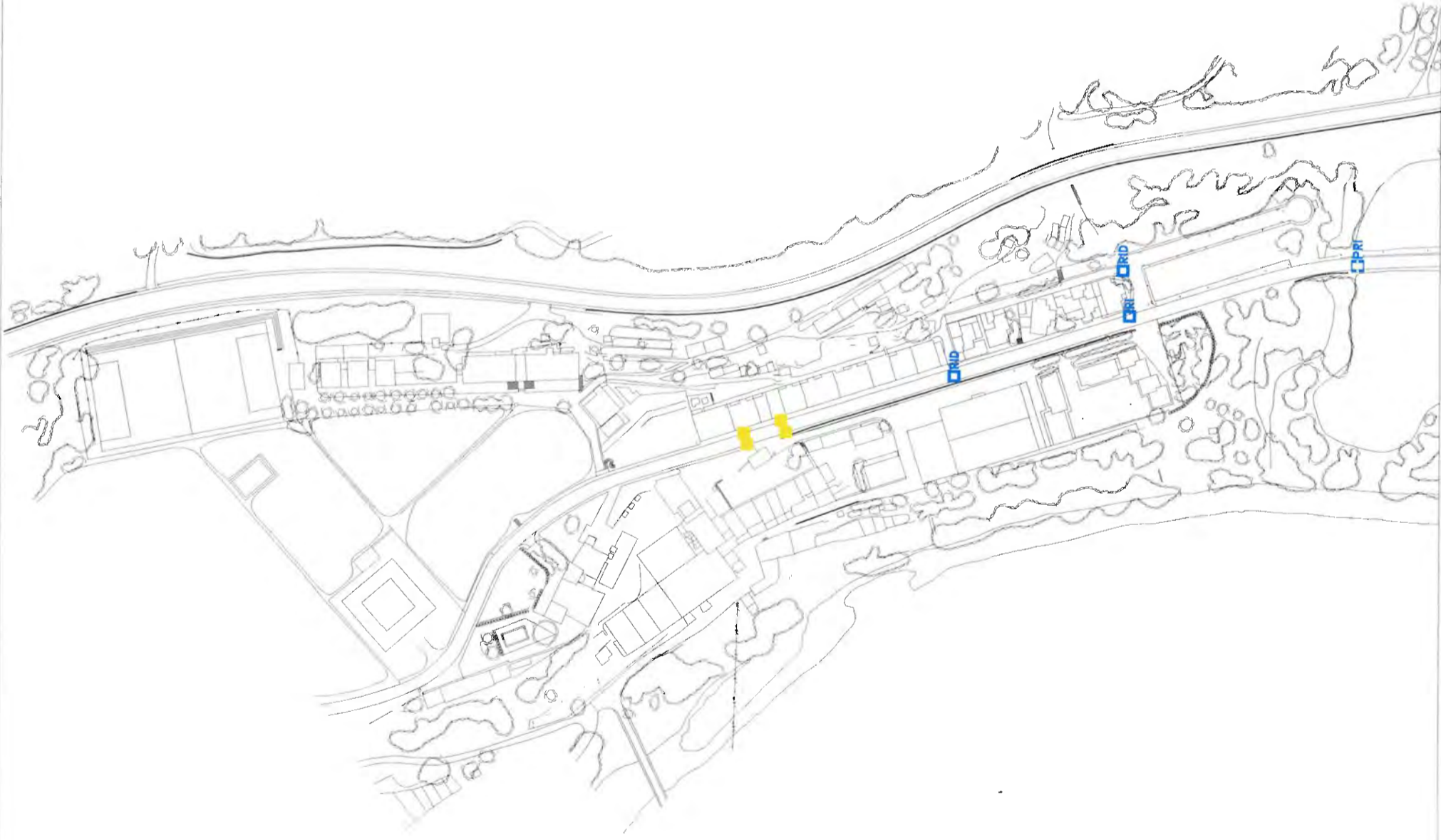
Servei de Projectes, Obres i Manteniment



Diputació de Barcelona
xarxa de municipis

Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge

PALÀ DE TORROELLA



NAVÀS PLÀNOL 6A.2: GUALS DE VIANANTS PROBLEMÀTIQUES - PALÀ DE TORROELLA

TIPOLOGIA DE GUALS

- ☐ GUAL 120
- ☐ GUAL BARCA
- ☐ VORERA DEPRIMIDA
- ☐ ELEVACIÓ DE CALÇADA
- ☐ ALTRES GUALS
- INEXISTÈNCIA DE GUAL

PROBLEMÀTIQUES

- P PROTECCIÓ
- R RESSALT
- I SENYALITZACIÓ PER A INVIDENTS
- E PENDENT
- D DISTÀNCIA LLIURE DE PAS

SEMÀFORS

- ☐ SEMÀFOR
- ☐ SEMÀFOR PER A INVIDENTS

CODI DE COLORS

- CORRECTES
- MILLORABLES
- INEXISTENTS
- PLATAFORMA ÚNICA EXISTENT
- CENTRES I FOCUS
- PLACES I PARCS
- FASE PRIORITÀRIA

50 0 50 Metres



NAVÀS
CASTELLADRAL
EL MUJAL

PALÀ DE TORROELLA

Servei de Projectes Obres i Manteniment

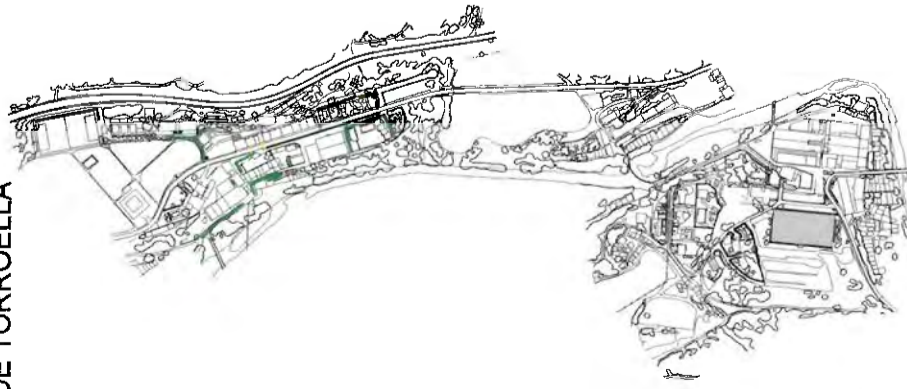


Diputació
Barcelona

xarxa de municipis

Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge

PALÀ DE TORROELLA



100 0 100 200 Metres

CASTELLADRAL



50 0 50 100 Metres

EL MUJAL



50 0 50 100 Metres

NAVÀS



50 0 50 100 Metres

CASTELLADRAL



PALÀ DE TORROELLA

NAVÀS
PLÀNOL 6C: GUALS DE VIANANTS
EXISTENTS - INEXISTENTS

PROBLEMÀTIQUES
TIPOLOGIA DE GUALS

- ☐ GUAL 120
- ☐ GUAL BARÇA
- ☐ VORERA DEPRIMIDA
- ☐ ELEVACIÓ DE CALÇADA
- ☐ ALTRES GUALS
- ☐ INEXISTÈNCIA DE GUAL

PROBLEMÀTIQUES

- P PROTECCIÓ
- R RESSALT
- I SENYALITZACIÓ PER A INVIDENTS
- E PENDENT
- D DISTÀNCIA LLIURE DE PAS

SEMÀFORS

- 8 SEMÀFOR AMB SENYAL ACÚSTIC PER A INVIDENTS
- 1 SEMÀFOR SENSE SENYAL ACÚSTIC PER A INVIDENTS

CODI DE COLORS

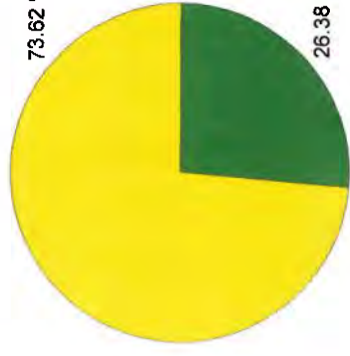
- EXISTENTS
- INEXISTENTS
- PLATAFORMA ÚNICA EXISTENT
- CENTRES I FOCUS
- PLACES I PARCS
- FASE PRIORITÀRIA

Reportatge fotogràfic



GUALS DE VIANANTS
percentatge

73.62 % - 759 u.



26.38 % - 272 u.

Servici de Projectes, Obres i Manteniment

Diputació
Barcelona
xarxa de municipis

Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge

1



NAVÀS
PLÀNOL 6C.1.1: GUALS DE VIANANTS
EXISTENTS - INEXISTENTS - SECTOR 1

TIPOLOGIA DE GUALS

- ▬ GUAL 120
- ▬ GUAL BARCA
- ▬ VORERA DEPRIMIDA
- ▬ ELEVACIÓ DE CALÇADA
- ▬ ALTRES GUALS
- ▬ INEXISTÈNCIA DE GUAL

PROBLEMÀTIQUES

- P PROTECCIÓ
- R RESSALT
- I SENYALITZACIÓ PER A INVIDENTS
- E PENDENT
- D DISTÀNCIA LLIURE DE PAS

SEMÀFORS

- ▬ SEMÀFOR
- ▬ SEMÀFOR PER A INVIDENTS

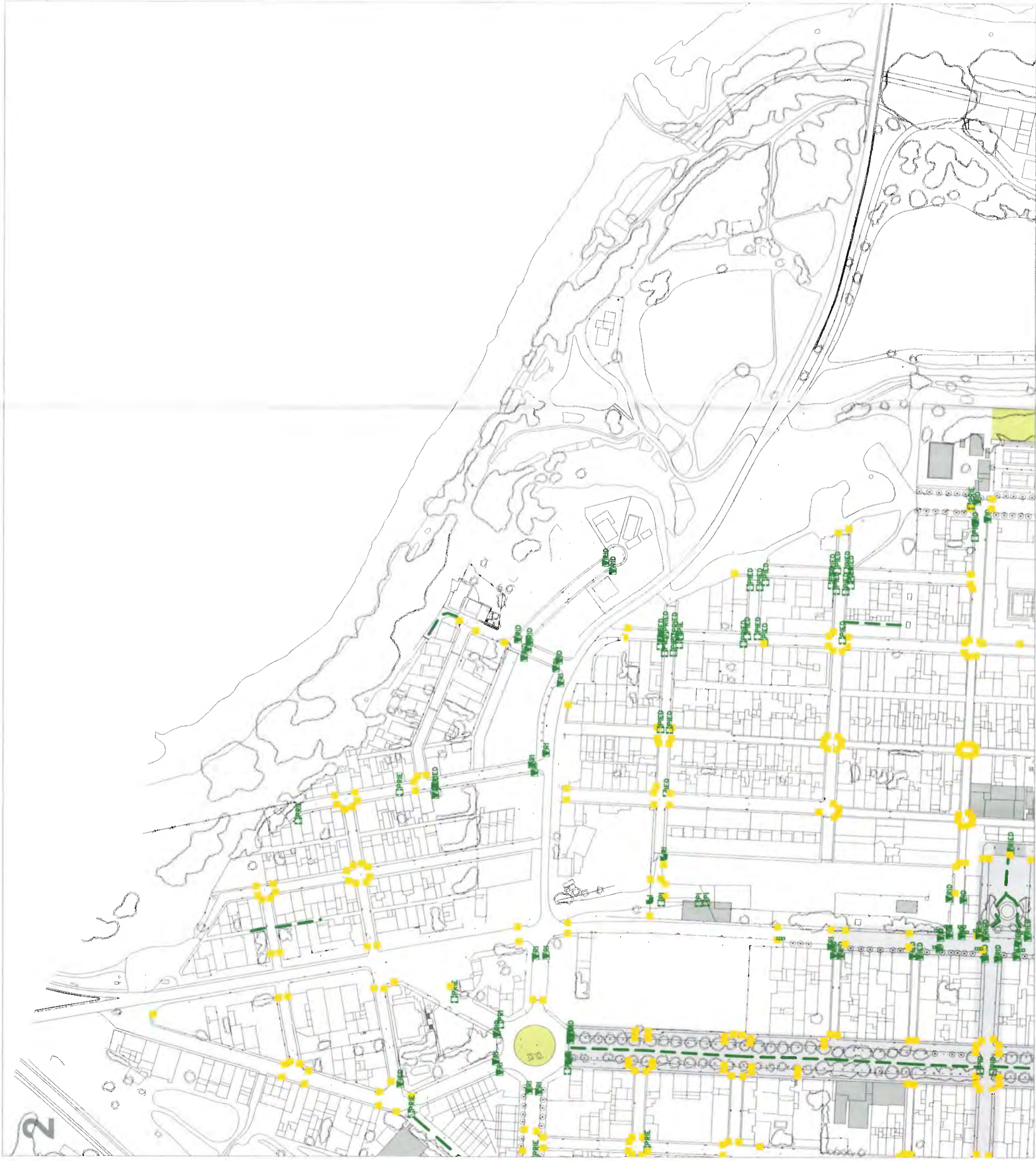
CODI DE COLORS

- EXISTENTS
- INEXISTENTS

— PLATAFORMA ÚNICA EXISTENT

- CENTRES I FOCUS
- PLACES I PARCS
- FASE PRIORITÀRIA





NAVAS

PLÀNOL 6C.1.2: GUALS DE VIANANTS EXISTENTS - INEXISTENTS - SECTOR 2

TIPOLOGIA DE GUALS

- ▬ GUAL 120
- ▬ GUAL BARÇA
- ▬ VORERA DEPRIMIDA
- ▬ ELEVACIÓ DE CALÇADA
- ▬ ALTRES GUALS
- ▬ INEXISTÈNCIA DE GUAL

PROBLEMÀTIQUES

- P PROTECCIÓ
- R RESSALT
- I SENYALITZACIÓ PER A INVIDENTS
- E PENDENT
- D DISTÀNCIA LLIURE DE PAS

SEMAFOR

- ▬ SEMAFOR
- ▬ SEMAFOR PER A INVIDENTS

CODI DE COLORS

- EXISTENTS
- INEXISTENTS
- PLATAFORMA ÚNICA EXISTENT
- CENTRES I FOCUS
- PLACES I PARCS
- FASE PRIORITÀRIA



Servei de Projectes, Obres i Manteniment



Diputació de Barcelona

Xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge



NAVÀS
PLÀNOL 6C.1.3: GUALS DE VIANANTS
EXISTENTS - INEXISTENTS - SECTOR 3

TIPOLOGIA DE GUALS

- ☐ GUAL 120
- ☐ GUAL BARCA
- ☐ VORERA DEPRIMIDA
- ☐ ELEVACIÓ DE CALÇADA
- ☐ ALTRES GUALS
- ☐ INEXISTÈNCIA DE GUAL

PROBLEMÀTIQUES

- P PROTECCIÓ
- R RESSALT
- I SENYALITZACIÓ PER A INVIDENTS
- E PENDENT
- D DISTÀNCIA LLIURE DE PAS

SEMAFORS

- ☐ SEMÀFOR
- ☐ SEMÀFOR PER A INVIDENTS

CODI DE COLORS

- ☐ EXISTENTS
- ☐ INEXISTENTS

— PLATAFORMA ÚNICA EXISTENT

☐ CENTRES I FOCUS

☐ PLACES I PARCS

☐ FASE PRIORITÀRIA

50 0 50 Metres



4



NAVÀS

PLÀNOL 6C.1.4: GUALS DE VIANANTS EXISTENTS - INEXISTENTS - SECTOR 4

TIPOLOGIA DE GUALS

- GUAL 120
- GUAL BARCA
- VORERA DEPRIMIDA
- ELEVACIÓ DE CALÇADA
- ALTRES GUALS
- INEXISTÈNCIA DE GUAL

PROBLEMÀTIQUES

- P PROTECCIÓ
- R RESSALT
- I SENYALITZACIÓ PER A INVIDENTS
- E PENDENT
- D DISTÀNCIA LLIURE DE PAS

SEMÀFORS

- 8 SEMÀFOR
- || SEMÀFOR PER A INVIDENTS

CODI DE COLORS

- EXISTENTS
- INEXISTENTS

PLATAFORMA ÚNICA EXISTENT

- CENTRES I FOCUS
- PLACES I PARCS
- FASE PRIORITÀRIA

50 0 50 Metres



Servei de Projectes, Obres i Manteniment



**Diputació
Barcelona**
xarxa de municipis

Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge

PALÀ DE TORROELLA



NAVÀS

PLÀNOL 6C.2: GUALS DE VIANANTS EXISTENTS - INEXISTENTS - PALÀ DE TORROELLA

TIPOLOGIA DE GUALS

- ▣ GUAL 120
- ▣ GUAL BARCA
- ▣ VORERA DEPRIMIDA
- ▣ ELEVACIÓ DE CALÇADA
- ▣ ALTRES GUALS
- ▣ INEXISTÈNCIA DE GUAL

PROBLEMÀTIQUES

- P PROTECCIÓ
- R RESSALT
- I SENYALITZACIÓ PER A INVIDENTS
- E PENDENT
- D DISTÀNCIA LLIURE DE PAS

SEMÀFORS

- ▣ SEMÀFOR
- ▣ SEMÀFOR PER A INVIDENTS

CODI DE COLORS

- ▣ EXISTENTS
- ▣ INEXISTENTS

PLATAFORMA ÚNICA EXISTENT

CENTRES I FOCUS

PLACES I PARCS

FASE PRIORITÀRIA

50 0 50 Metres



CASTELLADRAL

NAVÀS

EL MUJAL

PALÀ DE TORROELLA

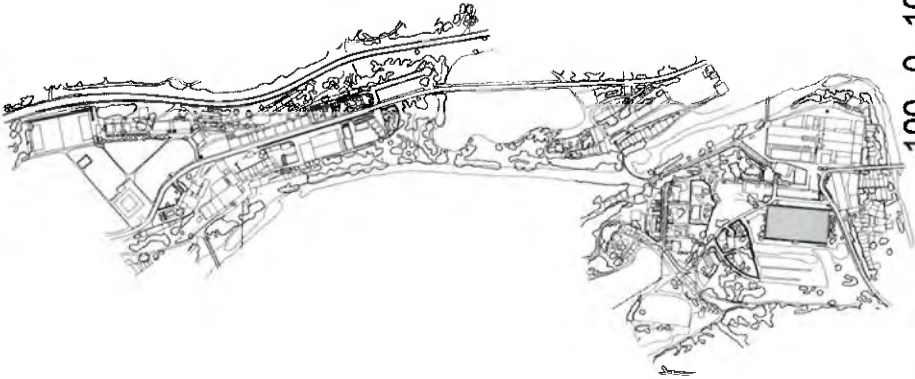
Servei de Projectes, Obres i Manteniment



Diputació
Barcelona
xarxa de municipis

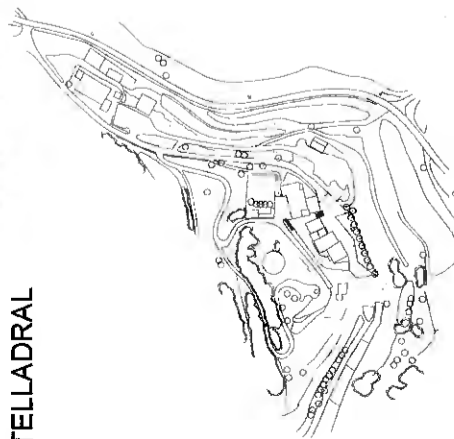
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge

PALÀ DE TORROELLA



100 0 100 200 Metres

CASTELLADRAL



50 0 50 100 Metres

EL MUJAL



50 0 50 100 Metres

NAVÀS



50 0 50 100 Metres



PALÀ DE TORROELLA

NAVÀS

PLÀNOL 7A: GUALS DE VEHICLES I PUNTS DE VORERA MALMESA DE VORERA MALMESA

TIPOLOGIA DE GUALS

- GUAL DE VEHICLES (20 - 40 - 60)
- GUAL DE VEHICLES (BARCA)
- GUAL DE VEHICLES (ALTRES)
- INEXISTÈNCIA DE GUALS DE VEHICLES
- RESSALT-DESNIVELL
- PAVIMENT
- TAPA D'INSTAL·LACIÓ

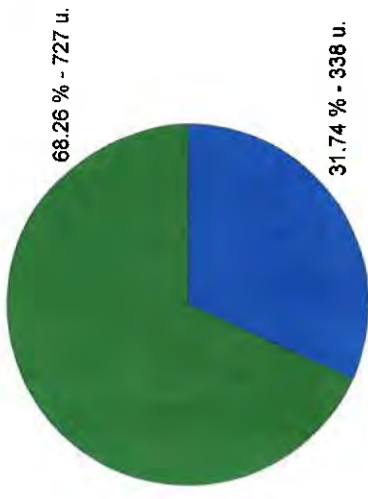
CODI DE COLORS

- CORRECTES
- A ELIMINAR
- A REFER
- INEXISTENTS
- CENTRES I FOCUS
- PLACES I PARCS
- FASE PRIORITÀRIA

Reportatge fotogràfic



GUALS DE VEHICLES
percentatge



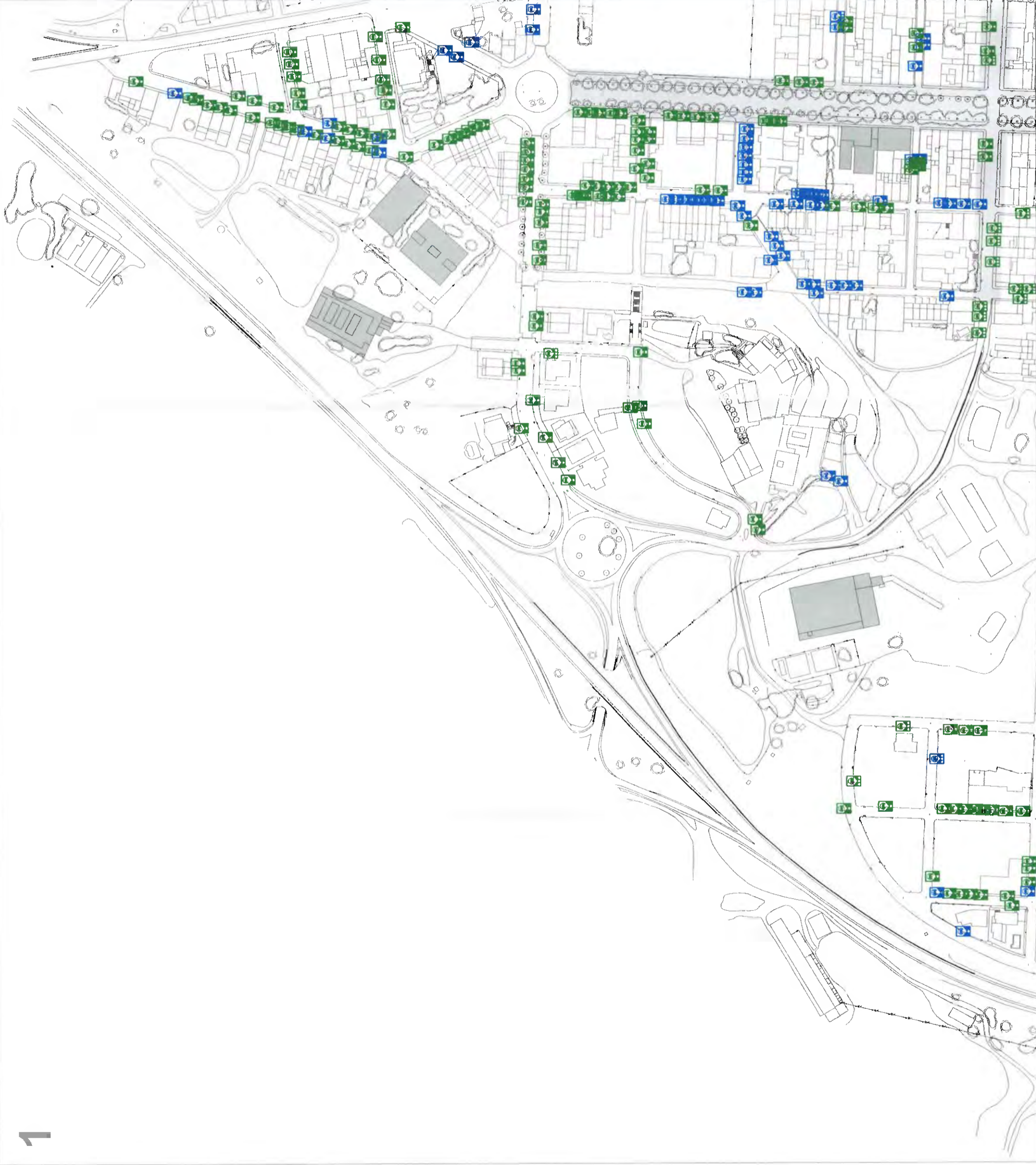
Servei de Projectes, Obres i Manteniment



Diputació
Barcelona
xarxa de municipis

Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge

1



NAVÀS

PLÀNOL 7A1.1: GUALS DE VEHICLES I PUNTS DE VORERA MALMESA - SECTOR 1

TIPOLOGIA DE GUALS

- GUAL DE VEHICLES (20 - 40 - 60)
- GUAL DE VEHICLES (BARCA)
- GUAL DE VEHICLES (ALTRES)
- INEXISTÈNCIA DE GUALS DE VEHICLES
- RESSALT-DESNIVELL
- PAVIMENT
- TAPA D'INSTAL·LACIÓ

CODI DE COLORS

- CORRECTES
- A ELIMINAR
- A REFER
- INEXISTENTS
- CENTRES I FOCUS
- PLACES I PARCS
- FASE PRIORITÀRIA

50 0 50 Metres

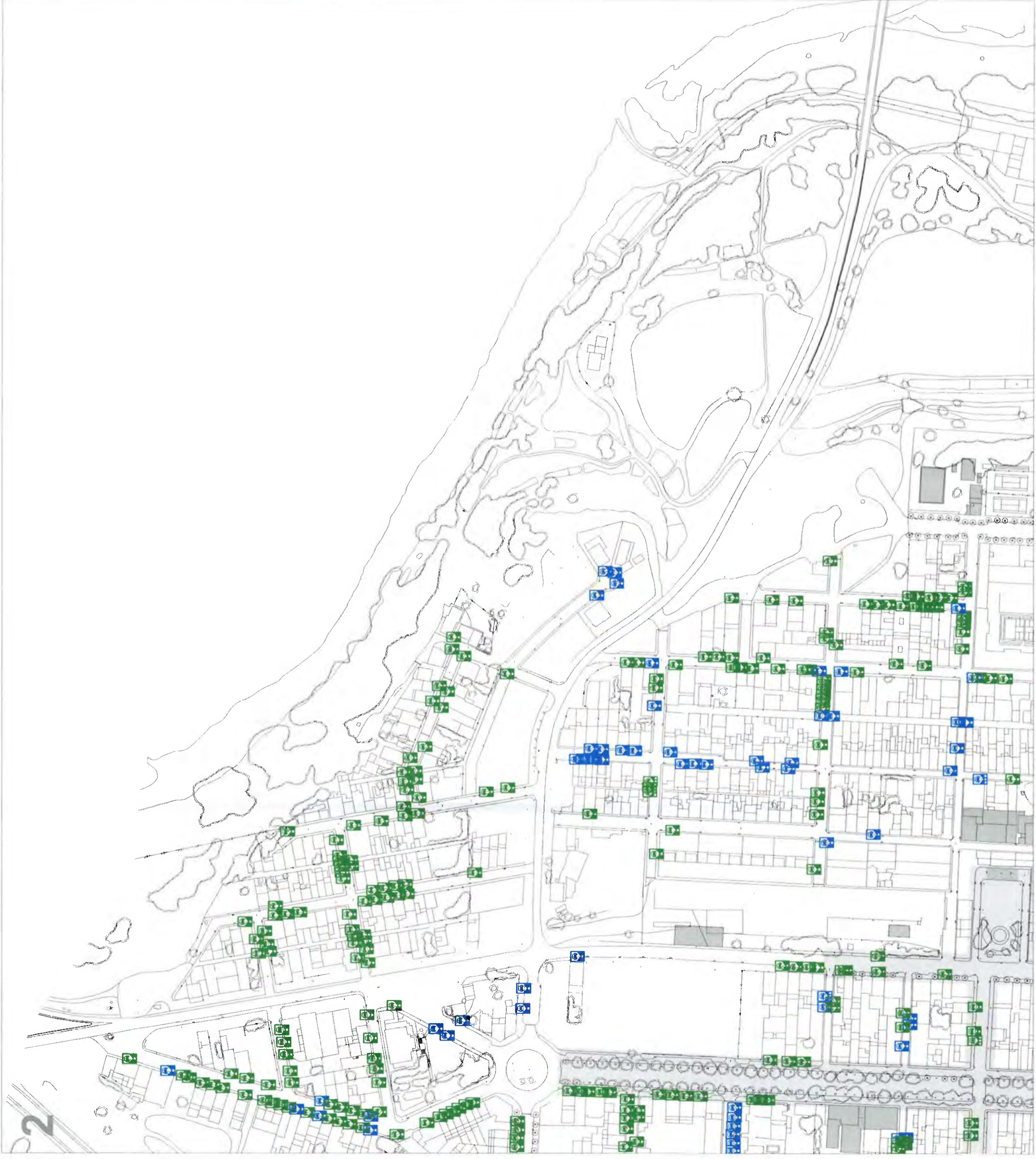


Serveis de Projectes, Obres i Manteniment



Diputació
Barcelona
xarxa de municipis

Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge



NAVÀS

PLÀNOL 7A.1.2: GUALS DE VEHICLES I PUNTS DE VORERA MALMESA - SECTOR 2

TIPOLOGIA DE GUALS

- GUAL DE VEHICLES (20 - 40 - 60)
- GUAL DE VEHICLES (BARÇA)
- GUAL DE VEHICLES (ALTRES)
- INEXISTÈNCIA DE GUALS DE VEHICLES
- RESSALT-DESNIVELL
- PAVIMENT
- TAPA D'INSTAL·LACIÓ

CODI DE COLORS

- CORRECTES
- A ELIMINAR
- A REFER
- INEXISTENTS
- CENTRES I FOCUS
- PLACES I PARCS
- FASE PRIORITÀRIA



Servei de Projectes, Obres i Manteniment

Diputació
Barcelona
xarxa de municipis



Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge



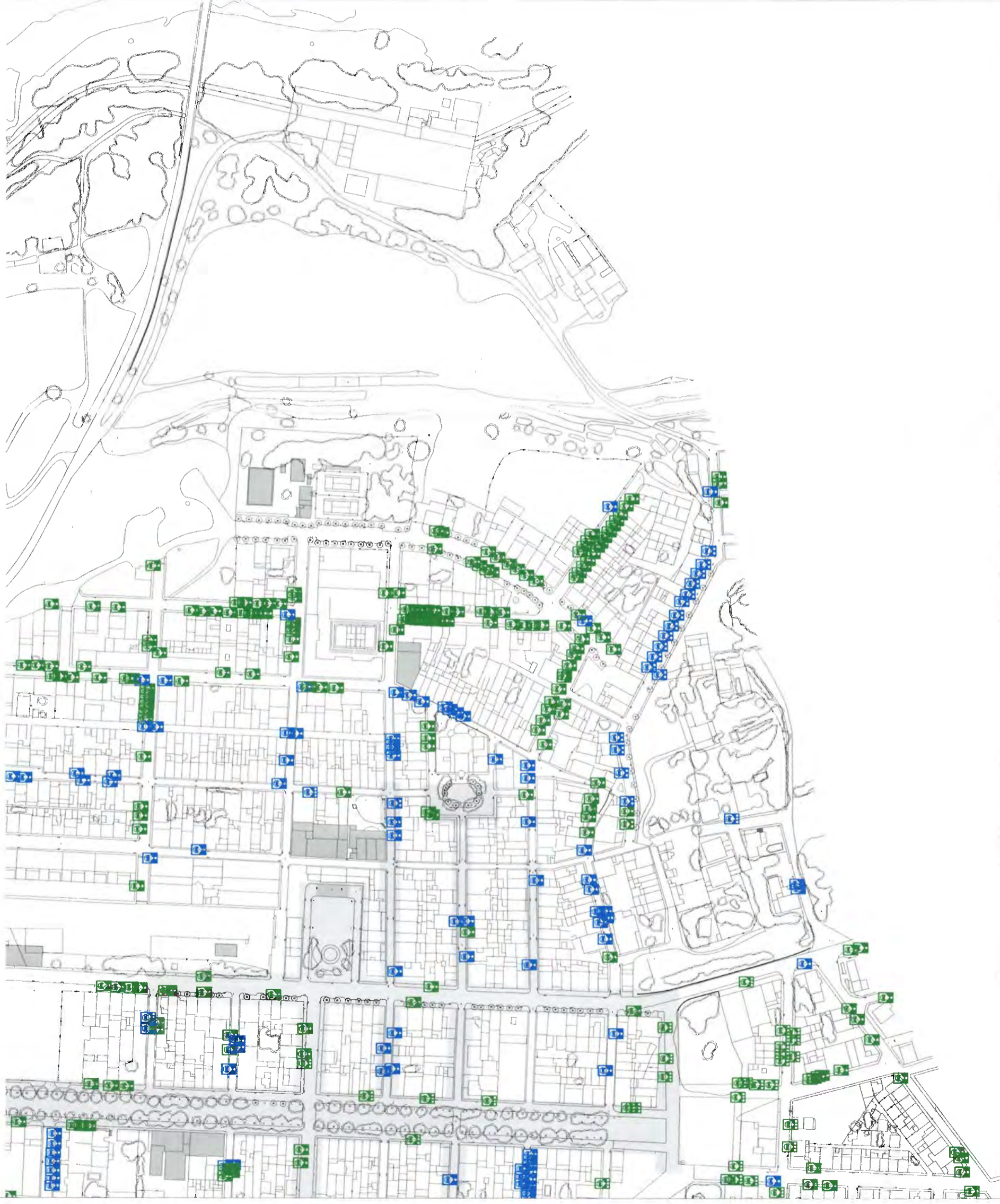
NAVÀS PLÀNOL 7A.1.3: GUALS DE VEHICLES I PUNTS DE VORERA MALMESA - SECTOR 3

- TIPOLOGIA DE GUALS**
- GUAL DE VEHICLES (20 - 40 - 60)
 - GUAL DE VEHICLES (BARCA)
 - GUAL DE VEHICLES (ALTRES)
 - INEXISTÈNCIA DE GUALS DE VEHICLES
 - RESSALT-DESNIVELL
 - PAVIMENT
 - TAPA D'INSTAL·LACIÓ

- CODI DE COLORS**
- CORRECTES A REFER
 - A ELIMINAR INEXISTENTS
 - CENTRES I FOCUS PLACES I PARCS
 - FASE PRIORITÀRIA



4



NAVÀS

PLÀNOL 7A.1.4: GUALS DE VEHICLES I PUNTS DE VORERA MALMESA - SECTOR 3

TIPOLOGIA DE GUALS

- GUAL DE VEHICLES (20 - 40 - 60)
- GUAL DE VEHICLES (BARCA)
- GUAL DE VEHICLES (ALTRES)
- INEXISTÈNCIA DE GUALS DE VEHICLES
- RESSALT-DESNIVELL
- PAVIMENT
- TAPA D'INSTAL·LACIÓ

CODI DE COLORS

- CORRECTES
- A ELIMINAR
- A REFER
- INEXISTENTS
- CENTRES I FOCUS
- PLACES I PARCS
- FASE PRIORITÀRIA





PALÀ DE TORROELLA



EL MUJAL



CASTELLADRAL

NAVÀS
PLÀNOL 7A.2: GUALS DE VEHICLES I PUNTS DE VORERA MALMESA
 - PALÀ DE TORROELLA
 - EL MUJAL
 - CASTELLADRAL

TIPOLOGIA DE GUALS

- ☐☐ GUAL 120
- ☐☐ GUAL BARCA
- ☐☐ VORERA DEPRIMIDA
- ☐☐ ELEVACIÓ DE CALÇADA
- ☐☐ ALTRES GUALS
- INEXISTÈNCIA DE GUAL

PROBLEMÀTIQUES

- P PROTECCIÓ
- R RESSALT
- I SENYALITZACIÓ PER A INVIDENTS
- E PENDENT
- D DISTÀNCIA LLIBRE DE PAS

SEMÀFORS

- ☐ SEMÀFOR
- ☐ SEMÀFOR PER A INVIDENTS

CODI DE COLORS

- CORRECTES
- MILLORABLES
- INEXISTENTS

CENTRES I FOCUS

- PLACES I PARCS
- FASE PRIORITÀRIA

50 0 50 Metres



CASTELLADRAL

NAVÀS

EL MUJAL

PALÀ DE TORROELLA

Servei de Projectes, Obres i Manteniment



Diputació Barcelona
 xarxa de municipis

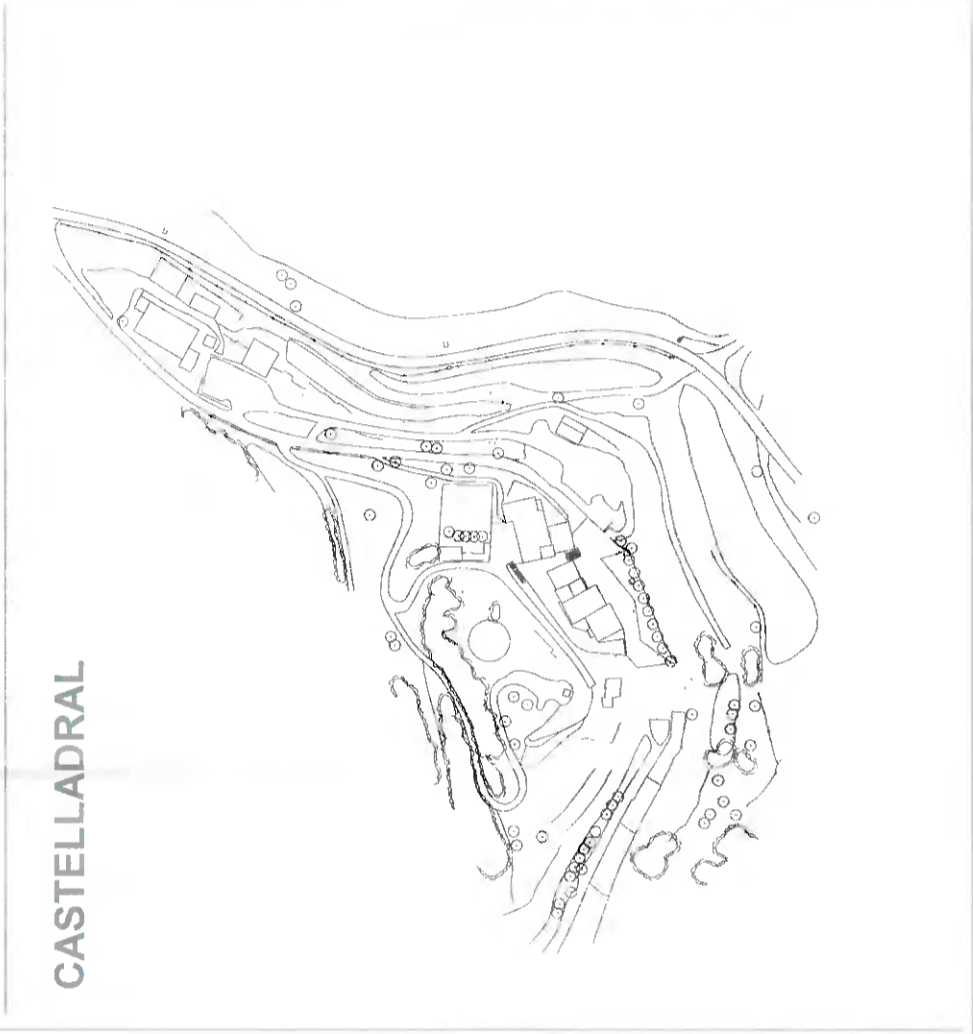
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge



PALÀ DE TORROELLA



EL MUJAL



CASTELLADRALL

NAVÀS
PLÀNOL 7A.2: GUALS DE VEHICLES I PUNTS DE VORERA MALMESA
 - PALÀ DE TORROELLA
 - EL MUJAL
 - CASTELLADRALL

TIPOLOGIA DE GUALS
 :: GUAL 120
 ▽ GUAL BARCA
 ▽ VORERA DEPRIMIDA
 □ ELEVACIÓ DE CALÇADA
 □ ALTRES GUALS
 ■ INEXISTÈNCIA DE GUAL

PROBLEMÀTIQUES
 P PROTECCIÓ
 R RESSALT
 I SENYALITZACIÓ PER A INVIDENTS
 E PENDENT
 D DISTÀNCIA LLIURE DE PAS

SEMÀFORS
 ▬ SEMÀFOR
 ▬ SEMÀFOR PER A INVIDENTS

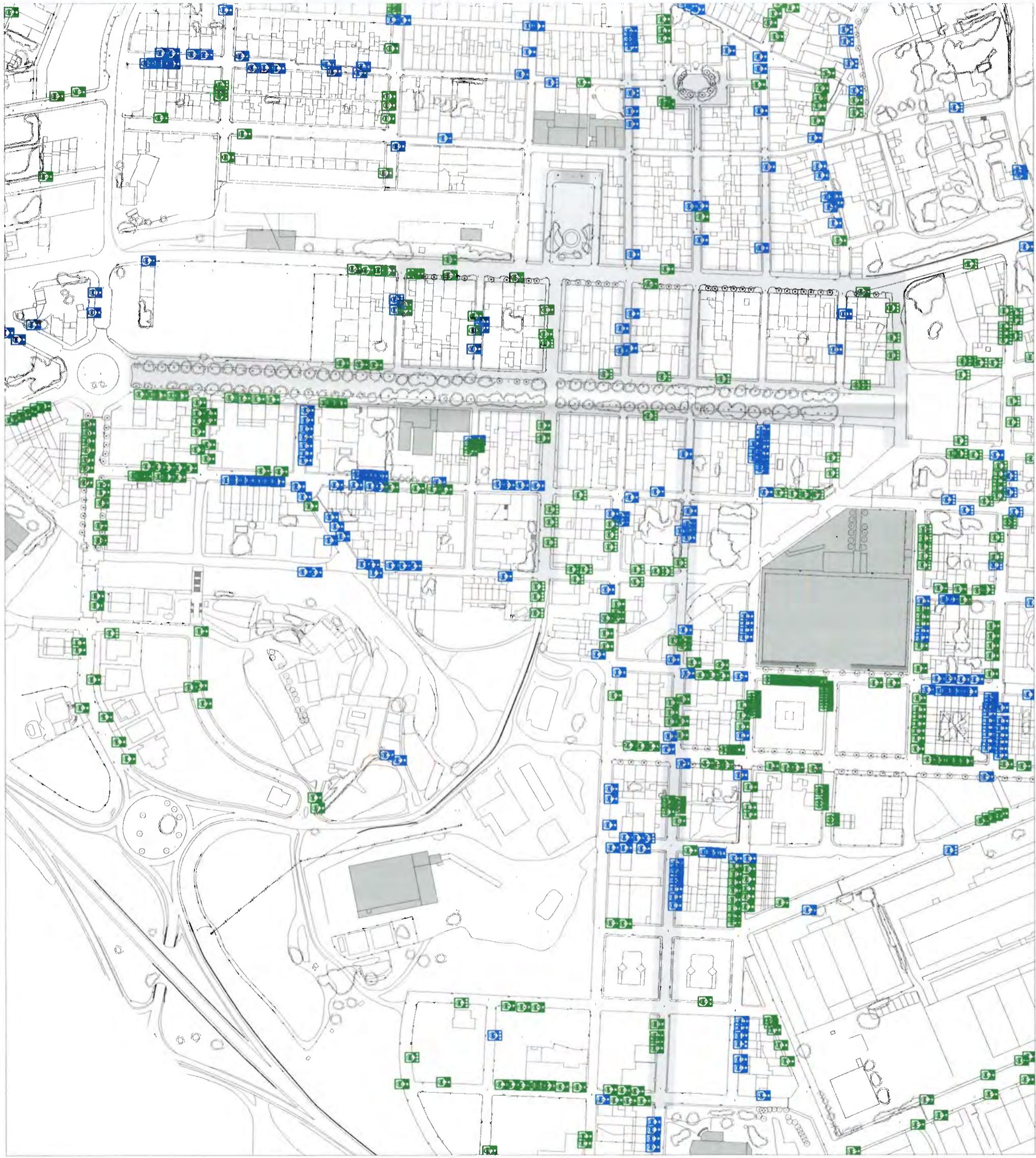
CODI DE COLORS
 ■ CORRECTES
 ■ MILLORABLES
 ■ INEXISTENTS

■ CENTRES I FOCUS
 ■ PLACES I PARCS
 ■ FASE PRIORITÀRIA

50 0 50 Metres

NAVÀS
 CASTELLADRALL
 EL MUJAL
 PALÀ DE TORROELLA

Servei de Projectes, Obres i Manteniment
Diputació Barcelona
 xarxa de municipis
 Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge



NAVAS

PLÀNOL 7B: GUALS DE VEHICLES I PUNTS DE VORERA MALMESA - FASE PRIORITÀRIA

TIPOLOGIA DE GUALS

- GUAL DE VEHICLES (20 - 40 - 60)
- GUAL DE VEHICLES (BARCA)
- GUAL DE VEHICLES (ALTRES)
- INEXISTÈNCIA DE GUALS DE VEHICLES
- RESSALT-DESNIVELL
- PAVIMENT
- TAPA D' INSTAL·LACIÓ

CODI DE COLORS

- CORRECTES
- A ELIMINAR
- A REFER
- INEXISTENTS
- CENTRES I FOCUS
- PLACES I PARCS
- FASE PRIORITÀRIA

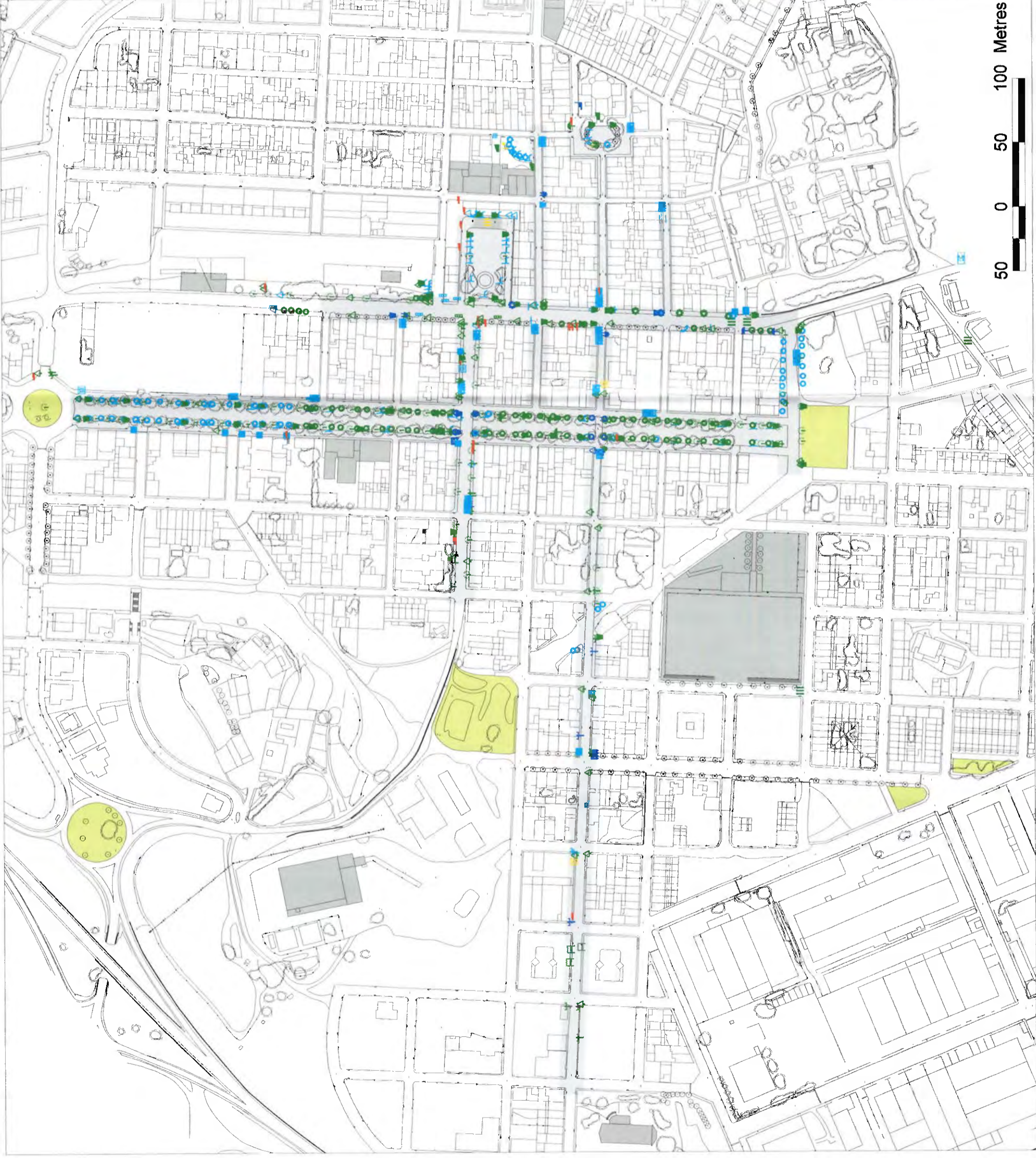


Servei de Projectes i Obres - Manteniment



**Diputació
Barcelona**
xarxa de municipis

Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge



NAVÀS

PLÀNOL 8: ESTUDI D' ELEMENTS I MOBILIARI URBA

ELEMENTS I MOBILIARI URBA

- | | |
|------------------------------------|------------------------------|
| □ ARBRE | □ BANC |
| ○ ESCOCCELL | ○ JARDINERA |
| ○ ESCOCCELL (Mellit amb protecció) | ○ PAPERERA |
| △ ESCALES | △ FONT |
| △ ESGLAÓ D' ACCÉS | △ MARQUESINA D' AUTOBUS |
| △ RESSALT-DESNIVELL | △ PAL D' AUTOBUS |
| △ RAMPA | △ CARRIL BUS |
| △ PAVIMENT | △ PLATAFORMA D' AUTOBUS |
| △ REIXA | △ TRAMVIA |
| △ TAPA D' INSTAL·LACIÓ | △ RECOLZAMENT BICI |
| △ VORADA | △ CARRIL BICI |
| △ BARANA | △ APARCAMENT MOTOS |
| △ PASSAMA | △ APARCAMENT VEHICLES |
| △ FITO | △ PAL DE METRO |
| △ TANQUES (Protecció d' arbres) | △ EDICLE |
| △ SOCOL | △ CABINA TELEFÒNICA |
| △ RETOL | △ BUSTIA |
| △ RETOL NOM DE CARRER | △ PARQUÍMETRE |
| △ RETOL BANDEROLA | △ SERVEIS HIGIENICS |
| △ BANDEROLA | △ GABINET DE VENTILACIÓ |
| △ SENYAL (indicador d' itinerari) | △ HIDRANT |
| △ SENYAL (amb paviment) | △ CONTENIDOR |
| △ SENYAL (General) | △ CI (Columna d' informació) |
| △ SENYAL DE TRÀNSIT | △ PIM-OPI |
| △ SENYAL DE TRÀNSIT (A la parell) | △ TAM |
| △ SENYAL LLUMINOS | △ QUIOSC |
| △ PAS DE VIANANTS | △ QUIOSC ONCE |
| △ BÀCUL-FANAL-COLUMNNA | △ TERRASSA |
| △ LLUM AL TERRA | △ MARQUESINA |
| △ PAL DE LLUM O TELEFON | △ ESTÀTUA-MONOLIT |
| △ SEMAFOR | △ JOCS |
| △ SEMAFOR PER A INVIDENTS | △ SORTIDOR DE GASOLINA |
| △ ARMARI D' INSTAL·LACIONS | △ DUTXA |
| △ VEGETACIÓ | △ PASSARELLA |
| △ OBRES | |

CODI DE COLORS

- CORRECTES
- A DESPLAÇAR
- A ELIMINAR
- A SUBSTITUIR
- INEXISTENTS
- CENTRES I FOCUS
- PLACES I PARCS
- FASE PRIORITÀRIA

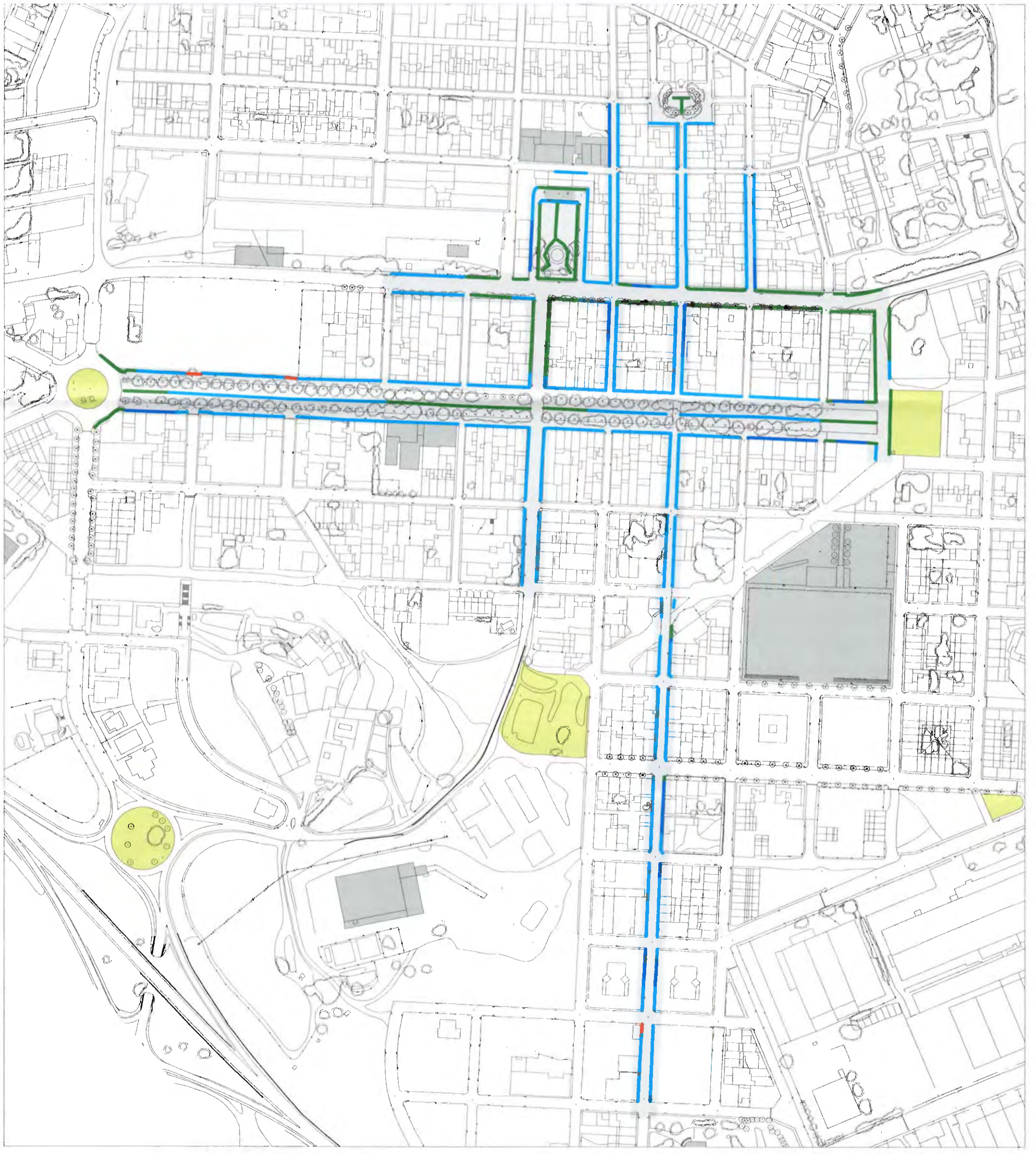
Reportatge fotogràfic



Servei de Projectes, Obres i Manteniment



Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge



NAVAS

PLANOL 9: ACCESSIBILITAT A LA VIA PÚBLICA

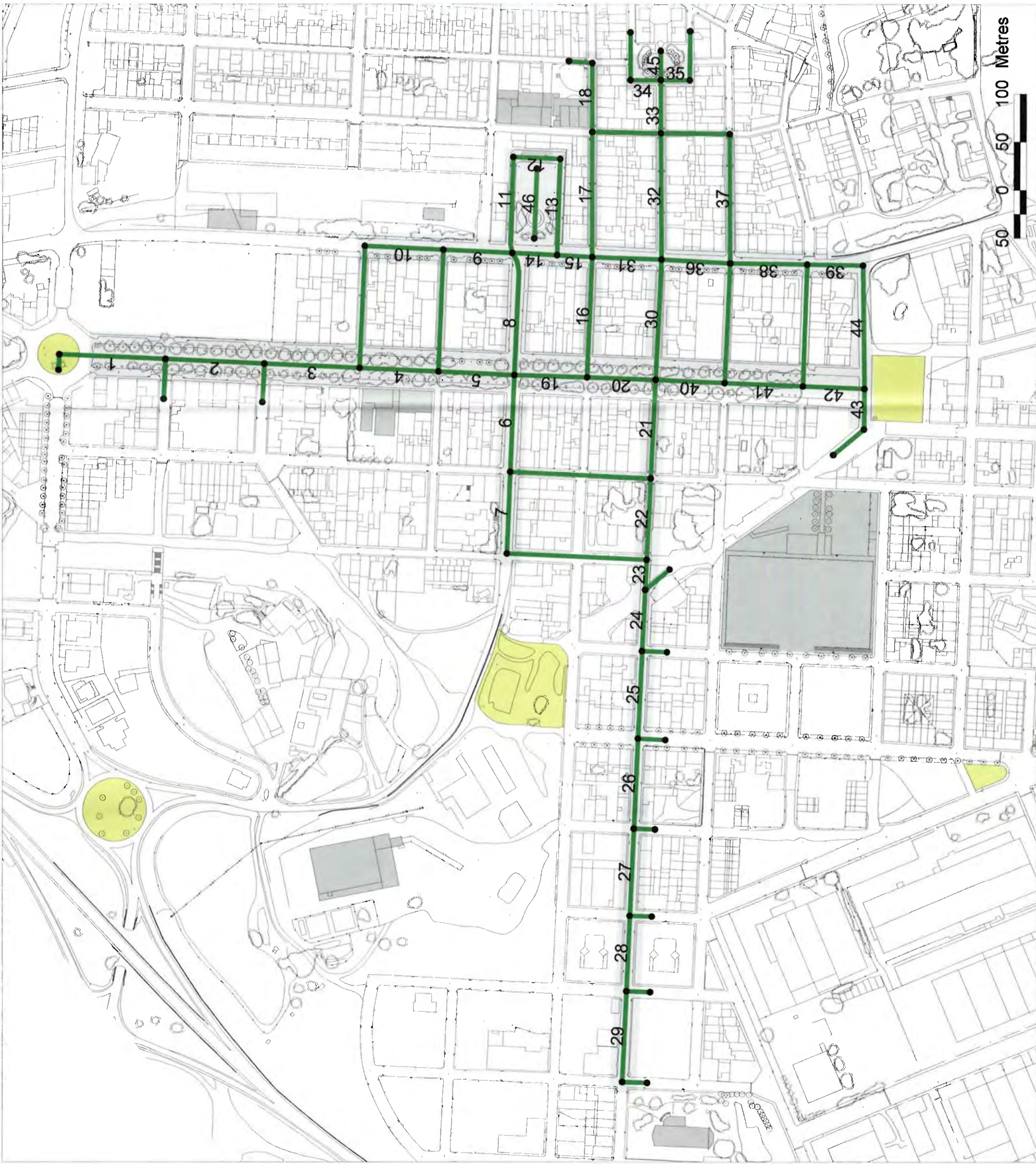
- Adaptats
- Convertibles
- Inaccessibles, però d'accessibilitat millorable
- Inaccessibles

- CENTRES I FOCUS
- PLACES I PARCS
- FASE PRIORITÀRIA



NAVÀS
PLÀNOL 10: TRAMS PRESSUPOSTATS

- Trams pressupostats
- Nusos
- CENTRES I FOCUS
- PLACES I PARCS
- FASE PRIORITÀRIA



1.2. Indicadors dels Edificis

1.2.1. Taula d'Edificis

INDICADORS ED:	TIPOLOGIES:	TOTAL
ÀMBITS	1- ACCESSIBLES	11
	2- PARCIALMENT ACCESSIBLES	1
	3- PRACTICABLES	0
	4- NO ACCESSIBLES	5
INDICADORS ED:	TIPOLOGIES:	TOTAL
GRAU INTERVENCIÓ	NIVELL 1: 0 - 10.000 €	11
	NIVELL 2: 10.000 - 100.000 €	6
	NIVELL 3: 100.000 - 1.000.000 €	0
	NIVELL 99: No valorats	0
INDICADORS ED:	TIPOLOGIES:	TOTAL
PLA D'ETAPES	Etapa 1 (Fase prioritària)	7
	Etapa 2 (Segona Fase - Fases posteriors)	10

Llistat de plànols d'Edificis

Plànol 1: Ubicació d'edificis analitzats

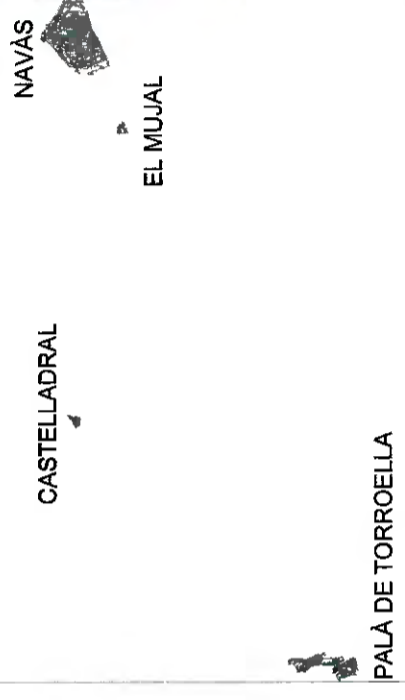
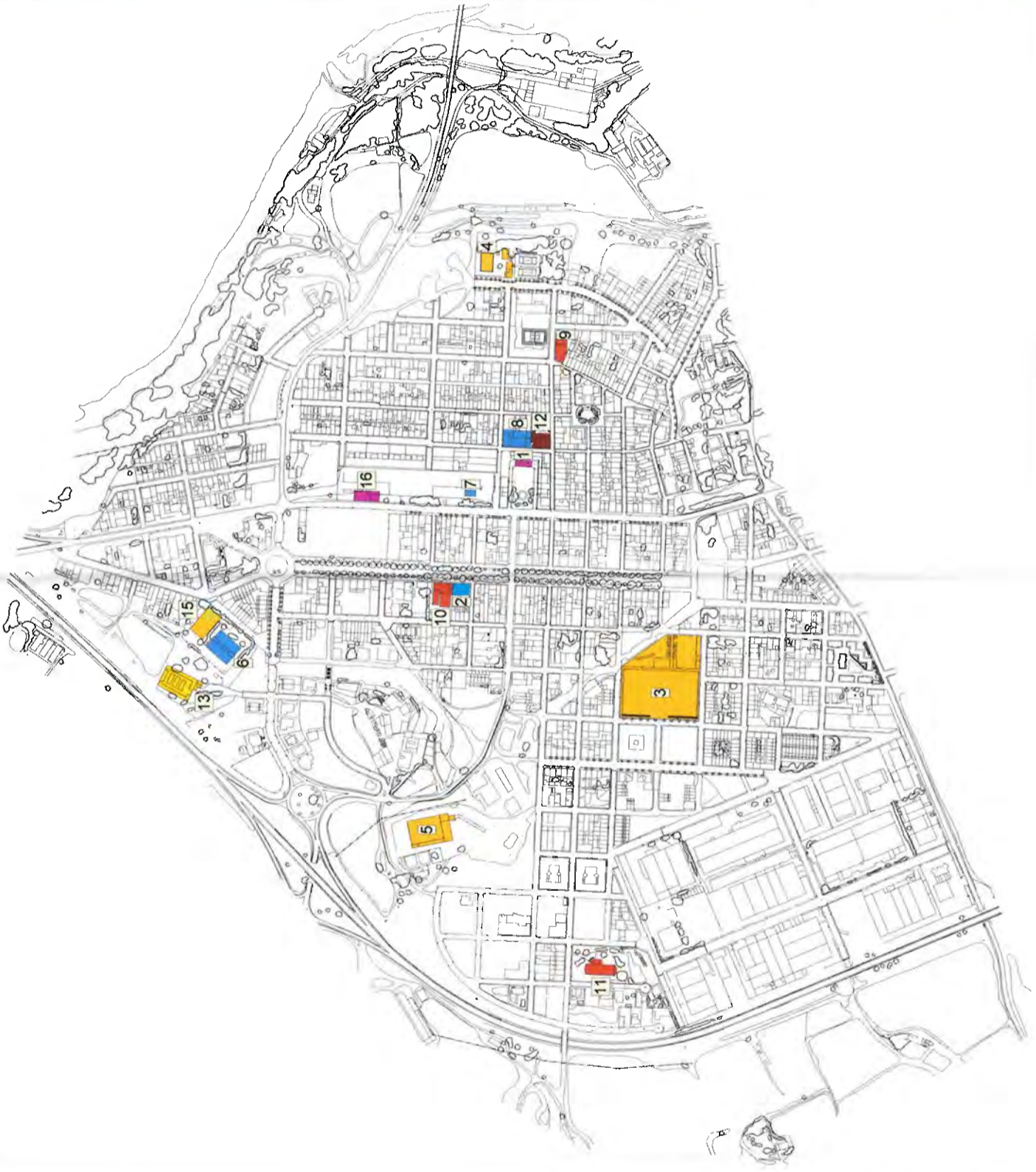
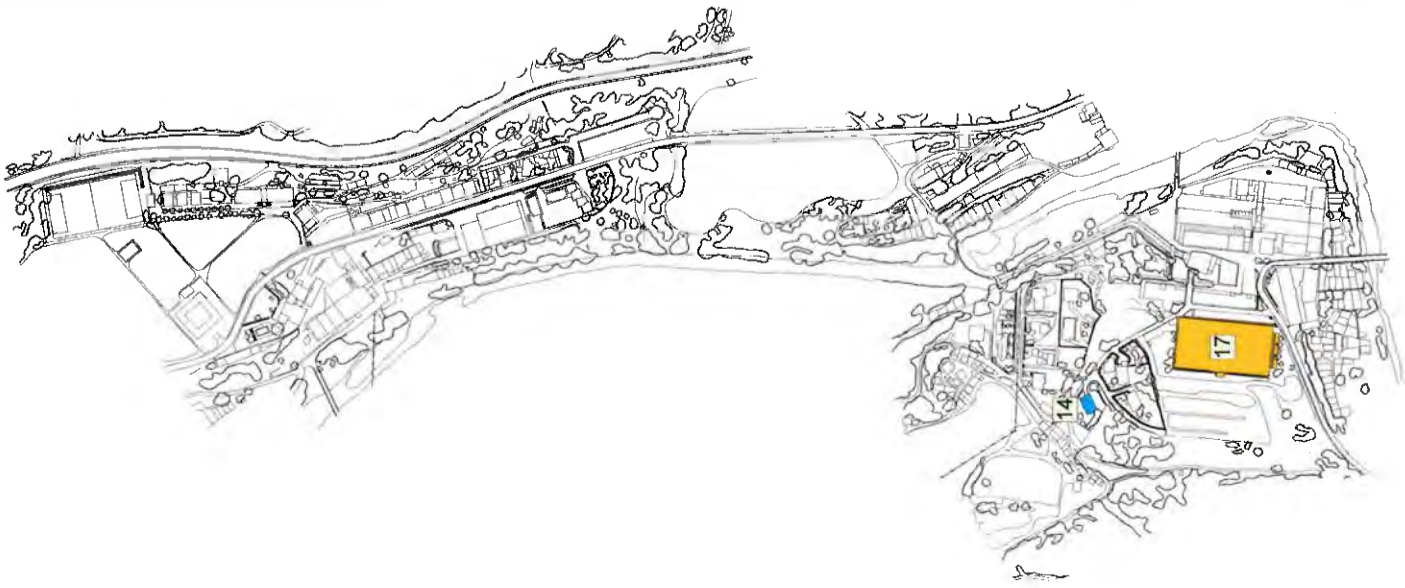
Plànol 2: Estat d'accessibilitat dels edificis

Plànol 3: Etapes d'execució dels edificis

Plànol 4: Pressupost d'intervenció

PALÀ DE TORROELLA

NAVÀS



NAVÀS
PLÀNOL 1: UBICACIÓ D'EDIFICIS ANALITZATS

CODI DE COLORS

- Places i parcs
- Religió
- Administratiu i serveis
- Educatiu
- Esportiu i lúdic
- Cultural
- Sanitari
- Social
- Altres

LLISTAT D'EDIFICIS

- 1- Ajuntament
- 2- Biblioteca
- 3- Zona Esportiva
- 4- L'Eix Lleure Salut i Esport (piscina)
- 5- Pavelló Esportiu
- 6- CEIP Sant Jordi
- 7- Llar d'Infants
- 8- Escola de Música
- 9- Casal Sant Genís
- 10- Club d'Avís
- 11- Residència d'Avís
- 12- CAP
- 13- Cementiri
- 14- Teatre
- 15- Pista Sant Jordi
- 16- Estació d'Autobusos
- 17- Camp de futbol

50 0 50 100 Metres



Reportatge fotogràfic



Servei de Projectes, Obres, Manteniment

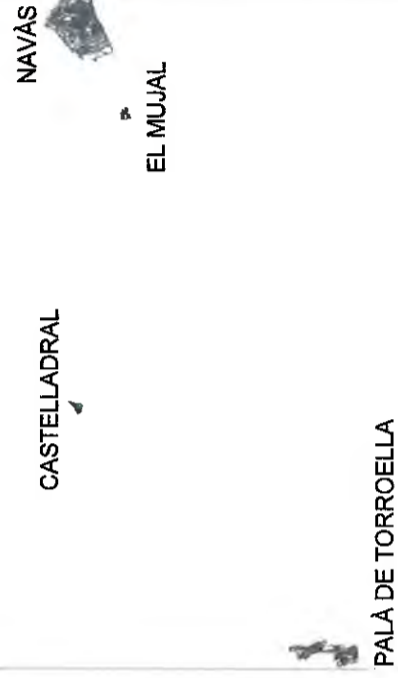
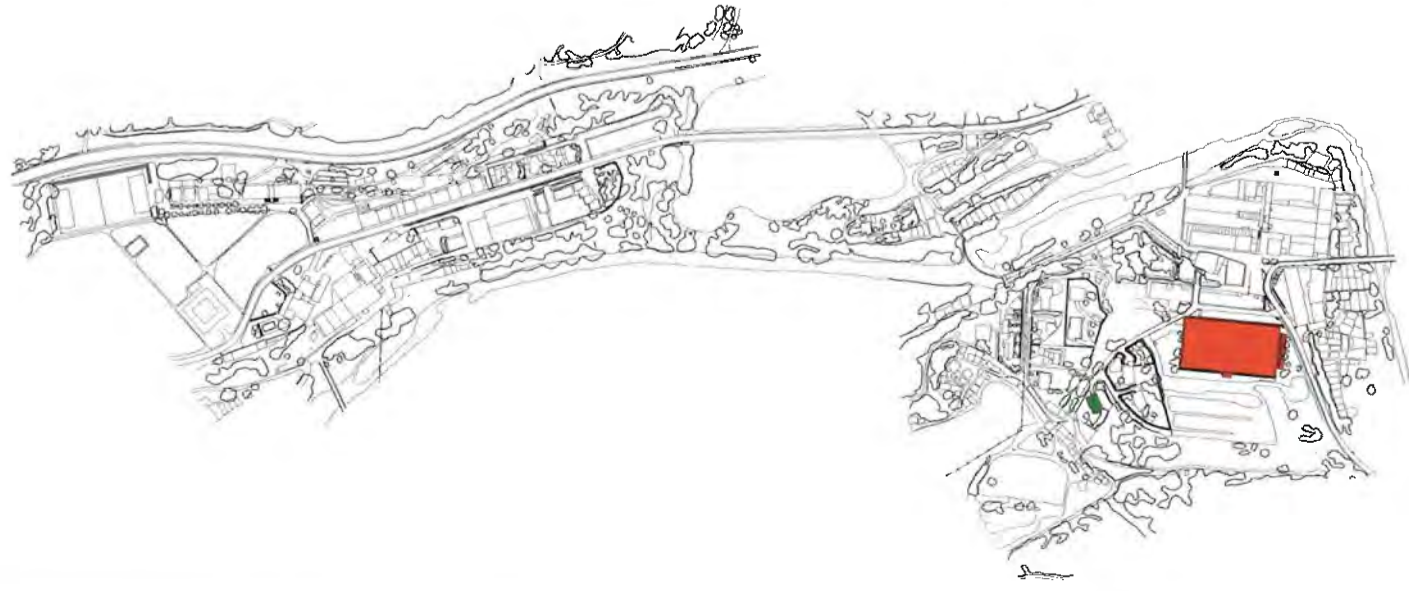


Diputació
Barcelona
xarxa de municipis

Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge

PALÀ DE TORROELLA

NAVÀS



NAVÀS
PLÀNOL 2: ESTAT D'ACCESSIBILITAT DELS EDIFICIS

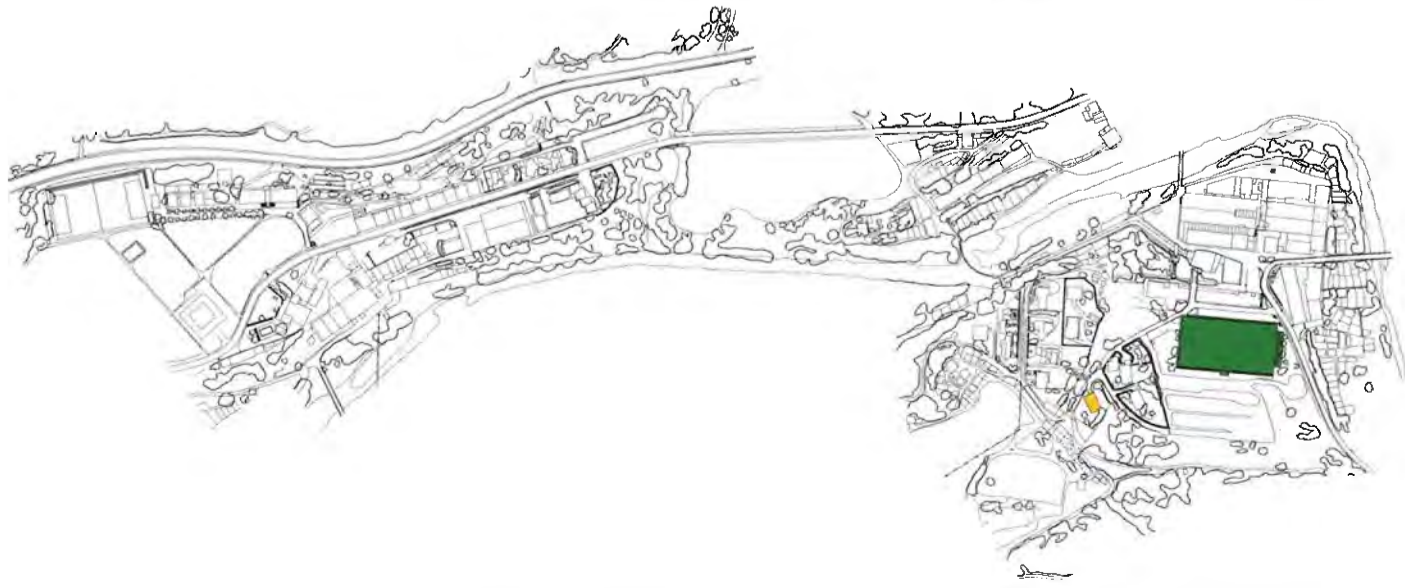
CODI DE COLORS

- Accessibles
- Parcialment accessibles
- No accessibles

- CENTRES I FOCUS
- PLACES I PARCS
- FASE PRIORITÀRIA

PALÀ DE TORROELLA

NAVÀS



NAVÀS
CASTELLADRAL
EL MUJAL

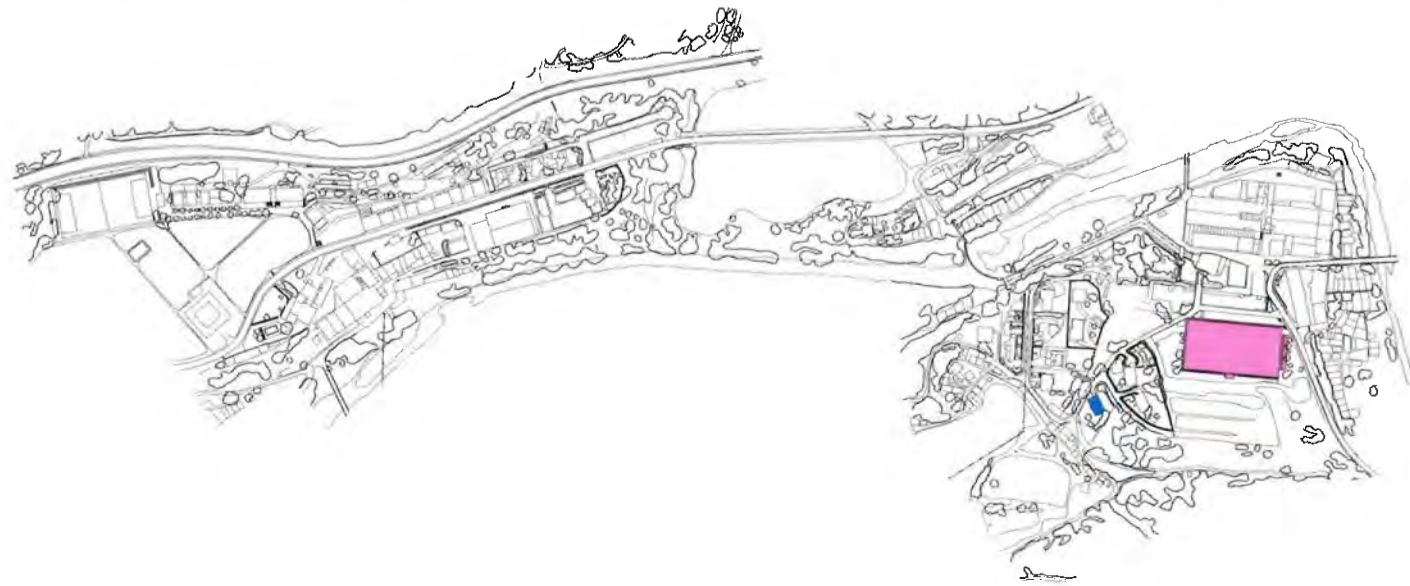
PALÀ DE TORROELLA

50 0 50 100 Metres

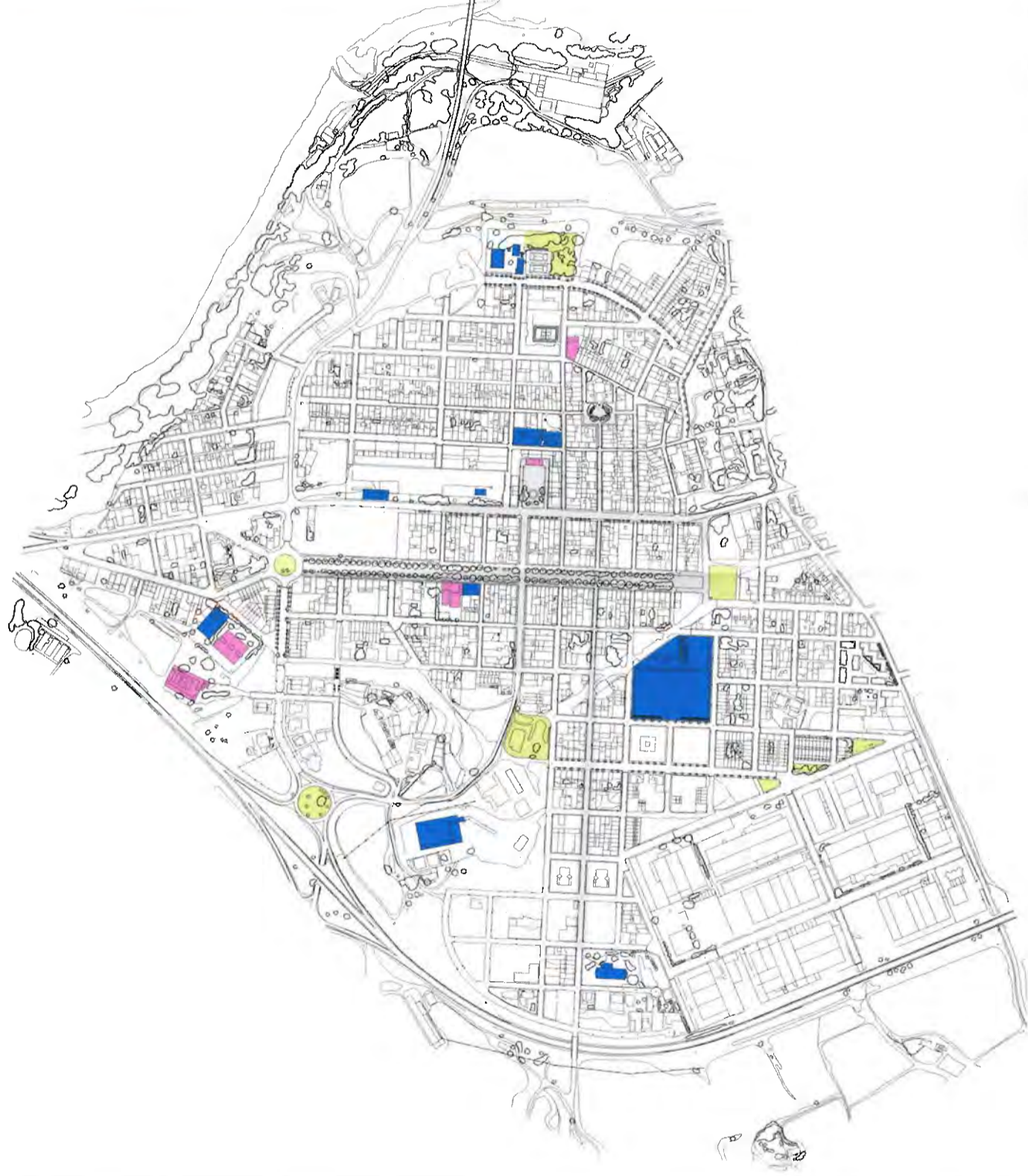
NAVÀS
PLÀNOL 3: ETAPES D'EXECUCIÓ DELS EDIFICIS

- CODI DE COLORS**
- FASE PRIORITÀRIA
 - FASE NO PRIORITÀRIA
 - CENTRES I FOCUS
 - PLACES I PARCS
 - FASE PRIORITÀRIA

PALÀ DE TORROELLA



NAVÀS



NAVÀS
EL MUJAL

CASTELLADRAL

PALÀ DE TORROELLA

50 0 50 100 Metres



NAVÀS

PLÀNOL 4: PRESSUPOST D'INTERVENCIÓ

CODI DE COLORS

- Nivell 0: sense intervenció
- Nivell 1: menor de 10.000 euros
- Nivell 2: 10.000 a 100.000 euros
- Nivell 3: 100.000 a 1.000.000 euros
- Nivell 99: No valorat

CENTRES I FOCUS

PLACES I PARCS

FASE PRIORITÀRIA

1.3. Indicadors dels elements de transport

1.3.1. Taula d'elements de transport

ELEMENTS	ADAPTATS		CONVERTIBLES		INACCESSIBLES		TOTAL	
	Quantitat	%	Quantitat	%	Quantitat	%	Quantitat	%
Parades de bus			4	100,00			4	100
Parades de ferrocarrils / metro / tramvia								
Parades de taxi								
Places públiques reservades			7	100,00			7	100

Llistat de plànols de Transport

Plànol 1: Elements de transport i àmbit d'actuació

Plànol 2.1: Parades d'autobús. Pal – marquesina / urbà – interurbà

Plànol 2.2: Parades d'autobús. Propostes de senyalització

Plànol 2.3: Parades d'autobús. Proposta de plataforma d'embarcament

Plànol 2.4: Parades d'autobús. Proposta de desplaçament de mobiliari urbà

Plànol 3.1: Places d'aparcament reservades (PAR). Fila – bateria

Plànol 3.2: Places d'aparcament reservades (PAR). Senyalització i dimensions

Plànol 4: Estat d'accessibilitat dels elements de transport



NAVÀS
PLÀNOL 1: ELEMENTS DE TRANSPORT I ÀMBIT D'ACTUACIÓ

- MARQUESINA
- PAL DE BUS
- SENSE ELEMENT DE PARADA
- PLACES RESERVADES D'APARCAMENT
- PLACES RESERVADES D'APARCAMENT PROPOSTA
- ESTACIONS DE FERROCARRIL

- CENTRES I FOCUS
- PLACES I PARCS
- FASE PRIORITÀRIA



Reportatge fotogràfic

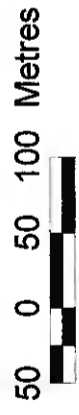
Servei de Projectes, Obres i Manteniment

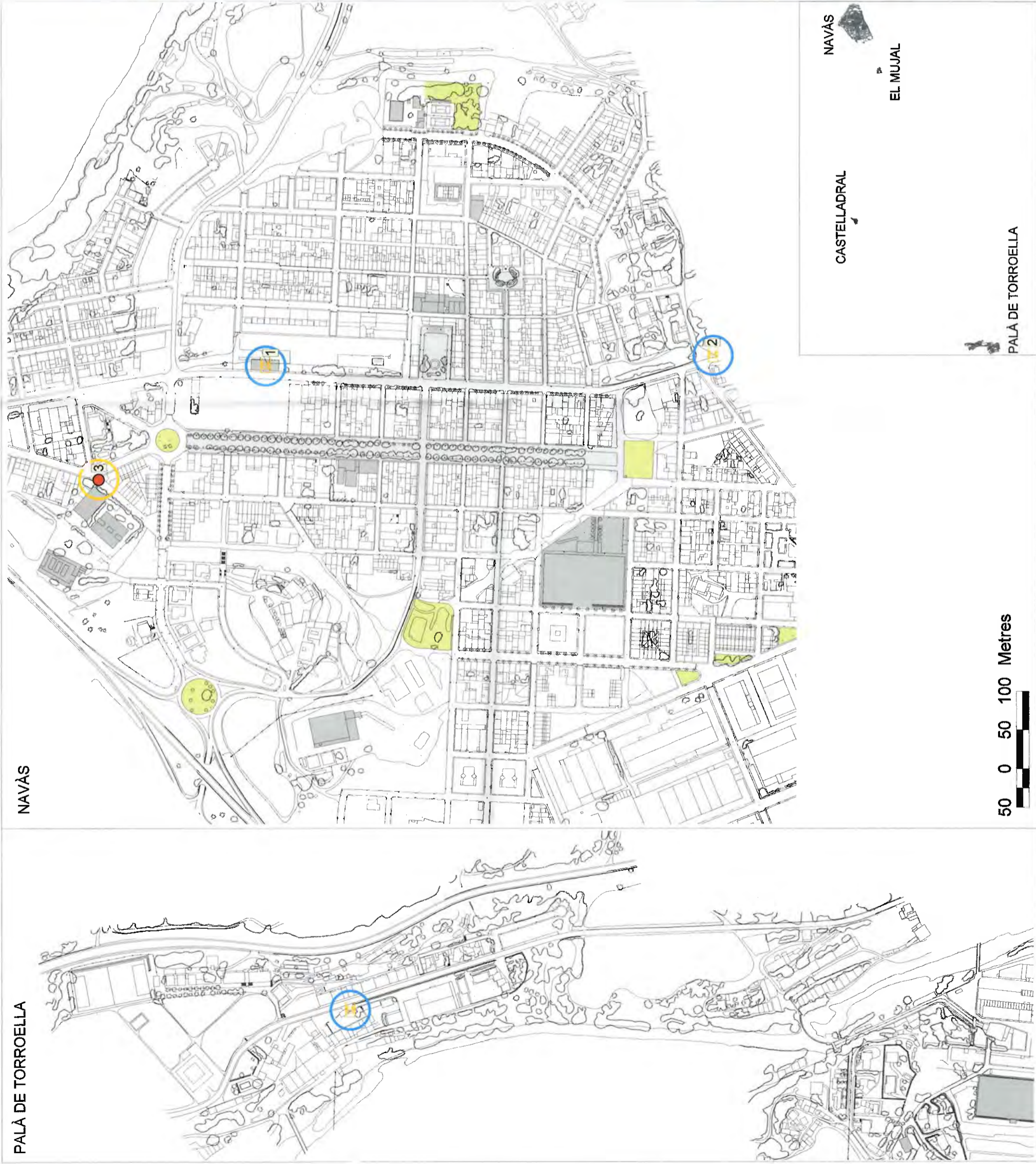


Diputació Barcelona
 xarxa de municipis

Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge

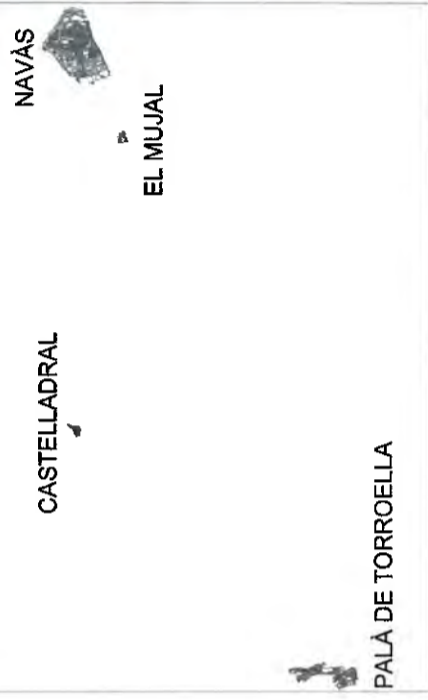
NAVÀS
 EL MUJAL
 CASTELLADRAL
 PALA DE TORROELLA





NAVÀS

PALÀ DE TORROELLA



NAVÀS
EL MUJAL

CASTELLADRAL

PALÀ DE TORROELLA

50 0 50 100 Metres

NAVÀS

**PLÀNOL 2.1: IDENTIFICACIÓ DE LES PARADES D'AUTOBÚS.
PAL - MARQUESINA. URBA - INTERURBÀ**

- MARQUESINA
- PAL DE BUS
- SENSE ELEMENT DE PARADA
- PARADES AMB RECORREGUT URBA
- PARADES AMB RECORREGUT INTERURBÀ
- CENTRES I FOCUS
- PLACES I PARCS
- FASE PRIORITÀRIA



Reportatge fotogràfic

Servei de Projectes, Obres i Manteniment
**Diputació
Barcelona**
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Mobilitat i Habitatge

PALÀ DE TORROELLA

NAVÀS



NAVÀS

PLÀNOL 2.3: PARADES D'AUTOBÚS

PROPOSTA DE PLATAFORMA D'EMBARCAMENT

SENSE PROPOSTA DE PLATAFORMA D'EMBARCAMENT

AMB PROPOSTA DE PLATAFORMA D'EMBARCAMENT

CENTRES I FOCUS PLACES I PARCS

FASE PRIORITÀRIA

NAVÀS

EL MUJAL

CASTELLADRAL

PALÀ DE TORROELLA

50 0 50 100 Metres



NAVÀS

PALÀ DE TORROELLA

NAVÀS

**PLÀNOL 2.3: PARADES D'AUTOBÚS
PROPOSTA DE PLATAFORMA D'EMBARCAMENT**

- SENSE PROPOSTA DE PLATAFORMA D'EMBARCAMENT
- AMB PROPOSTA DE PLATAFORMA D'EMBARCAMENT

- CENTRES I FOCUS PLACES I PARCS
- FASE PRIORITÀRIA

NAVÀS

EL MUJAL

CASTELLADRAL

PALÀ DE TORROELLA

50 0 50 100 Metres

PALÀ DE TORROELLA

NAVÀS



NAVÀS

**PLÀNOL 2.4: PARADES D'AUTOBÚS
PROPOSTA DE DESPLAÇAMENT DE MOBILARI URBA**

AMB PROPOSTA DE DESPLAÇAMENT DE MOBILIARI
SENSE PROPOSTA DE DESPLAÇAMENT DE MOBILIARI

CENTRES I FOCUS PLACES I PARCS
FASE PRIORITÀRIA



NAVÀS
PLÀNOL 3.1: PLACES D'APARCAMENT RESERVADES (P.A.R.)
FILA- BATERIA

 **PLACES D'APARCAMENT RESERVADES EN BATERIA**
 **PLACES D'APARCAMENT RESERVADES EN FILA**

 **CENTRES I FOCUS**  **PLACES I PARCS**
 **FASE PRIORITÀRIA**

Reportatge fotogràfic



Servei de Projectes, Obres i Manteniment






Diputació
Barcelona

xarxa de municipis

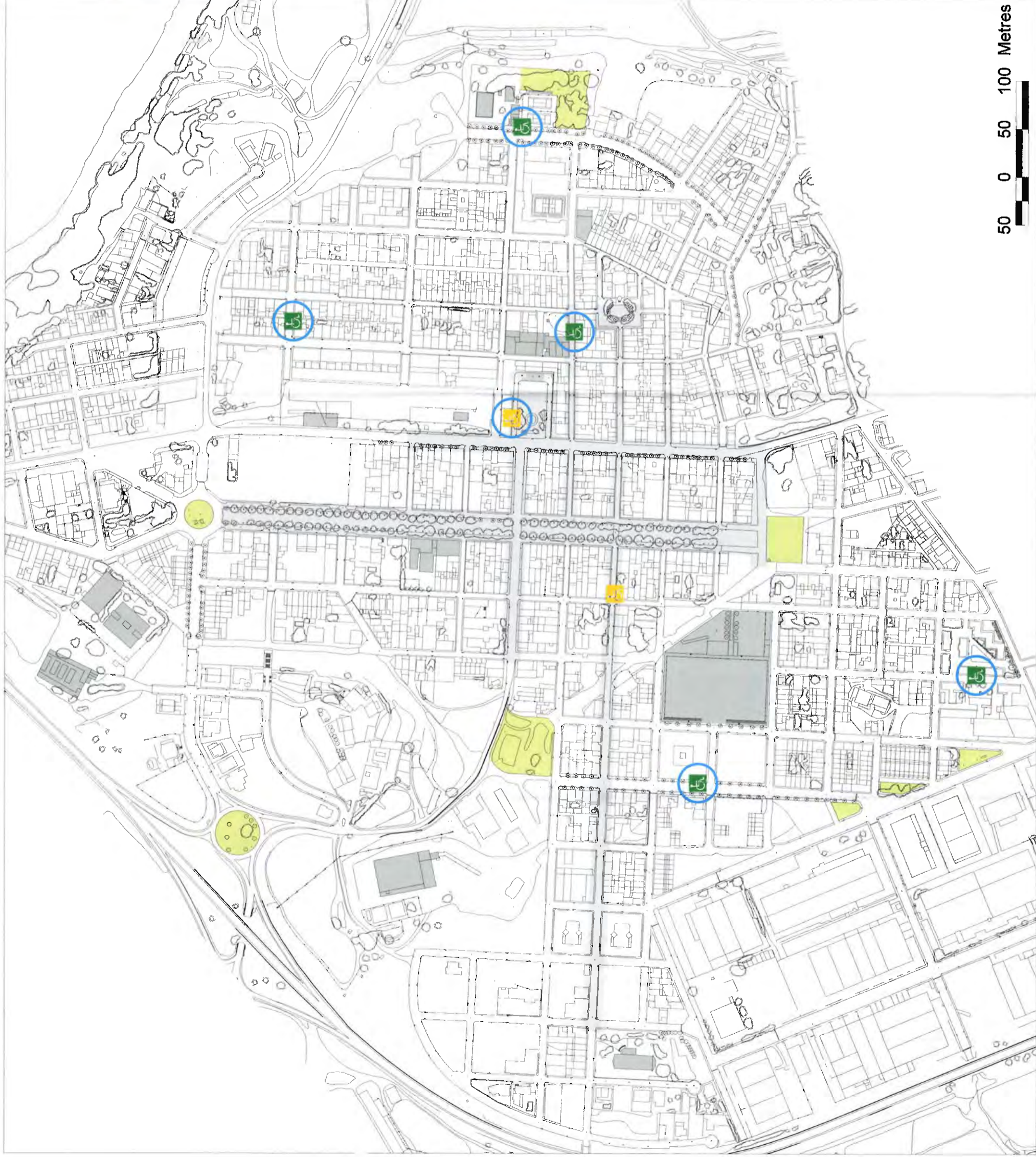
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge

NAVÀS

PLÀNOL 3.2: PLACES D'APARCAMENT RESERVADES (P.A.R.)
SENYALITZACIÓ I DIMENSIONS CORRECTES-INCORRECTES

-  P.A.R. AMB SENYALITZACIÓ CORRECTA
-  P.A.R. AMB SENYALITZACIÓ INCORRECTA
-  P.A.R. AMB DIMENSIÓ CORRECTA

-  CENTRES I FOCUS
-  PLACES I PARCS
-  FASE PRIORITÀRIA









PALÀ DE TORROELLA

NAVÀS



NAVÀS

PLÀNOL 4: ESTAT D'ACCESSIBILITAT DELS ELEMENTS DE TRANSPORT

-  PARADES D'AUTOBÚS CONVERTIBLES
-  P.A.R. ACCESSIBLES
-  P.A.R. CONVERTIBLES
-  CENTRES I FOCUS
-  PLACES I PARCS
-  FASE PRIORITÀRIA



NAVÀS
CASTELLADRAL
EL MUJAL

50 0 50 100 Metres

50 0 50 100 Metres

1.4. Indicadors dels elements de comunicació

1.4.1. Taula d'elements de comunicació

ELEMENTS	ADAPTATS	CONVERTIBLES	INACCESSIBLES	TOTAL
Lloc web de l'Ajuntament		1		1
Semàfors sonors		13		13
Retolació edificis		5		5
TOTAL		19		

Listat de plànols de Comunicació

Plànol COM1: Situació dels elements de comunicació

PLAN DE ACCESIBILIDAD DE NAVÀS MEJORAS

PLAN DE ACCESIBILIDAD - MEJORAS

CONTENIDO EN FORMATO IMPRESO

ÍNDICE

0. INTRODUCCIÓN

1. DIAGNÓSTICO GENERAL DE VIVIENDAS Y LOCALES DE PÚBLICA CONCURRENCIA

- 1.1 LOCALES DE PÚBLICA CONCURRENCIA
- 1.2 VIVIENDAS

2. CRITERIOS BÁSICOS EN ACCESIBILIDAD

- 2.1 INTRODUCCIÓN
- 2.2 VÍA PÚBLICA
- 2.3 EDIFICACIÓN
- 2.4 TRANSPORTE

3. PRPUESTA METODOLÓGICA PARA LA GESTIÓN DEL PLAN

PLAN DE ACCESIBILIDAD - MEJORAS

CONTENIDO EN FORMATO DIGITAL

ÍNDICE

1. DOCUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

1.1 DOCUMENTO DE INVESTIGACIÓN Nº 1: VÍA Y ESPACIOS PÚBLICOS, SUGERENCIAS Y NUEVAS TENDENCIAS.

1.2 DOCUMENTO DE INVESTIGACIÓN Nº 2: EDIFICIOS PÚBLICOS, SUGERENCIAS Y NUEVAS TENDENCIAS.

1.3 DOCUMENTO DE INVESTIGACIÓN Nº 3: VIVIENDAS, SUGERENCIAS Y NUEVAS TENDENCIAS.

1.4 DOCUMENTO DE INVESTIGACIÓN Nº 5: JUEGOS INFANTILES, SUGERENCIAS Y NUEVAS TENDENCIAS.

2. EJEMPLOS DE BUENAS PRÁCTICAS

2.1 VÍA PÚBLICA

2.1.1 PROPUESTA EMBLEMÁTICA EN LA VÍA PÚBLICA – ARCHIDONA

2.1.2 PROPUESTA EMBLEMÁTICA EN LA VÍA PÚBLICA – BORNOS

2.1.3 PROPUESTA EMBLEMÁTICA EN LA VÍA PÚBLICA – TRENQUELAUQUEN

2.1.4 EJEMPLOS DE ACTUACIONES EN LA VÍA PÚBLICA

2.2 EDIFICACIÓN

2.2.1 PROPUESTA EMBLEMÁTICA EN LA EDIFICACIÓN – CASTILLO DE BORNOS

0. INTRODUCCIÓN

El contenido de las mejoras incluidas en el Plan de Accesibilidad está dividido en dos formatos: impreso y digital.

En formato impreso, se encuentran datos referentes a un análisis general realizado acerca de los locales de pública concurrencia y viviendas del municipio, cuyo abordaje prioriza el estado del acceso en estos edificios y su relación con la vía pública desde el ámbito de la accesibilidad.

En este mismo formato también se adjuntan criterios básicos en accesibilidad en los ámbitos de la vía pública, edificación y transporte, se trata de una recopilación de los conceptos básicos de accesibilidad en cada uno de estos ámbitos y un abordaje directo de los casos más frecuentes, con ejemplos genéricos que puedan servir como base de consulta para el municipio en sus actuaciones.

En formato digital se encuentran documentos de investigación con información detallada acerca de diseño universal en los ámbitos de la vía pública, edificios públicos, viviendas y juegos infantiles. Estos documentos sirven como base de consulta para las actuaciones municipales y como complemento al resumen presentado en formato impreso.

Además de ello, se encuentran en formato digital algunos ejemplos de buenas prácticas aplicados a la vía pública y edificación, con la recopilación de propuestas emblemáticas en estos dos ámbitos realizadas en distintos municipios del territorio español.

PLAN DE ACCESIBILIDAD - MEJORAS

1- Diagnóstico general de viviendas y locales de pública concurrencia

1.2 VIVIENDAS

En el caso de las viviendas, se repiten las mismas situaciones observadas en los locales de pública concurrencia (resaltes, escalones, rampas, accesos a nivel, aceras angostas que impiden el giro, escaleras y rampas mal diseñadas y algunos casos de accesos a nivel y rampas bien diseñadas), con un factor específico a considerar: los accesos vehiculares.

En algunas ocasiones, el diseño de los vados vehiculares invade la acera, generando desniveles e incluso escalones, elementos que se interponen en el itinerario peatonal. Asimismo, se encuentran casos en que el rebaje entre la acera y la calzada se da en un espacio reducido junto al bordillo, sin invadir el espacio reservado al itinerario peatonal.

Cabe resaltar que, tanto para los locales de pública concurrencia como para las viviendas, las soluciones de acceso deben respetar el límite entre el espacio público y el privado, es decir, los recursos utilizados para nivelar un acceso no deben generar elementos que se interpongan en el itinerario peatonal. Al limitar las soluciones de acceso de la línea de edificación hacia el interior de la manzana, se conforma la necesidad de que el espacio público posibilite que este tipo de solución funcione.



Sumario

2. CRITERIOS BÁSICOS EN ACCESIBILIDAD

2. 1- Introducción

2.2- Vía pública

2.2.1- Vado peatonal

2.2.2- Vado vehicular

2.2.3- Elementos de mobiliario urbano

2.2.4- Calles

2.2.5- Cruces

2. 3- Edificación

2.3.1- Requisitos básicos de accesibilidad

2.3.1.1- Parámetros de diseño

2.3.2- WC público - el diseño del espacio.

2. 4- Transporte

2.4.1- Aparcamiento

2.4.1.1- Plaza de parking en edificio

2.4.1.2- Plaza de parking en la vía pública

2.4.2- Parada de autobús

2.4.2.1- Marquesina

2.4.2.2- Poste de parada

2.1- Introducción

En este documento, está presentado un resumen de los criterios generales en accesibilidad, aplicados a los ámbitos de la vía pública, edificación y transporte.

Se ha elaborado una recopilación de los documentos de investigación presentados en formato digital, con los casos más frecuentes y cuya aplicación sea relevante dentro del contexto encontrado en el municipio.

En el caso de la vía pública, se presentan criterios de diseño y ubicación para vados peatonales y vehiculares, criterios generales de diseño y ubicación para elementos de mobiliario urbano, y un estudio para los tipos más comunes de calle y cruce.

Para los demás ámbitos (edificación y transporte), son aportados medidas generales de aplicación para el diseño y solución de algunas de las situaciones más frecuentes.

Asimismo, en la información adjuntada en formato digital, los temas tratados de forma resumida en este documento están desarrollados en detalle, lo que posibilita complementar el contenido presentado en las siguientes páginas.

2.2- Vía pública

El presente documento constituye una herramienta de consulta que ofrece recomendaciones que complementan las diferentes normativas existentes en los ámbitos de la accesibilidad y el espacio público. Desde el amplio concepto de la ciudad para todos, se ha realizado este estudio que conjuga la accesibilidad con otros conceptos como los de la sostenibilidad, la ergonomía o la economicidad y el mantenimiento, todos ellos imprescindibles en la ciudad actual.

El estudio consta de tres apartados que, de forma reducida, presentan un análisis de los elementos urbanos, para luego realizar una aproximación a los casos más comunes de diseño de las vías y la implantación de estos elementos. Finalmente se incluye una reflexión acerca del cruce.

1. Elementos urbanos

En este apartado se presentan criterios generales de diseño y ubicación para los elementos urbanos, empezando con una ficha detallada acerca de los vados peatonales, seguida por vados vehiculares. En seguida son presentados criterios generales para los elementos de mobiliario urbano.

2. Calles

A menudo cuando se habla de espacio público se piensa en parques y plazas, olvidando que en la ciudad el viario constituye la mayor parte de este espacio. A través de las calles discurren y conviven los diversos flujos (peatonal, vehicular, energía, comunicaciones...) y a lo largo de ellas se disponen la mayor parte de elementos de mobiliario y servicio público. La calle supone un espacio de intercambio y relación que el ciudadano utiliza y disfruta. En la calle y desde la calle el ciudadano debe poder acceder a los múltiples servicios públicos que la sociedad de hoy nos ofrece. La calle como paradigma de lo público debe ser un espacio para todos, capaz de integrar la diversidad y la diferencia.

Un buen diseño urbano debe tener en cuenta todos estos factores para garantizar la correcta convivencia de los diversos usos y un buen funcionamiento.

En esta parte se expone una clasificación de las tipologías de calle más frecuentes, atendiendo a su sección y uso, y se estudian posibilidades de implantación de elementos según las diferentes tipologías.

3. Cruces

Si en la calle conviven flujos y relaciones, en el cruce de calles esta complejidad de usos se hace aun mayor. El cruce tiene sus códigos y sus propias normas de funcionamiento. Cada cruce es un elemento referencial en el que confluyen todos estos usos..

Los gráficos que aparecen en el documento huyen de la concreción propia del proyecto. Se trata ejemplos de esquemas tipo que tratan de establecer criterios claros que resuelven las situaciones más habituales y sirven de base para la resolución de casos especiales.

2.2.1 Vado peatonal

Un vado de peatones es un rebaje en la acera, delante del paso de peatones, que permite salvar el desnivel existente entre la acera y la calzada, facilitando el acto de cruzar la calle a todas las personas.

USOS PROPIOS Salvar el desnivel entre la acera y la calzada

CRITERIOS DE DISEÑO

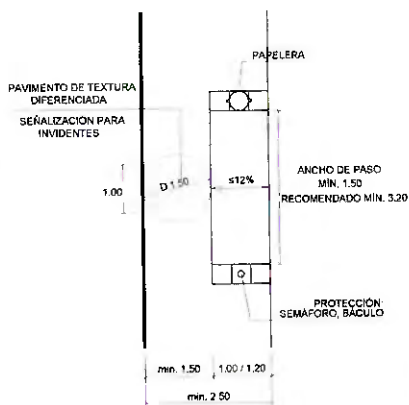
Recomendaciones

- La pendiente longitudinal del vado (en el sentido de la marcha del peatón) debe ser como máximo del 12% (se recomienda no pasar del 10%).
- La pendiente transversal debe ser como máximo del 2%.
- En el caso de los vados tipo barca, las dos pendientes deberán ser iguales.
- El ancho de paso de la zona enrasada con la calzada debería ser como mínimo de 1,50 metros, aunque se considera óptimo un paso a partir de 3,20-3,50 metros.
- El encuentro entre el vado y la calzada debe estar completamente enrasado, sin ningún resalte.
- Los cantos vistos deben ser redondeados o achaflanados a 45°. La superficie no debe ser resbaladiza, para evitar patinazos de los peatones.
- Hay que evitar la colocación de tapas de instalaciones o rejas de imbornal en medio del vado.
- El vado debe estar señalizado mediante una franja de pavimento de textura diferenciada, para que los invidentes puedan detectarlo.
- Se recomienda que la franja de pavimento diferenciado tenga un ancho de 1 metro como mínimo.
- Es muy importante situar esta franja correctamente orientada, respetando el código y las normas establecidas en cada caso, de lo contrario puede provocar accidentes.
- En los casos en que la geometría del vado genere desniveles bruscos en la acera (peldaño), como en el caso de los vados tipo 100 y 120, estos desniveles deben estar protegidos mediante la colocación de algún elemento (papelera, semáforo, báculo...). También es recomendable en el caso de los vados de tipo barca.

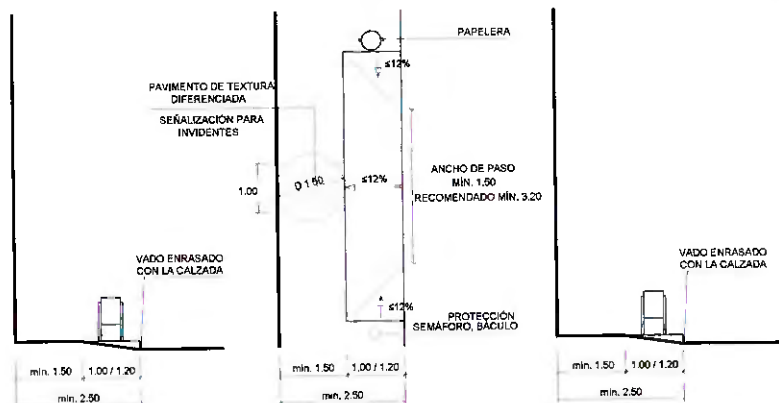
CRITERIOS DE UBICACIÓN

Recomendaciones

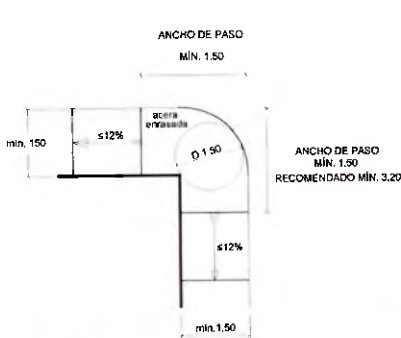
VADO DE PEATONES DE 1 PENDIENTE (VADO 100/120)



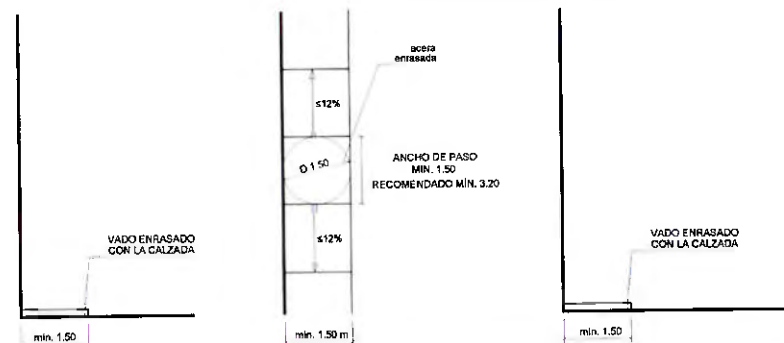
VADO DE PEATONES DE 3 PENDIENTES (VADO BARCA)



VADO DE PEATONES DE 2 PENDIENTES EN ESQUINA (VADO DEPRIMIDO)



VADO DE PEATONES DE 2 PENDIENTES EN TRAMO RECTO (VADO DEPRIMIDO)



2.2.3 Elementos de mobiliario urbano

CRITERIOS GENERALES DE DISEÑO Y UBICACIÓN.

Se trata de aquellos elementos pioneros que aparecieron cuando se empezó a proyectar el espacio público entendido como espacio de relación dotado de servicios para el ciudadano.

Con relación al diseño, los elementos de mobiliario urbano deben seguir algunos criterios generales:

- No presentar elementos salientes que vuelen más de 15 cm.
- Deben ser fácilmente identificables.
- Los materiales deben ser resistentes a la intemperie y a los malos usos.

Con relación a la ubicación, los elementos de mobiliario urbano deben seguir, como criterios generales, lo mencionado a seguir:

- Los elementos de mobiliario urbano deben estar, preferentemente, alineados al borde exterior de la acera.
- En su ubicación deben respetar el espacio destinado a la circulación de peatones, compuesta por una franja de 1,50 m de ancho por 2,10 m de alto.
- En el caso de elementos repetidos en un mismo lugar, dispuestos dejando espacio intermedio, la distancia entre ellos debe ser como mínimo de 1,50 m.
- En el caso de elementos que permiten su utilización por parte de los peatones (bancos, fuentes, etc.), esta debe ser considerada a la hora de definir la ubicación del elemento.

Se recomienda ser prudentes ante la diversidad de la oferta y tender a la simplificación, reduciendo a unos pocos modelos bien escogidos el abanico de posibilidades. De este modo se facilita el mantenimiento y también la identificación por parte del ciudadano.

PLAN DE ACCESIBILIDAD - MEJORAS
2. Criterios básicos en accesibilidad

EJEMPLO DE APLICACIÓN.

Banco

Es el elemento diseñado para sentarse en él, para descansar, generalmente estrecho y largo, puede tener respaldo y suelen caber dos o más personas.

USOS PROPIOS Sentarse **OTROS USOS** Leer, conversar, comer, dormir .. / Atar bicicletas / Límite o protección

CRITERIOS DE DISEÑO

Los parámetros del banco ideal, están directamente relacionados con las características del cuerpo de cada usuario y su modo de sentarse. Existen múltiples formas de sentarse y de usar un banco, y por ello diseños que satisfacen unas necesidades y no otras.

Recomendaciones

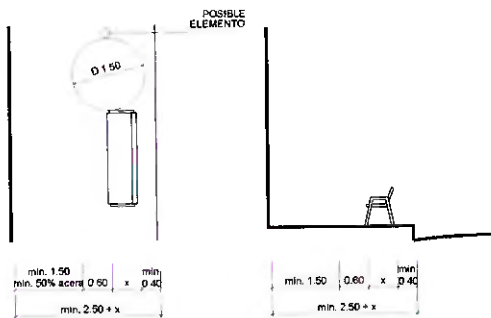
- Debe tener respaldo y apoyabrazos para facilitar la acción de sentarse y levantarse.
- Cabe considerar especialmente relevantes parámetros como la altura y la profundidad del asiento y la altura del respaldo. Según las normas AENOR, la profundidad del asiento debe ser de entre 40 y 45 cm y la altura del respaldo de 40 cm como mínimo. Se recomienda que la altura del asiento sea de unos 45 cm con un margen de ± 2 cm.
- No debe tener elementos salientes que vuelen más de 15 cm.
- Los materiales deberían ser recuperables, y en el caso de la madera, procedente de fuentes controladas.
- Los materiales deberían ser resistentes a la intemperie.
- El asiento debería ser de un material que no se caliente ni se enfríe con facilidad.
- Debe ser resistente al vandalismo.

CRITERIOS DE UBICACIÓN

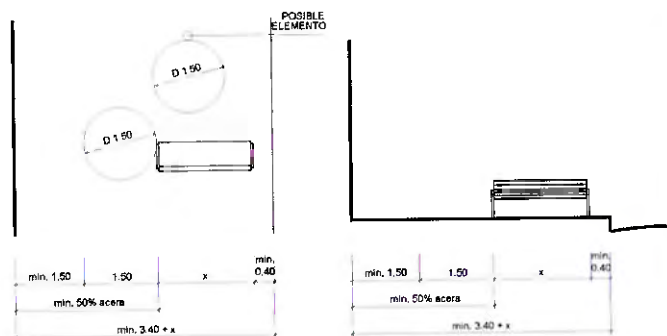
Recomendaciones

- Evitar la ubicación de bancos de espalda a la calzada en calles con un volumen de circulación considerable.
- Evitar la ubicación de cara excesivamente próxima a muros y fachadas.
- Determinadas distancias y posiciones entre los bancos individuales (butacas y sillas) pueden dificultar la conversación y la relación entre los usuarios.
- Deben tenerse en cuenta las posibles interacciones con otros elementos próximos.

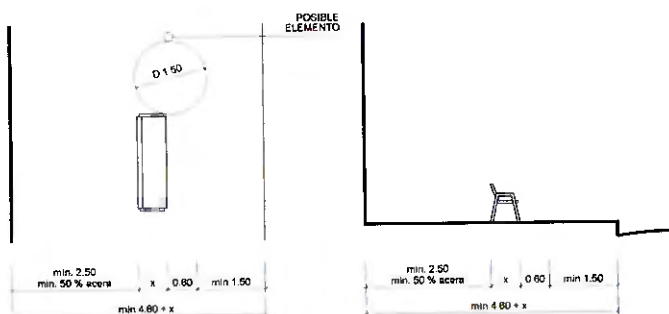
POSICIÓN A



POSICIÓN B



POSICIÓN C



2.2.4 Calles

CRITERIOS GENERALES DE DISEÑO.

Introducción.

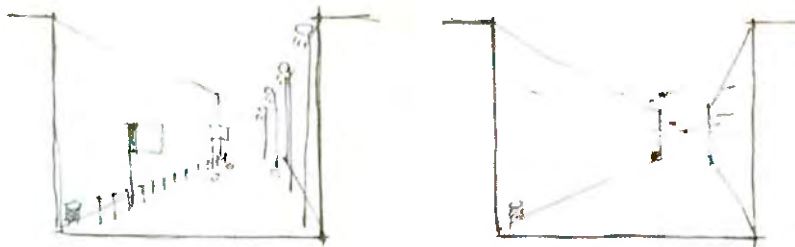
Las calles constituyen la mayor parte del espacio público de nuestras ciudades. En este apartado dedicado a su estudio, se presentan los criterios básicos que resultan de una análisis y sistematización de las diversas tipologías de sección de calle posibles, atendiendo a factores diversos como son su tamaño, su uso, su carácter...

En estos ejemplos, se han ensayado las posibilidades de implantación de los diferentes elementos urbanos en cada una de las diferentes secciones, siempre tratando de conseguir orden y claridad a la vez que liberar el máximo espacio para el peatón.

No se trata de secciones de proyecto que pretendan resolver casos particulares, sino de esquemas tipo que sirvan como herramienta de consulta y análisis a la hora de establecer criterios. El grafismo utilizado (iconos y franjas) responde precisamente a ese deseado grado de abstracción.

Conceptos básicos para la colocación de elementos en el espacio público

eliminar



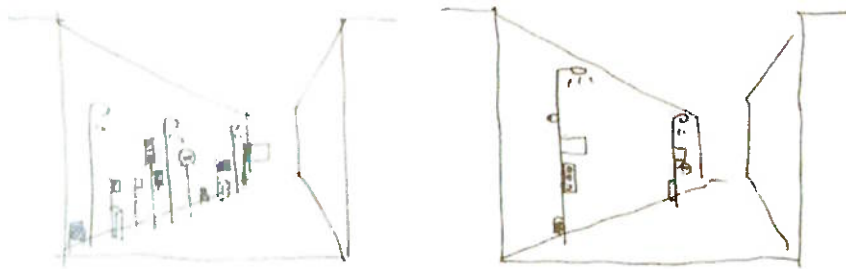
Eliminar todo aquello innecesario, obsoleto o redundante. Liberar el espacio público de todo lo que no necesita es liberar al peatón de estorbos y obstáculos, a la vez que facilita el mantenimiento.

enterrar



El subsuelo es un espacio con gran potencial en la ciudad. Todo lo que está enterrado no está en superficie. Pero debe estar enterrado en orden y con sistema.

agrupar



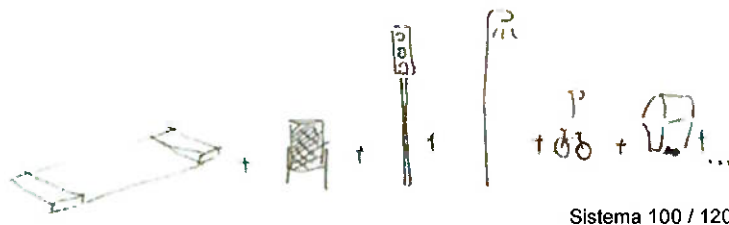
Evitar la dispersión y la redundancia de soportes verticales contribuye al orden y a liberar espacio para el peatón. Muchos elementos de señalización e iluminación pueden agruparse minimizando la ocupación.

innovar



En una sociedad moderna parece imposible ignorar los avances y ventajas que la técnica nos proporciona. La presencia de las nuevas tecnologías en nuestras calles será un reto en el futuro.

sistematizar



Sistematizar es crear un orden con reglas conocidas, que facilitan el uso al ciudadano. La implantación de sistemas como el del vado 100/120, ayudan al establecimiento de hábitos y contribuyen a la comprensión y legibilidad de la ciudad.

CRITERIOS DIMENSIONALES

Para desarrollar las secciones y determinar su viabilidad ha sido necesario establecer unos criterios dimensionales básicos que permitieran la sistematización y ordenación del proceso. Estos criterios han sido básicamente los siguientes:

- **Ancho mínimo de paso para los peatones 1,50m.**
- **Ancho mínimo de franja rodada para los vehículos 3,50m.**
La necesidad de paso de los vehículos de servicios y emergencias (bomberos, ambulancias, camiones de recogida de basuras...) hace que en los casos con un carril único de circulación, éste tenga que cumplir unos mínimos dimensionales.
- **Proporción entre espacio destinado a peatones y a vehículos.**
Proporción **máxima** de calzada o franja vehicular: **60% del ancho total de la calle.**
Proporción **mínima** de aceras o franja para peatones: **40% del ancho total de la calle.**
Se considera conveniente que la ocupación física de la calle por parte de los vehículos no exceda del 60%.

Fichas con secciones de calle

Los esquemas dan pautas dimensionales de máximos y mínimos para la definición de la sección de la calle y para la colocación de los diferentes elementos urbanos.

COLOCACIÓN DE ELEMENTOS

Estas fichas, tienen una función de consulta y huyen de la concreción propia del proyecto. Es por este motivo que a la hora de introducir los elementos urbanos se ha intentado hacerlo de una manera que permitiera la flexibilidad pero que a la vez estableciera unas pautas de orden y claridad. Se han utilizado los iconos que aparecen identificados en la tabla de la página anterior. Con el fin de simplificar los dibujos se han grafiado los elementos únicamente a uno de los lados de la sección, aunque debe entenderse que de no indicarse lo contrario se trata de disposiciones básicamente simétricas.



FRANJA PRINCIPAL Y SECUNDARIA

El sistema utilizado para la sistematización en la ubicación de los elementos ha sido el de definir dos franjas de ocupación, la principal y la secundaria. Cada una de ellas se muestran mediante un tramado, más oscuro en el caso de la franja principal y más claro en el caso de la secundaria.

La **franja principal**, directamente relacionada con el ancho del vado 100/120, es aquella que se sitúa más cerca de la calzada y que acoge de forma ordenada aquellos **elementos básicos**, que forman parte de la urbanización básica de la calle (vados de peatones, papeleras, árboles y alcorques, buzones de recogida neumática de basuras, elementos de iluminación y soportes multifuncionales, aparcamientos de bicicleta...). Estos elementos aparecen directamente ubicados en columna sobre la pastilla que delimita la franja principal y grafiados en color negro.

Esta franja también puede acoger de forma ocasional otros **elementos adicionales** que por su dimensión pueden llegar a caber en ella. Estos elementos aparecen en columna, en orden ascendente según sus requerimientos espaciales, y grafiados en color gris a la izquierda de la columna de elementos básicos.

La **franja secundaria**, entendida como límite de ocupación máxima puntual, supone una posible ampliación de la franja principal que puede ser necesaria en casos concretos. No se trata pues de una franja espacialmente continua, sino de un límite para la ubicación esporádica de **elementos secundarios** que supongan una mayor ocupación de la acera (quioscos, marquesinas de transporte...). El límite de esta franja nunca irá más allá del 50% del ancho de la acera.

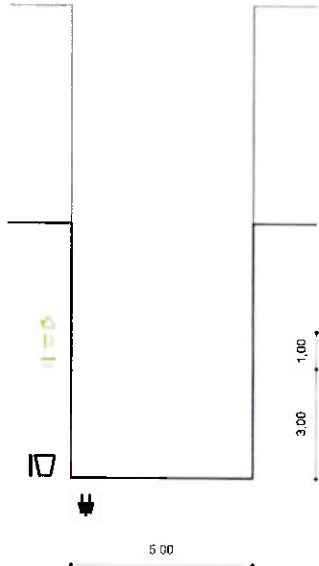
Sistematizar. El sistema 100/120

En aceras a partir de 2,50 metros de ancho es posible la colocación de un vado del tipo 100 o 120. Se propone en estos casos la implantación del sistema 100/120 que supone la asociación de diversos elementos como son la papeleras, el semáforo o báculo, los contenedores de basura, y los aparcamientos de bicicletas u otros, a un elemento referencial que es el vado 100/120. En los gráficos, estos elementos aparecen enmarcados en un recuadro verde, a modo de cartucho.

La claridad del conjunto unida a la capacidad referencial del propio cruce, convierten al sistema 100/120 en un elemento que contribuye a la legibilidad de la ciudad y en consecuencia a la generación de hábito en el ciudadano. Si sabemos que siempre encontraremos una papeleras en el vado de la esquina, tal vez es más fácil deshacernos de ese papel que nos molesta. Es un sistema que puede crecer y enriquecerse con otros elementos en función de las necesidades de cada ciudad y del paso del tiempo (cabinas telefónicas, conexión a internet, etc)

ancho de calle $5 \leq x < 6$

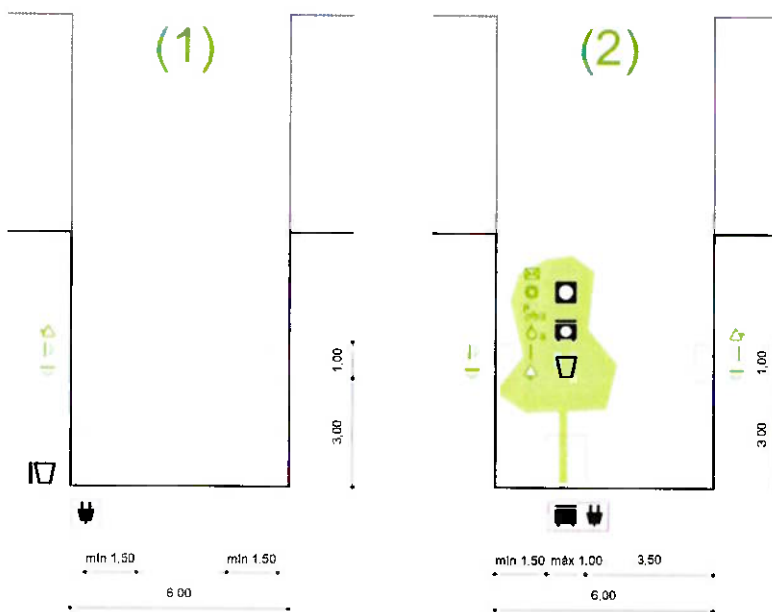
A1a



El ancho permite el paso de un vehículo sin muchos problemas, pero no garantiza al peatón la franja libre de 1,50 m. Por lo tanto, la posibilidad de permitir un cierto tráfico rodado y el tipo de restricción a aplicar **deberá** determinarse en función del uso y las circunstancias concretas de cada calle.

ancho de calle $6 \leq x < 7$

A1a



En los casos A1 y A2 (plataforma única) se ha fijado el ancho mínimo de la franja rodada en 3,50 metros.

A partir de los 6 metros, el ancho de la calle nos permite comenzar a garantizar el ancho mínimo de paso libre para los peatones de 1,50 m a ambos lados de la calle cuando pasa un vehículo. Una disposición de elementos tal como la (1) permitiría el paso de peatones a ambos lados en momentos de carga o descarga de ciertos vehículos, mientras que la (2) solo lo permitiría en un lado. El uso de la calle (comercial o residencial) y el tipo de restricción nos determinará la conveniencia de una opción o la otra.

2.2.5 Cruces

CRITERIOS GENERALES DE DISEÑO.

Introducción

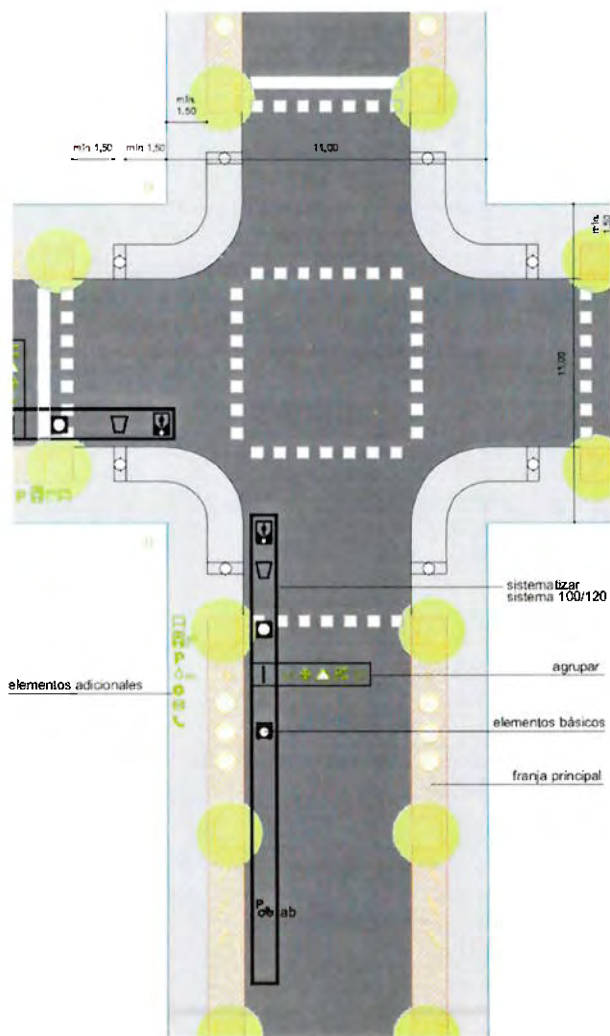
En medio del complejo sistema que conforma la ciudad, el cruce pasa a ser el lugar de encuentro asumiendo un valor organizador y referencial de suma importancia. El cruce es a la vez punto de intercambio y de conflicto. La voluntad sistematizadora de este trabajo busca precisamente potenciar esta función referencial del cruce convirtiendo cada cruce en un potencial nodo donde confluyen redes, flujos y sistemas diversos.

De entre todas las opciones de cruces posibles, se reproducen las más significativas, aquellas que de forma más habitual se pueden encontrar en las ciudades.

Los esquemas dan pautas dimensionales de máximos y mínimos para la definición de los cruces y para la colocación de los diferentes elementos urbanos.

COLOCACIÓN DE ELEMENTOS

La colocación de los elementos y el código de franjas usado responde a los mismos criterios que se han usado en las fichas de secciones. La introducción de los elementos urbanos se ha hecho también de manera que permitiera la flexibilidad pero que al mismo tiempo estableciera unas pautas de orden y claridad, pero siempre huyendo de la concreción propia del proyecto.



FRANJA PRINCIPAL Y SECUNDARIA

Se mantiene el sistema de franjas de ocupación, principal y secundaria, utilizado en las fichas de secciones.

Cada una de ellas se muestran mediante un tramado, más oscuro en el caso de la franja principal y más claro en el caso de la secundaria.

La **franja principal**, directamente relacionada con el ancho del vado 100/120, es aquella que se sitúa más cerca de la calzada y que acoge de forma ordenada aquellos **elementos básicos**, que forman parte de la urbanización básica de la calle (vados de peatones, papeleras, árboles y alcorques, buzones de recogida neumática de basuras, elementos de iluminación y soportes multifuncionales, aparcamientos de bicicleta...). Estos elementos aparecen directamente ubicados en columna sobre la pastilla que delimita la franja principal y grafados en color negro.

Esta franja también puede acoger de forma ocasional otros **elementos adicionales** que por su dimensión pueden llegar a caber en ella. Estos elementos aparecen en columna, en orden ascendente según sus requerimientos espaciales, y grafados en color gris a la izquierda de la columna de elementos básicos.

La **franja secundaria**, entendida como límite de ocupación máxima puntual, supone una posible ampliación de la franja principal que puede ser necesaria en casos concretos. No se trata pues de una franja espacialmente continua, sino de un límite para la ubicación esporádica de **elementos secundarios** que supongan una mayor ocupación de la acera (quioscos, marquesinas de transporte...). El límite de esta franja nunca irá más allá del 50% del ancho de la acera.

Sistematizar. El sistema 100/120

En aceras a partir de 2,50 metros de ancho es posible la colocación de un vado del tipo 100 o 120. Se propone en estos casos la implantación del sistema 100/120 que supone la asociación de diversos elementos como son la papeleras, el semáforo o báculo, los contenedores de basura, y los aparcamientos de bicicletas u otros, a un elemento referencial que es el vado 100/120. En los gráficos, estos elementos aparecen enmarcados en un recuadro verde, a modo de cartucho.

La claridad del conjunto unida a la capacidad referencial del propio cruce, convierten al sistema 100/120 en un elemento que contribuye a la legibilidad de la ciudad y en consecuencia a la generación de hábito en el ciudadano. Si sabemos que siempre encontraremos una papeleras en el vado de la esquina, tal vez es más fácil deshacernos de ese papel que nos molesta. Es un sistema que puede crecer y enriquecerse con otros elementos en función de las necesidades de cada ciudad y del paso del tiempo (cabinas telefónicas, conexión a internet, etc)

CRITERIOS DIMENSIONALES PARA LA DEFINICIÓN DE CRUCES Y LA COLOCACIÓN DE ELEMENTOS URBANOS

Los criterios usados para la definición de los diferentes cruces son básicamente los mismos que se han usado para definir las secciones.

Lo mismo pasa con los elementos urbanos, también representados mediante el correspondiente icono.

Hay algunos criterios específicos de los cruces, tanto para la definición del propio cruce como para la ubicación de los elementos urbanos.

- **Distancia de protección, de 5 m como mínimo, desde la esquina hasta el primer elemento, en calles de plataforma única.**

A pesar de las restricciones de paso del tránsito que se aplican en muchas calles de plataforma única, la necesidad de paso y giro de vehículos de emergencia y servicios (bomberos, ambulancias, tractores, recogida de basuras...), recomienda dejar una distancia de 5 m entre la esquina y la colocación del primer elemento.

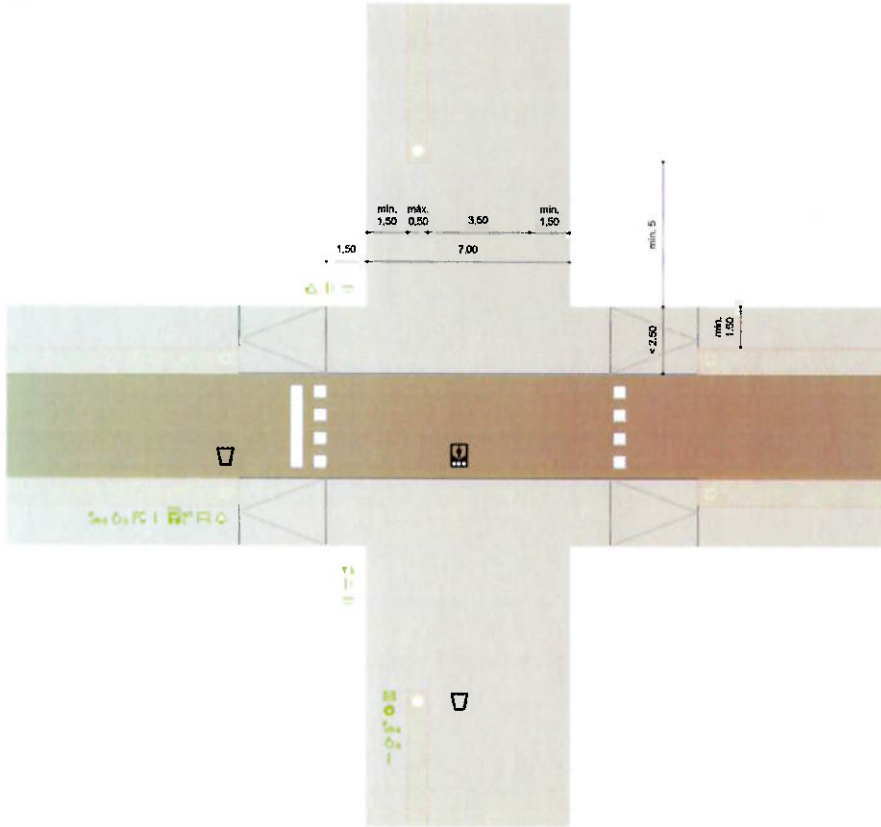
- **El radio de giro de vehículos considerado para el diseño de propuestas será de 6 m como mínimo.**

- **Inicio del vado a 1,50 m de la esquina para facilitar la correcta orientación de los invidentes.**

El inicio del vado siempre a una distancia fija en relación a la esquina, permite al invidente encarar el vado de forma segura una vez detectado el punto de giro de la fachada.

cruce B1 - A2

cruce 6



Propuesta de cruce entre una calle B1 (calle con acera angosta) y A2 (plataforma única), con prioridad de B1.

En el caso de querer invertir la prioridad podría aplicarse la solución del cruce 7.

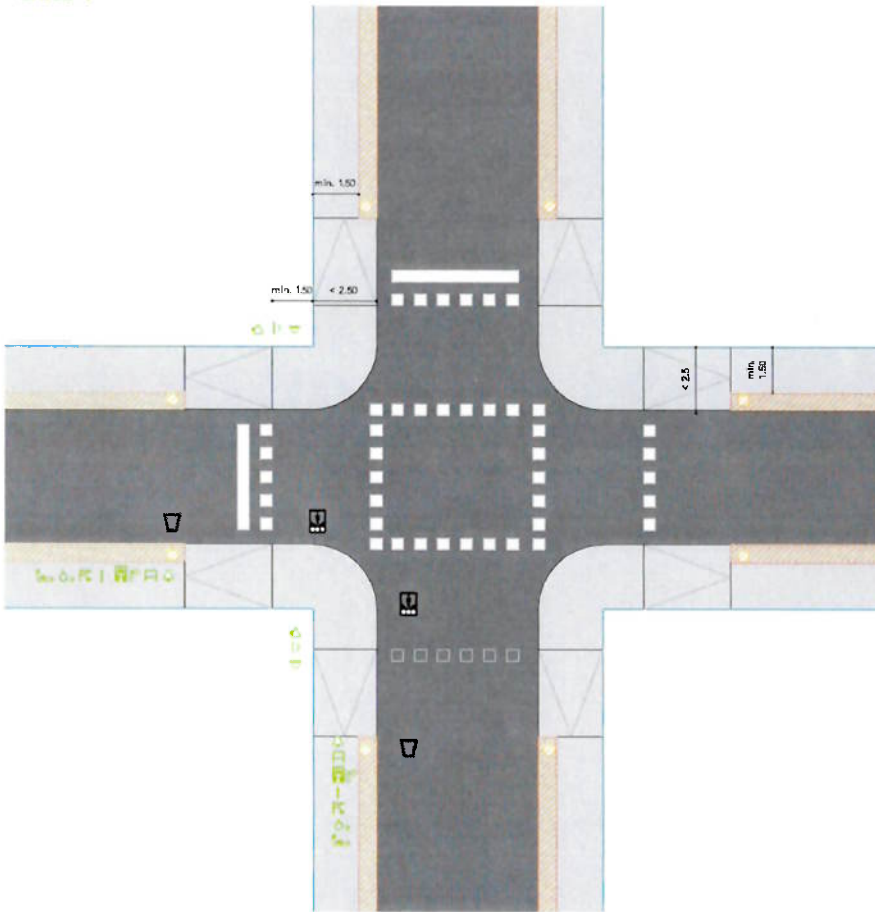
En el caso de que en la calle B1 quepan elementos, tendrán que ir colocados a lo largo de la franja destinada a este uso.

Las papeleras y los contenedores de basuras de recogida neumática deberían colocarse en la medida de lo posible en una posición vinculada a la esquina.

En la calle A2 (plataforma única) no debería haber ningún elemento a menos de 5 metros de la esquina para asegurar el giro de un vehículo de emergencia.

cruce B1 - B1

cruce 8



El vado de peatones colocado en la esquina responde a la voluntad de buscar una solución al problema de la señalización de los vados para los invidentes. El usuario, una vez detecta la esquina, sabe que se encuentra delante del vado. Este se desplaza al menos 1,50 metros para asegurar el correcto ingreso del invidente. El encuentro entre dos calles B1 (calles con aceras angostas), genera un cruce con la imposibilidad de la utilización del vado 120. Se debería, entonces, utilizar la solución de acera deprimida (en ningún caso se debería de superar el 8% de pendiente). La rampa, no tendría que empezar en la esquina, debería arrancar al menos a 1,50 metros de la esquina. Este hecho permitiría solucionar el problema de la señalización de los vados para los invidentes. El usuario, una vez detecta la esquina, sabe que se encuentra delante del vado. A su vez se sigue asegurando un recorrido rectilíneo sin obstáculos para el peatón. Los elementos deberán ir colocados en la franja destinada a este uso. Las papeleras y los contenedores de basuras de recogida neumática se deberían colocar en la medida de lo posible en una posición vinculada a la esquina.

2.3- Edificación

Este documento de investigación, constituye de nuevo una herramienta de consulta con una síntesis de recomendaciones y esquemas que complementan las diversas normativas en los ámbitos de la accesibilidad y la edificación.

A pesar de las particularidades de cada caso y de la variedad de programas, es posible establecer unos parámetros básicos comunes en cuanto a accesibilidad se refiere. Conocer y comprender los principales parámetros determinados por las características de los posibles usuarios es la primera condición para poder proceder a crear nuevos espacios o reformar los existentes. Se trata de establecer unas bases que unidas al sentido común, siempre imprescindible, sirvan de programa a la elaboración de buenos diseños y materializaciones, que además sean accesibles y para todos.

A menudo se relaciona la accesibilidad únicamente con el colectivo de personas con discapacidades y problemas de movilidad graves. Provocar la reflexión y proporcionar una visión mucho más amplia desde la perspectiva de la diversidad y el diseño para todos es otro de los objetivos de este documento. Las mismas condiciones que hacen posible desenvolverse con relativa normalidad a las personas con discapacidades físicas o sensoriales, también facilitan el uso a un sinnúmero de ciudadanos que muchas veces no se tienen en cuenta cuando se habla de accesibilidad. Una puerta ancha permite el paso de una silla de ruedas pero también facilita el acceso a quien va cargado con maletas o lleva un cochecito de bebé. Un acceso a nivel es imprescindible para aquel que va en silla de ruedas pero también es mucho mejor para cualquier anciano o para un joven lesionado.

Según estas consideraciones, los parámetros de accesibilidad en edificios públicos presentados en las siguientes páginas, contienen parámetros globales de diseño y el desarrollo de los mismos en uno de los ejemplos de espacio más emblemáticos en términos de accesibilidad: el baño público.

2.3.1 Requisitos básicos de accesibilidad

2.3.1.0- INTRODUCCIÓN.

Garantizar la accesibilidad global de un edificio público, significa garantizar que cualquier persona puede tener acceso a él y disfrutar de los diferentes servicios que en él se ofrecen, independientemente de su edad, sexo, origen cultural o grado de capacidad. Para ello deben cumplirse una serie de requisitos relativos a las acciones y actividades básicas a desempeñar que son las que se enuncian a continuación. En el conjunto del documento se identifica cada uno de estos requisitos con su icono correspondiente:



- Acceder

Es la condición primordial para poder disfrutar de cualquier servicio desarrollado en un espacio. El acceso está básicamente condicionado por el tamaño y diseño de la puerta, en caso de haberla, y por la necesidad de que no exista ningún resalte o peldaño en este punto que impida acceder a determinadas personas con dificultades de movilidad.



- Circular

Una vez hemos accedido a un edificio, un espacio, o un servicio, debemos poder circular y movernos en su interior. Aspectos como el dimensionado mínimo de estos espacios, anchuras y alturas de paso libre, o la disposición del mobiliario, inciden directamente en la posibilidad de circular en un entorno, girar, moverse...



- Comunicarse

Dentro de un espacio o servicio debemos poder comunicarnos correctamente y percibir o emitir los diversos mensajes, en las diferentes modalidades existentes. Esto comprende desde los simples paneles de información y señalización, hasta la comunicación verbal, pasando por la comunicación táctil, o las señales lumínicas y acústicas, incluyendo la señalización de emergencia.



- Utilizar

Poder usar los diferentes elementos que se hallan en cada uno de los servicios es del todo imprescindible. De nada sirve acceder a un espacio o poder circular por él, si no podemos hacer uso de los diversos elementos o dispositivos relacionados con cada actividad. Los parámetros de alcance, accionamiento y agarre son los que determinan la posibilidad o no de utilización por parte de los diversos usuarios.



- Accesibilidad Global

El cumplimiento de todos y cada uno de los requisitos anteriores en la totalidad de sus dependencias y servicios, y a la vez en todo el conjunto, garantiza la Accesibilidad Global de un edificio.

2.3.1 Requisitos básicos de accesibilidad

2.3.1.1- PARÁMETROS DE DISEÑO.

Cumplir con los requisitos básicos de accesibilidad (**acceder, circular, comunicarse, y utilizar**) implica necesariamente guiarse por una serie de parámetros de diseño que fijan unas dimensiones mínimas y ciertas características de diseño, y que garantizan un correcto funcionamiento y posibilitan la accesibilidad y el uso por parte de la mayor diversidad de usuarios posible.

- Parámetros antropométricos.

Al inicio de este capítulo, se incluye una tabla gráfica donde se estudia la relación directa de la mayoría de parámetros dimensionales de paso con las medidas y características del cuerpo humano, siempre teniendo en cuenta la diversidad de los posibles usuarios y el mayor número de situaciones posibles (págs 10 y 11).

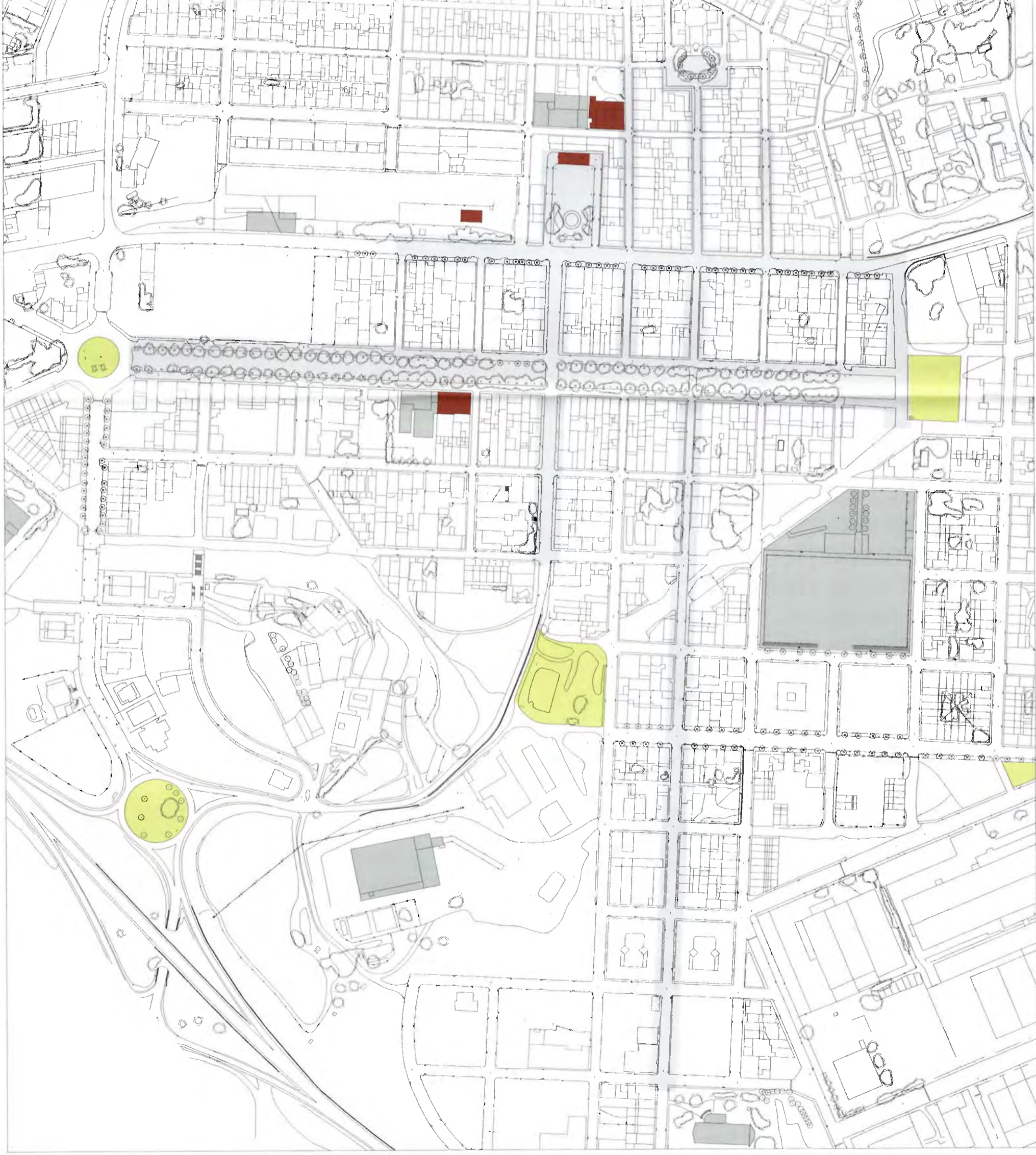
PARÁMETROS ANTRÓPOMÉTRICOS	PASO	altura	
		ancho de paso	
	CIRCULACIÓN	altura	
		ancho de paso	
	GIRO	radio libre	
	ALCANCE	lateral	plano vertical
		frontal	plano horizontal
			plano vertical
		plano horizontal	



- Acceder, Circular, Comunicarse, Utilizar.

Inmediatamente después de las tablas de parámetros antropométricos, se han analizado los principales parámetros y condiciones de diseño para garantizar el cumplimiento de cada uno de los requisitos de accesibilidad: **acceder, circular, comunicarse, y utilizar**.

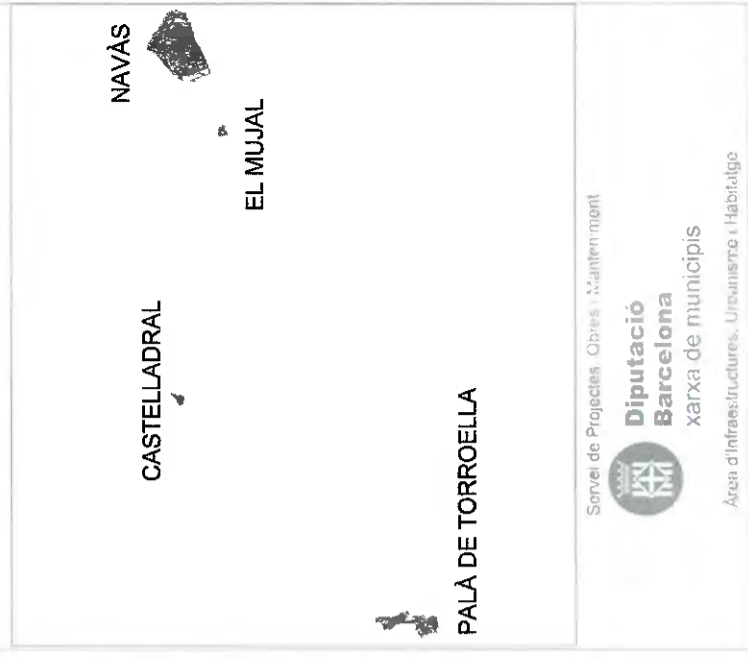
Cada uno de los elementos o campos estudiados se identifica con un icono. Vinculadas a cada uno de ellos se detallan las principales características en relación a ese elemento o parámetro. La utilización de este sistema iconográfico nos permite asociar estos conceptos a los diferentes gráficos que pueden encontrarse a lo largo del trabajo.



NAVÀS

PLÀNOL COM1: SITUACIÓ DELS ELEMENTS DE COMUNICACIÓ

- UBICACIÓ D'EDIFICIS ANALITZATS
- CENTRES I FOCUS
- PLACES I PARCS
- FASE PRIORITÀRIA



2.Pressupost del Pla

2.1.Pressupost per capítols

2.1.1. Via Pública:

PARTIDA PRESSUPOSTÀRIA	SUMA TOTAL PER PARTIDA	IMPREVISTOS 20%	OBRES A PETICIÓ D'USUARIS 3%	TOTAL EUROS
MANTENIMENT	42.617,39 €	8.523,48 €	1.278,52 €	52.419,39 €
PAM	269.518,00 €	53.903,60 €	8.085,54 €	331.507,14 €
ACCESSIBILITAT	134.745,40 €	26.949,08 €	4.042,36 €	165.736,84 €
TOTALS	446.880,79 €	89.376,16 €	13.406,42 €	549.663,37 €
PRESSUPOST D'EXECUCIÓ MATERIAL (PEM)				549.663,37 €
DESPESES GENERALS (13% PEM)				71.456,24 €
BENEFICI INDUSTRIAL (6% PEM)				32.979,80 €
REDACCIÓ DE PROJECTE I DIRECCIÓ D'OBRA (8% PEM)				43.973,07 €
TOTAL BASE IMPOSABLE (BI)				698.072,48 €
GESTIÓ DEL PLA (3% BI)				20.942,17 €
IVA (16% BI)				111.691,60 €
TOTAL				830.706,25 €

2.1.2. Edificació

Degut a la manca d'informació en paper o digital dels edificis, no es va poder valorar amb precisió cap dels edificis, per això no hi ha PEM (pressupost d'execució material) en cap cas. Es va realitzar un quadre amb el nivell d'intervenció estimatiu de cada edifici, que s'adjunta a continuació.

NÚM.	NOM EDIFICI	TIPUS AUDIT.	NIVELL
1	AJUNTAMENT	C	2
2	BIBLIOTECA	C	1
3	ZONA ESPORTIVA	C	1
4	L'EIX LLEURE SALUT I ESPORT (piscina)	C	1
5	PAVELLÓ ESPORTIU	C	1
6	CEIP Sant Jordi	C	2
7	LLAR D'INFANTS (digital)	C	1
8	ESCOLA DE MÚSICA	C	1
9	CASAL SANT GENÍS	C	2
10	CLUB D'AVIS	C	2
11	RESIDENCIA D'AVIS	C	1
12	CAP	C	1
13	CEMENTIRI	C	2
14	TEATRE (Palà de Torroella)	C	1
15	PISTA SANT JORDI	C	1
16	ESTACIÓ D'AUTOBÚS	C	1
17	CAMP D'FUTBOL (Palà de Torroella)	C	2

Referències:

NIVELL 1: 0 - 10.000 €

NIVELL 2: 10.000 - 100.000 €

NIVELL 3: 100.000 - 1.000.000 €

NIVELL 99: No valorats

2.1.3. Transport:

Nº DE PARADES	TOTAL EUROS
1	1.084,79 €
2	2.945,51 €
3	1.247,27 €
4	2.418,50 €
Total autobús	7.696,07 €
Intervenció Places d'Aparcament Reservat (P.A.R.)	
Número de P.A.R. proposades	12
Total P.A.R.	7.898,88 €
PRESSUPOST D'EXECUCIÓ MATERIAL (PEM)	
	15.594,95 €
DESPESES GENERALS (13% PEM)	2.027,34 €
BENEFICI INDUSTRIAL (6% PEM)	935,70 €
REDACCIÓ DE PROJECTE I DIRECCIÓ D'OBRA (8% PEM)	1.247,60 €
TOTAL BASE IMPOSABLE (BI)	19.805,59 €
GESTIÓ DEL PLA (3% BI)	594,17 €
IVA (16% BI)	3.168,89 €
TOTAL	23.568,65 €

2.2. Pressupost del Pla

2.2.1. Pressupostos resum (PEM) per cadascun dels capítols: Via Pública, Edificis, Transport:

PRESSUPOST DEL PLA	TOTAL EUROS
Pla d'accessibilitat en la Via Pública	830.706,25 €
Pla d'accessibilitat en el Transport	23.568,65 €
TOTAL	854.274,90 €

3. Proposta a curt termini

3.1. Pressupost resum

PRESSUPOST DEL PLA	TOTAL EUROS
Pla d'accessibilitat en la Via Pública	
Fase prioritària	830.706,25 €
Pla d'accessibilitat en el Transport	
Places d'aparcament reservat (PAR)	11.937,58 €
TOTAL	842.643,83 €

3.2 Proposta detallada

3.2.1 Via Pública

Dins de la Fase Prioritària, hi ha petits trams d'itinerari considerats inaccessibles. Suggestim com a actuació prioritària l'eliminació dels punts perillosos trobats en aquest sector, com poden ser inexistència de claquetes d'instal·lació o paviment en mal estat. L'estat general de l'accessibilitat en la Fase Prioritària no presenta la necessitat d'obres d'actuació d'urgència.

3.2.2 Edificació

Considerant el caràcter del seu ús i l'estat de l'accessibilitat diagnosticada en cada cas, s'ha definit un llistat d'edificis prioritàris per els que considerem que les actuacions proposades són de major urgència.

NÚM.	NOM EDIFICI	ÚS	TIPUS AUDIT.
1	AJUNTAMENT	Administratiu	C
6	CEIP Sant Jordi	Educatiu	C
9	CASAL SANT GENÍS	Cultural	C
10	CLUB D'AVIS	Social	C
12	CAP	Sanitari	C
13	CEMENTIRI	Administratiu	C
17	CAMP D'FUTBOL (Palà de Torroella)	Altres	C

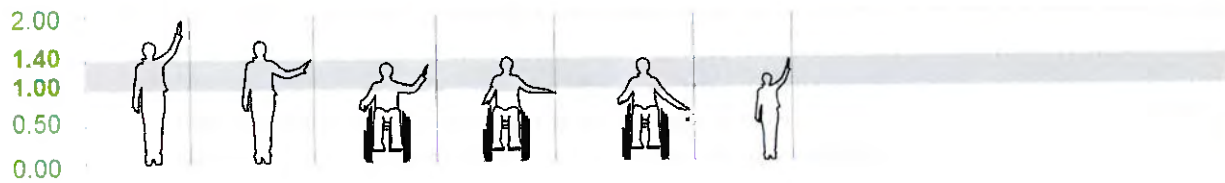
Així mateix, l'elaboració de les propostes i la sectorització del pressupost, permet determinar com a prioritat dins de cada edifici, els accessos, els serveis higiènics, i la resta de llocs destinats a l'atenció pública

3.2.3 Transport

Són considerades prioritàries les actuacions vinculades a les parades de l'autobus que no disposen de senyalització, seguides de la col·locació de les PAR proposades dins de la Fase Prioritària.

Parámetros de alcance

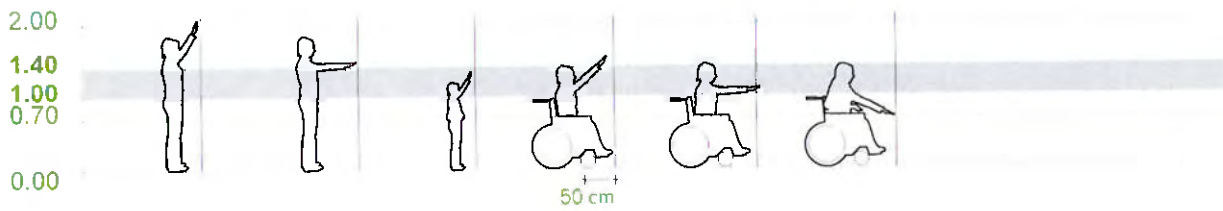
- Alcance lateral sobre un plano vertical



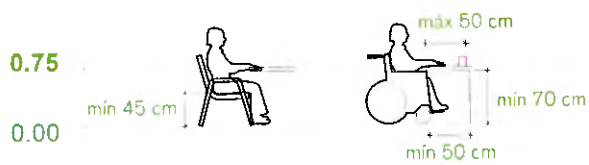
- Alcance lateral sobre un plano horizontal



- Alcance frontal sobre un plano vertical



- Alcance frontal sobre un plano horizontal

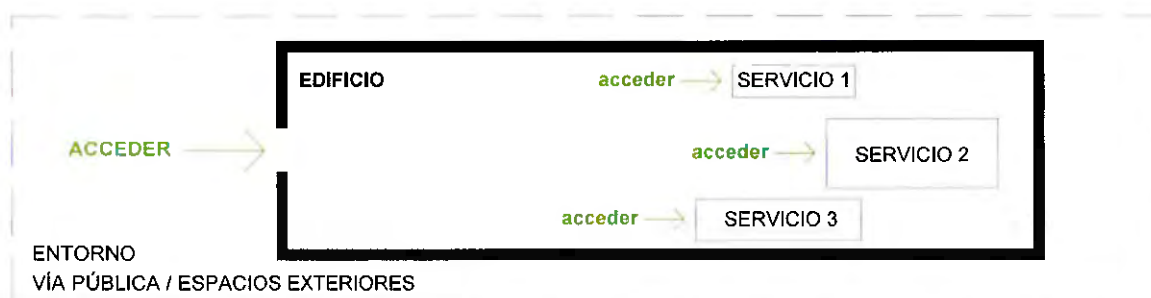




Acceder. Condiciones para el acceso.

La primera condición para la accesibilidad global es la de poder llegar y acceder al interior del edificio. Para poder llegar hasta el punto de acceso son especialmente importantes las condiciones del entorno del edificio: vía pública, transporte público, espacios exteriores del propio edificio (jardines, porches, patios...).

Una vez dentro, debemos poder acceder a cada uno de los espacios, servicios o dependencias que se encuentran en el edificio.



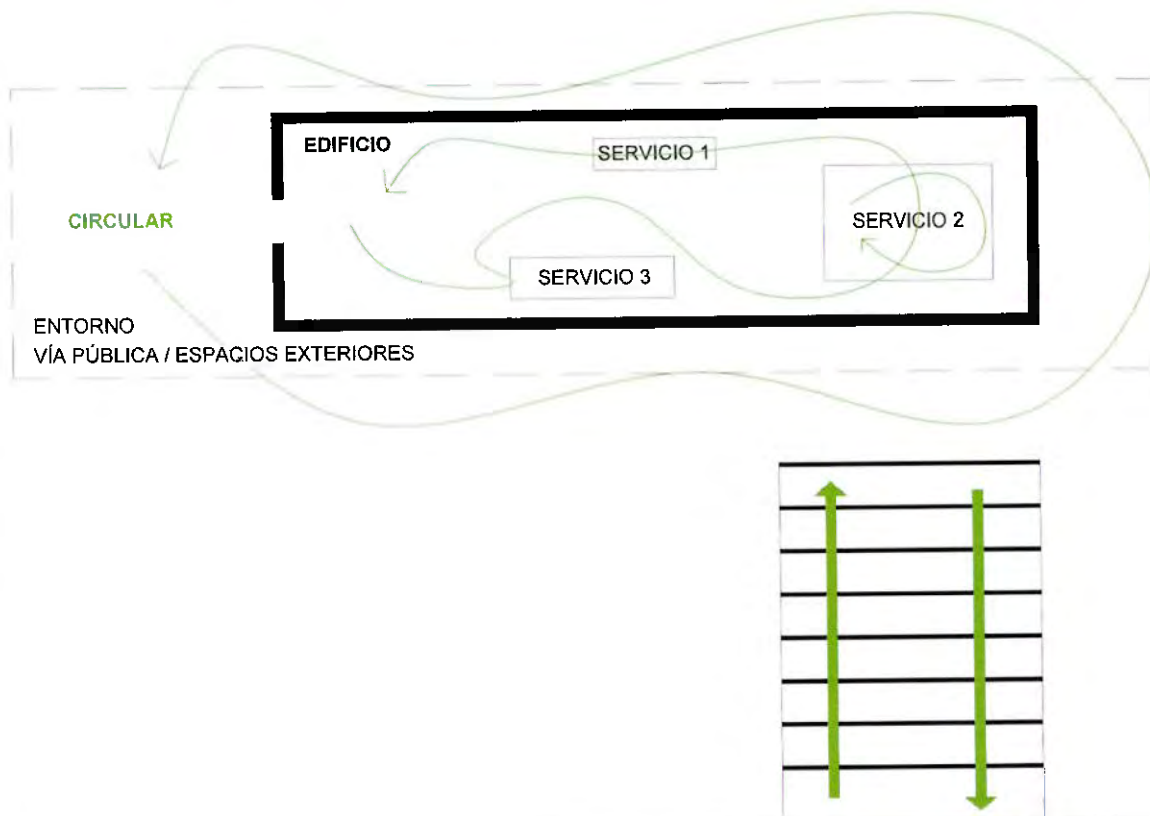
Los aspectos que condicionan el acceso son básicamente tres:

- Poder acceder **a nivel** o mediante una suave rampa (en el caso de que exista desnivel en el punto de acceso) es un requerimiento básico para poder garantizar la accesibilidad.
- En caso de que exista una **puerta**, sus características dimensionales y de diseño y sus mecanismos de apertura o cierre.
- Las características dimensionales y de diseño del **umbral** y de los ámbitos inmediatos a la puerta (delante y detrás de ella).



Circular. Condiciones para la circulación.

Una vez dentro del edificio, hemos de poder circular cómodamente por él a través de los correspondientes espacios de conexión y recorridos, horizontales o verticales, hasta cada uno de los espacios, servicios o dependencias que alberga. También hemos de poder circular por el interior de cada uno de estos espacios o dependencias de acuerdo al uso previsto en cada uno de ellos.



Básicamente la circulación depende de:

- Las **características dimensionales** y de diseño del recorrido
- Las características y condiciones del **pavimento** (tipo, ejecución, mantenimiento...)
- Las condiciones de **iluminación**
- La disposición y diseño del **mobiliario**
- La correcta **señalización**

Para realizar el análisis se ha distinguido entre:

- RECORRIDOS HORIZONTALES
- RECORRIDOS VERTICALES
 - Rampas
 - Escaleras
 - Ascensor



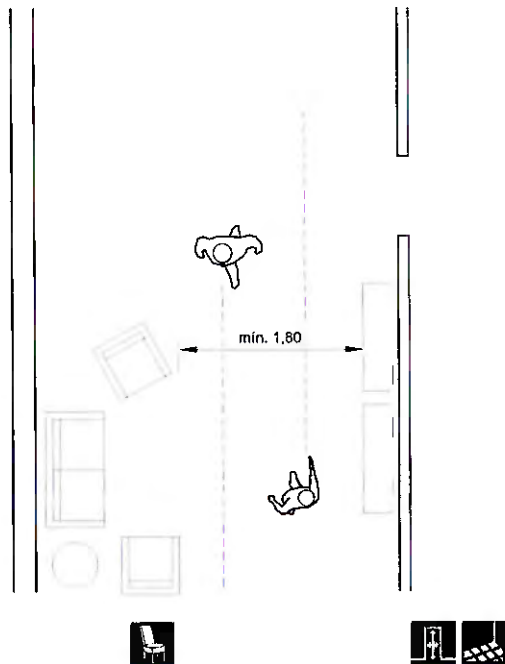
Circular



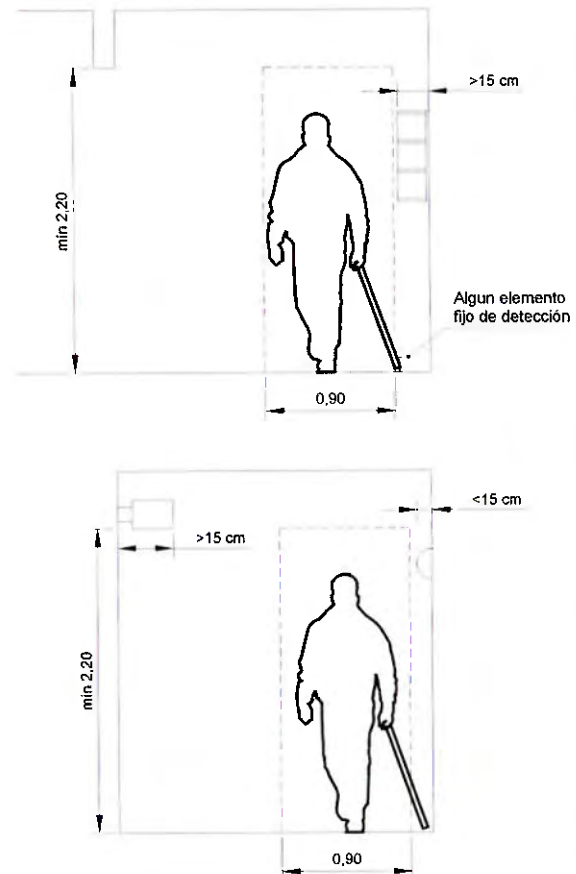
- Disposición de mobiliario:

- Al colocar el mobiliario, tanto móvil como fijo, no deben reducirse las anchuras mínimas libres de paso. Puede suceder que un espacio inicialmente bien diseñado se convierta en inaccesible a causa de la disposición o elección del mobiliario.
- El mobiliario no debe contener elementos salientes que vuelen más de 15 cm por debajo de 2.10 m si no pueden ser detectados a nivel de suelo.
- Todos los elementos de mobiliario (descanso, atención...) situados a lo largo de los espacios y recorridos de circulación deberán cumplir los parámetros descritos en **UTILIZAR** (ver pág 26).

Espacios de tránsito medio y alto



Elementos salientes y volados



Es muy importante que cuando se realicen obras que afecten a los espacios de circulación, tanto en el interior como en el exterior del edificio, éstas estén perfectamente señalizadas y que se respeten siempre las dimensiones mínimas de paso y los requisitos de accesibilidad. De no ser esto posible deberán crearse recorridos alternativos que sí los cumplan. Las señalizaciones deberán ser claramente visibles y las protecciones dispuestas y diseñadas de modo que puedan ser detectadas correctamente por las personas invidentes.



Circular

-RECORRIDOS VERTICALES



- Rampas:



- El ancho libre de paso se recomienda que no sea inferior a 1.50 m o 1.80 m (90+90), dependiendo del volumen de tránsito.
 - Se recomiendan las siguientes pendientes longitudinales máximas:
 - tramos de menos de 3 m de largo: máx. 10% (siempre que sea posible no se excederá del 8%).
 - tramos de entre 3 y 10 m de largo: máx. 8% (se recomienda no exceder del 6%).
 - Se recomienda que cada tramo de rampa sea como máximo de 10 m.
 - La pendiente transversal será como máximo del 2%.
 - Entre los diferentes tramos deberá existir un rellano en el que como mínimo pueda inscribirse un círculo de 1.50 m de diámetro.
 - Al inicio y al final de la rampa deberá existir un espacio libre de obstáculos que permita la inscripción de un círculo de 1.50 m de diámetro.
-
- El pavimento debe ser duro, antideslizante y sin otros resaltes que los propios del grabado de las piezas.
 - Se recomienda que al principio y al final de la rampa, exista una franja de pavimento de textura diferenciada de 1.20 m como mínimo, para posibilitar su detección a las personas con deficiencias visuales.
-
- Existirán barandillas o pasamanos a ambos lados de la rampa (ver características en **UTILIZAR** pág 26).
 - Cuando entre la rampa y la zona adyacente haya un desnivel igual o superior a 0.20 m, la barandilla debería disponer de un zócalo de protección longitudinal de 10 cm de altura por encima del nivel del pavimento de la rampa.
 - Debe tenerse en cuenta la altura de los niños a la hora de diseñar las barandillas. Debe evitarse la existencia de elementos horizontales dispuestos de forma que hagan posible que los niños puedan escalarla.
 - En aquellos casos en que se genere un espacio vacío bajo la rampa, éste deberá estar protegido como mínimo hasta una alcanzar una altura libre de paso de 2.10 m, para evitar choques y accidentes.

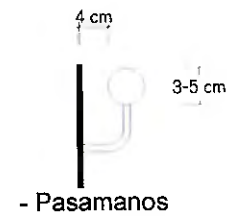
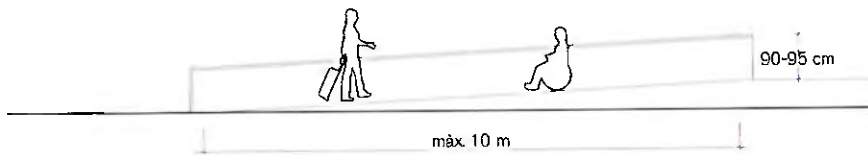


Para que una rampa cumpla su función es imprescindible respetar las pendientes y longitudes máximas recomendadas, de otro modo puede ser inútil e incluso peligrosa.

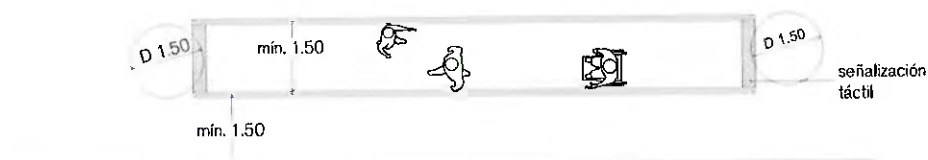


2.2 Circular

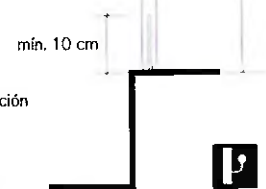
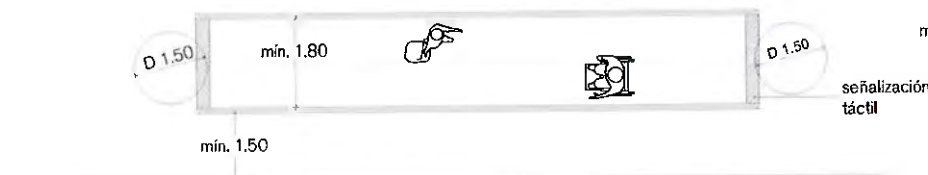
- Rampa



- Permite el paso de una persona en silla de ruedas y el cruce de dos personas a pie.



- Permite el cruce de una persona en silla de ruedas y otra a pie portando bultos, e incluso el de dos usuarios de sillas de ruedas.

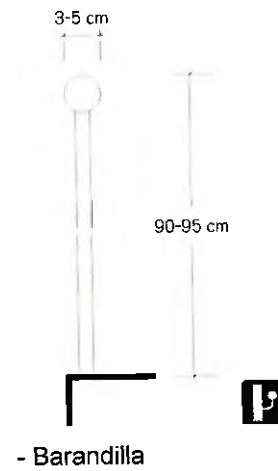
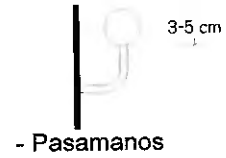
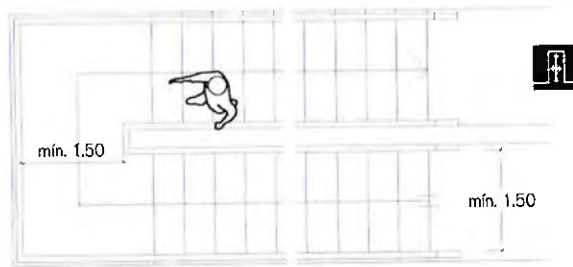
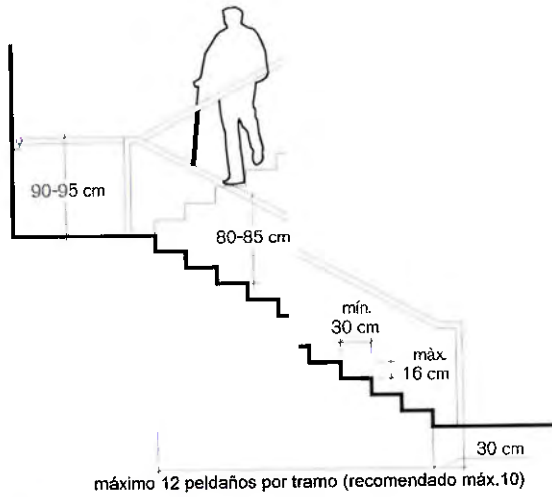


- Barandilla





Circular





Comunicarse. Condiciones para la comunicación

Para acceder al edificio y una vez dentro de él debemos poder comunicarnos con los demás, emitir y recibir los diversos mensajes correctamente. En estos momentos, fenómenos como el de la comunicación interactiva, internet y otros, hacen de éste un campo de extrema complejidad y en constante renovación.

En este apartado se ha intentado identificar las diferentes modalidades de comunicación que pueden darse en el ámbito de un edificio público y analizar los principales aspectos a tener en cuenta en cada una de ellas. Se ha distinguido entre:

-COMUNICACIÓN NO INTERACTIVA:

SEÑALES TÁCTILES

SEÑALES VISUALES

Comunicación gráfica y escrita

Señales luminosas

SEÑALES ACÚSTICAS

-COMUNICACIÓN INTERACTIVA

Atención al público

Teléfono / Interfonía

Internet

Medios audiovisuales



2.4 Utilizar



- Alcance:

Altura de alcance máximo lateral o frontal sobre un plano vertical:

- Para una persona de pie: 2.00 m.
- Para una persona sentada o niño: 50 cm - 1.40 m.

Altura de alcance preferente lateral o frontal sobre un plano vertical:

- Para una persona de pie: 1.40 m.
- Para una persona sentada o niño: 80-100 cm.

Alcance lateral y frontal sobre un plano horizontal :

-Alturas:

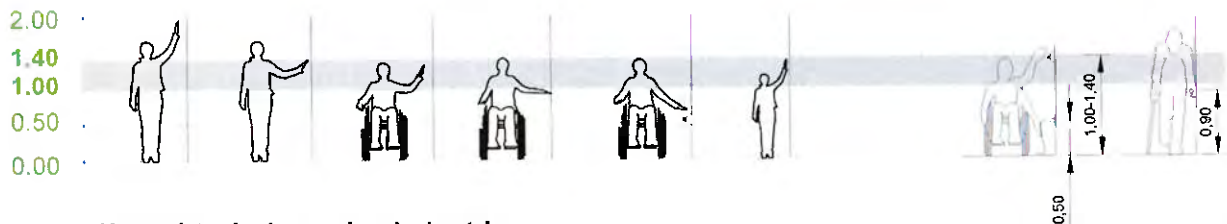
- Para una persona de pie: 85 cm - 1.20 m. (altura del plano de trabajo: barra, mostrador, lavabo...)
- Para una persona sentada: 70 - 85 cm. (altura del plano de trabajo: mesa, barra, mostrador, lavabo...)
- Altura del asiento: 43-45 cm.
- Altura libre bajo el plano para acercarse frontalmente: 67-70 cm. (para poder introducir los brazos de la silla de ruedas bajo el plano).

- Profundidad:

- Alcance frontal y lateral máx. en el plano: 50 cm. (distancia desde el borde a un objeto situado sobre el plano).
- Profundidad mínima libre bajo el plano para acercarse frontalmente: 60 cm.

Parámetros de alcance

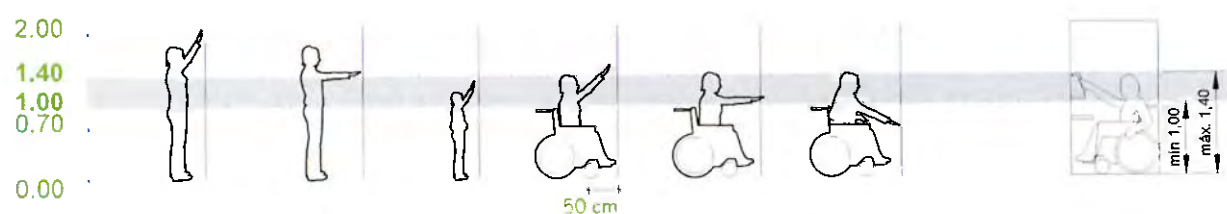
- Alcance lateral sobre un plano vertical



- Alcance lateral sobre un plano horizontal



- Alcance frontal sobre un plano vertical



- Alcance frontal sobre un plano horizontal





Utilizar



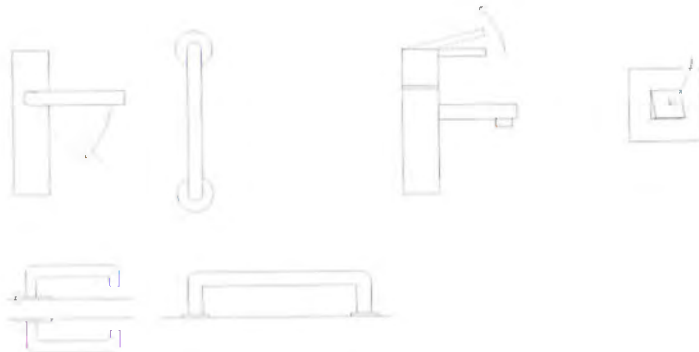
- Accionamiento

- Todos los elementos y mecanismos (manetas, pestillos, grifos, mecanismos eléctricos...) deben ser fácilmente manipulables por personas con movilidad reducida, por lo que debe evitarse elementos que exijan el giro de la muñeca al girar sobre su propio eje (pomos, llaves, grifos de cruceta...), exceptuando los grifos para uso exclusivo de niños pequeños (guarderías, escuelas...) ya que son los grifos de cruceta los que mejor se adaptan a sus necesidades. En el resto de casos, deberán usarse siempre mecanismos que se activen mediante presión o palanca (manetas, pulsadores, grifos tipo monomando o presión...). Estos elementos no deben ofrecer una resistencia excesiva ni exigir al usuario un alto grado de precisión.
- En el caso de mecanismos de cierre de puertas (pestillo), además de todo lo anterior, es imprescindible que sean practicables desde el exterior para permitir el rescate en caso de emergencia.



- Agarre

- Todos los objetos susceptibles de ser agarrados (pasamanos, asas, barras de apoyo...) deben tener una sección anatómica funcionalmente equivalente a la de un tubo circular con un diámetro de entre 3 y 5 cm. La superficie de éstos no debe ser deslizante, ni suponer un peligro para los usuarios (aristas vivas, desperfectos...).
- La longitud de asideros, manetas, picaportes será como mínimo de entre 13 y 15 cm.
- En el caso de barras de apoyo, si debe usarlas una persona de pie, deberán estar situadas a una altura comprendida entre 90 y 95 cm, y si debe usarlas una persona que está sentada, deberán estar situadas a una altura de 20-25 cm por encima del plano del asiento.
- La colocación de estas ayudas técnicas no debe obstaculizar el movimiento y la maniobra.

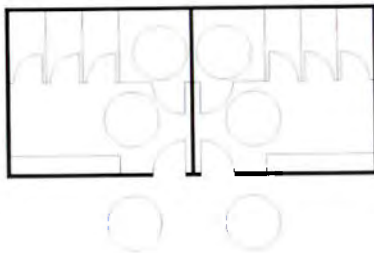


Todos los elementos deben estar al alcance de todos los usuarios, no sólo en altura sino también en PROFUNDIDAD.

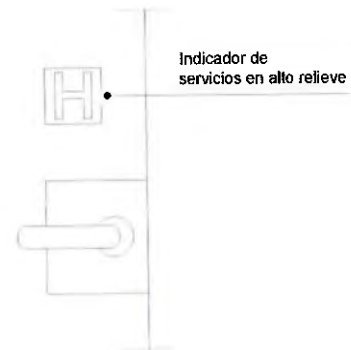
2.3.1 WC público

EL DISEÑO DEL ESPACIO

Tal vez sea este uno de los espacios en que más a menudo se piensa cuando se habla de accesibilidad. A pesar de ello a menudo siguen cometiéndose errores en su diseño y dimensionado. Una cuestión especialmente importante en la que nos parece conveniente insistir una vez más es la necesaria inclusión de las cabinas adaptadas dentro de los grupos de lavabos de cada sexo. La solución afortunadamente cada vez menos frecuente de segregar el baño adaptado del resto resulta del todo inadecuada y excluyente.

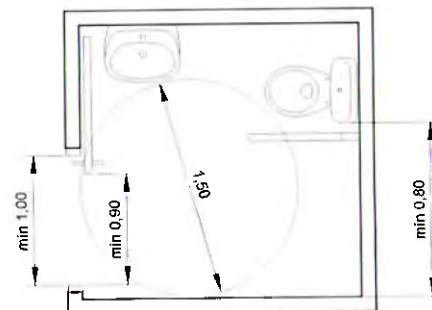
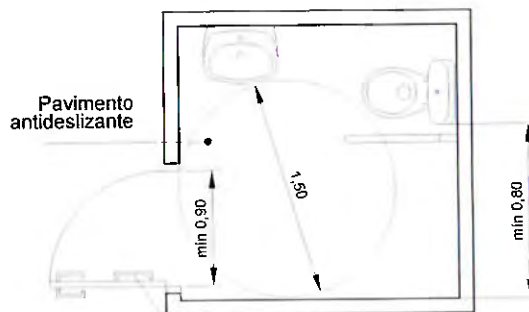


Cabinas adaptadas incluidas en cada grupo de lavabos.

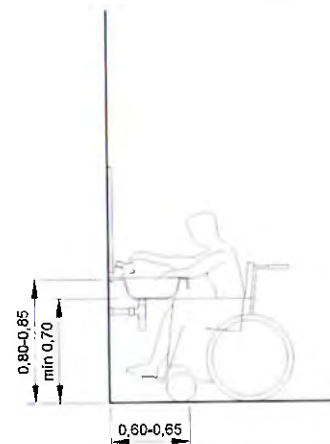
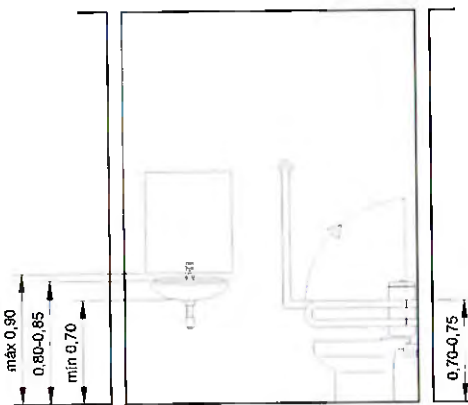


Indicador de servicios en alto relieve

El motivo por el cual la puerta de las cabinas adaptadas debe abrir hacia afuera no es otro que el de permitir la apertura de la puerta desde el exterior en caso de caída o accidente del usuario en el interior. De otro modo el considerable volumen y peso de la silla de ruedas podría impedir la apertura. La puerta corredera es una alternativa en caso de falta de espacio.



El asa interior facilita al usuario el cierre de la puerta.



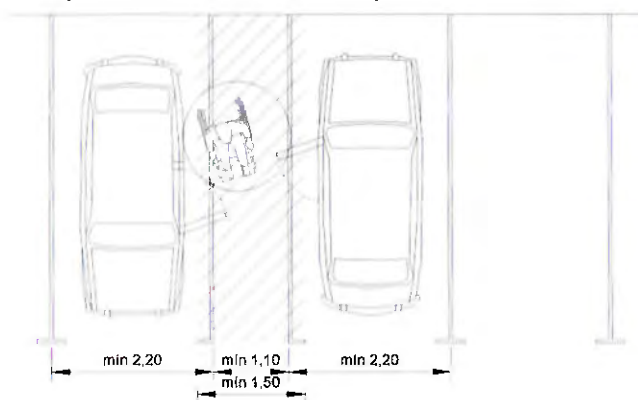
2.4.1 Aparcamiento

2.4.1.1- PLAZA DE PARKING EN EDIFICACIÓN.

Los puntos a los que debe prestarse especial atención son los siguientes:

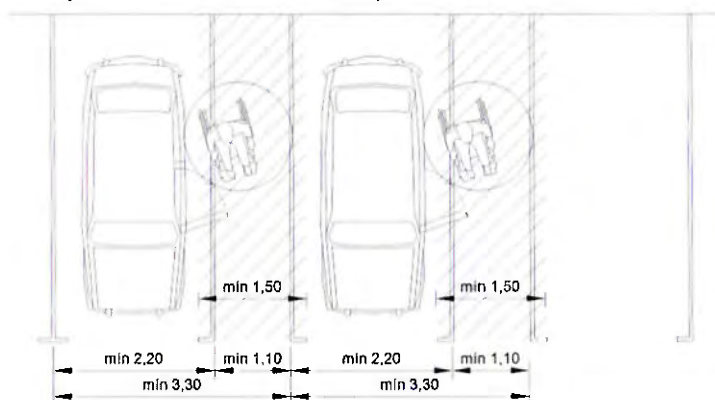
- El recorrido desde cada plaza hasta el edificio debe ser globalmente accesible y seguro, por lo tanto deberá cumplir los parámetros que se describen en el apartado dedicado a los edificios públicos .
- Los dispositivos de pago, apertura, etc. deberán cumplir los parámetros de usabilidad.
- Las dimensiones, situación y señalización de las plazas adaptadas deben ser las adecuadas.

Espacio de acercamiento compartido en batería



Esta disposición en batería con espacio de acercamiento compartido implica que cada uno de los vehículos que aparcen en estas dos plazas debe hacerlo en un sentido diferente. Es decir, el de la derecha deberá entrar de cara y el de la izquierda deberá hacerlo de espalda. De este modo podrá accederse a la plaza de conductor de ambos vehículos desde la franja central de acercamiento.

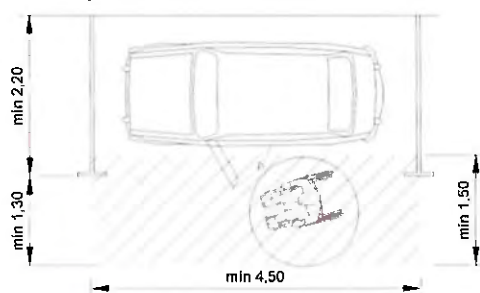
Espacio de acercamiento independiente en batería



Esta disposición en batería con espacio de acercamiento individual permite que todos los vehículos aparcen en el mismo sentido, ya que cada plaza cuenta con una franja de acercamiento propia. Con esta disposición podemos ubicar 2 plazas adaptadas en el espacio que ocupan 3 plazas normales.



Espacio de acercamiento en hilera

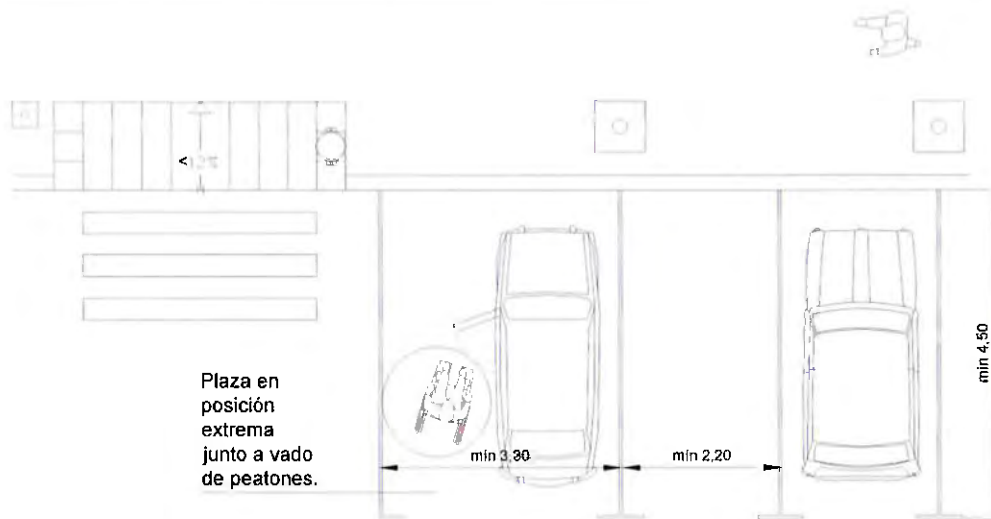


Esta disposición en hilera requiere una especial precaución ya que el espacio de acercamiento se sitúa tangente al espacio de circulación, y a menudo invadiéndolo. De no ser el espacio de circulación muy generoso y con poco tráfico, no se recomienda esta opción. De utilizarla es recomendable que la plaza esté lo más cerca posible de un paso de peatones o punto de acceso adaptado, para minimizar la longitud del recorrido.

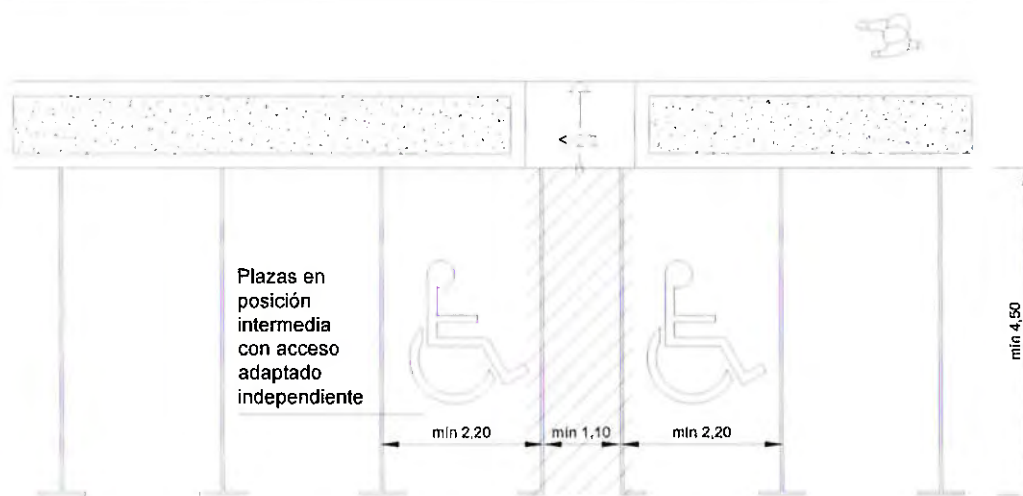
2.4.1 Aparcamiento

2.4.1.2- PLAZA DE PARKIN EN LA VÍA PÚBLICA.

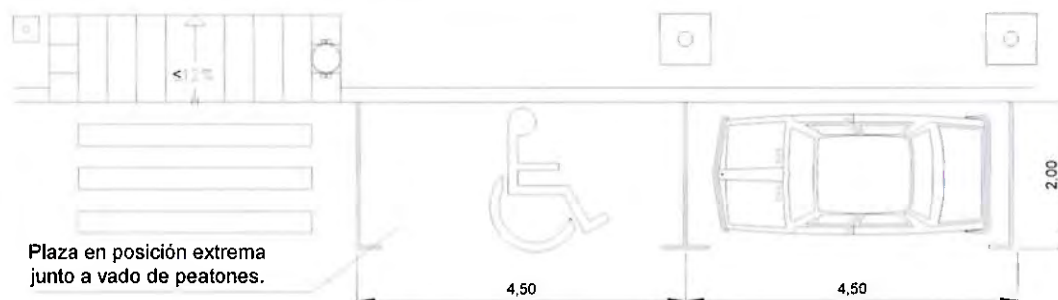
Plaza adaptada en batería. Vía pública.



Plaza adaptada en batería. Vía pública.



Plaza adaptada en hilera. Vía pública.



2.4.2 Parada de autobús

Cubierta ligera que protege al ciudadano de las inclemencias del tiempo mientras espera el autobús

2.4.2.1- MARQUESINA

USOS PROPIOS Proteger al usuario de la lluvia, el sol, el viento.../ **Soporte informativo** **OTROS USOS** Soporte publicitario

CRITERIOS DE DISEÑO

Recomendaciones

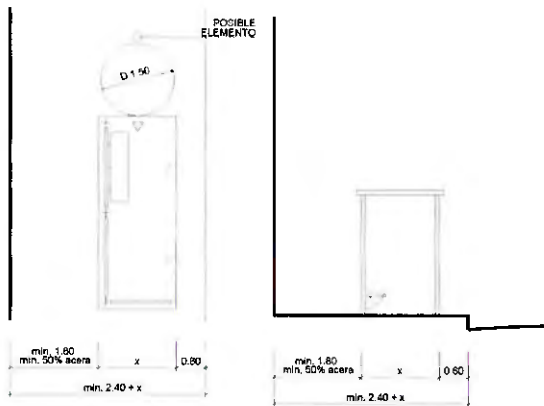
- No debe contener ningún elemento saliente con un vuelo de más de 15 cm por debajo de 2,10 m de altura.
- Debe ser resistente a los impactos, a la corrosión y a los malos usos.
- Debe estar preparada para soportar pesos importantes encima suyo, en previsión de usos indebidos (en movilizaciones, celebraciones...).
- Debe ser identificable, visible.
- Debe proteger de las inclemencias del tiempo.
- Debe contener un espacio destinado a albergar toda la información necesaria del servicio de transporte.
- Debe indicar de forma bien visible las líneas que tienen parada.
- Debe disponer de un asiento con una altura de entre 43 y 45 cm.
- Debe disponer de iluminación.
- No debe impedir la visión de la llegada del autobús.

CRITERIOS DE UBICACIÓN

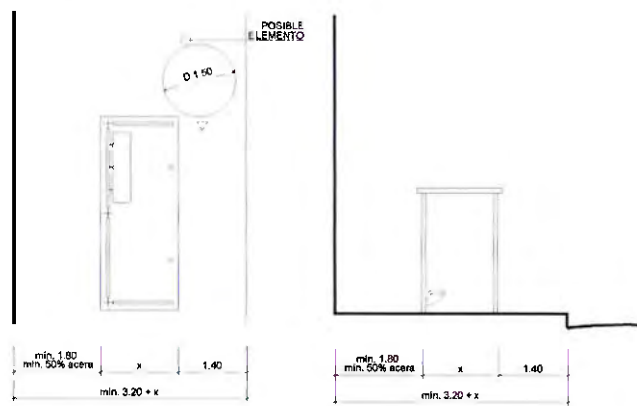
Recomendaciones

- Debe tenerse en cuenta que no existan obstáculos o elementos (alcorques, postes, báculos...) en todo el ámbito de acera que coincide con la longitud del autobús, para evitar la coincidencia con las puertas de salida.

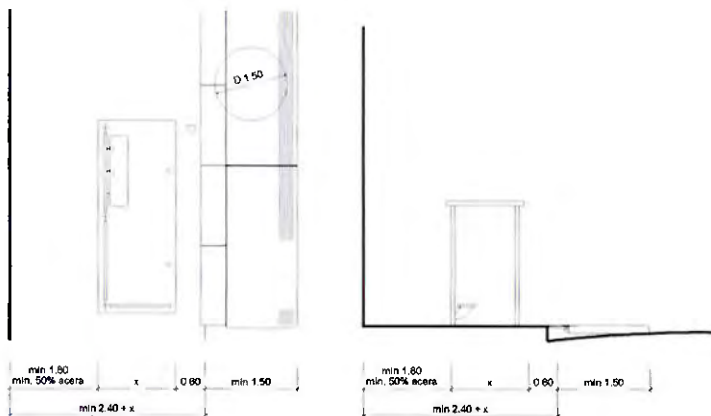
MARQUESINA ABIERTA



MARQUESINA CERRADA



MARQUESINA CON ANDÉN



2.4.2 Parada de autobús

Elemento vertical que señala el lugar de parada del autobús en aquellos lugares donde no hay marquesina.

2.4.2.2- PALO DE PARADA

USOS PROPIOS Señalizar la parada / Soporte informativo OTROS USOS Atar bicis

CRITERIOS DE DISEÑO

Recomendaciones

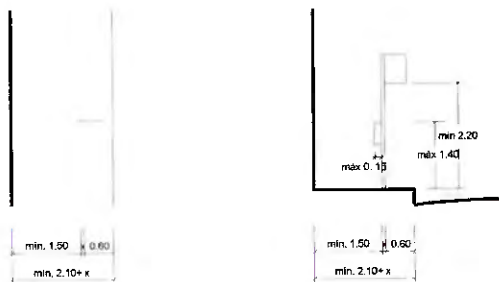
- No debe contener ningún elemento saliente con un vuelo de más de 15 cm por debajo de 2,20 m de altura.
- Debe contener la información necesaria a una altura accesible (máximo 1,40 m) y con tipografía clara y de fácil lectura.
- Debe ser resistente a los impactos y a la corrosión.
- No debe tener cantos o aristas vivas.
- Debe ser identificable, visible.
- Debe indicar de forma bien visible las líneas que tienen parada.

CRITERIOS DE UBICACIÓN

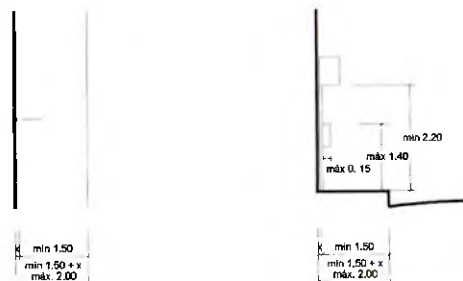
Recomendaciones

- Debe tenerse en cuenta que no existan obstáculos o elementos (alcorques, postes, báculos...) en todo el ámbito de acera que coincide con la longitud del autobús, para evitar la coincidencia con las puertas de salida.

POSICIÓN A



POSICIÓN B



PLAN DE ACCESIBILIDAD - MEJORAS

3- Propuesta metodológica para la gestión del Plan

3. PROPUESTA METODOLÓGICA PARA LA GESTIÓN DEL PLAN

Aumentar la accesibilidad ya no es sinónimo de suprimir barreras, tampoco es un problema exclusivo de las personas con discapacidad. Las barreras y obstáculos que impiden el acceso, utilización o disfrute tanto de los espacios públicos, como de los servicios y equipamientos municipales, así como de los espacios y productos de uso público pero de titularidad privada, limitan la autonomía y el bienestar de muchas personas.

Las "barreras", son una serie de circunstancias que convierten las diferencias entre las personas en desigualdades; por otra parte, es preciso entender que la accesibilidad es una condición que hace que los espacios, los equipamientos y los servicios, sean más cómodos para todos, más fáciles de usar y más participativos.

La creación de barreras puede darse debido a múltiples razones, se asocia a que los espacios y estructuras, servicios y equipamientos municipales, se conciben sin tener en cuenta los criterios de accesibilidad. De hecho, la mayoría de los instrumentos que utilizamos para diseñar, planificar y gestionar nuestras ciudades, se diseñaron y regularon mucho antes de que se comenzara a trabajar a favor de la accesibilidad, y de que ésta, se entendiera como una condición básica para su utilización en condiciones de igualdad.

El Plan de Accesibilidad, si considerado como la posibilidad de convertir el constante proceso de renovación de la ciudad en una herramienta de aplicación del sentido común, por medio de las actuaciones municipales, puede impedir la creación de nuevas barreras. La información del Plan permite detectar, entre las actuaciones recientes adoptadas por el municipio, posibles mejoras que resultarán en la construcción de espacios y servicios más democráticos.

Dentro de las acciones directamente relacionadas a un expresivo aumento de la calidad en el ámbito de la accesibilidad, están las relacionadas al mantenimiento y supresión de puntos peligrosos (referencia a sustitución de pavimento en mal estado y supresión de elementos que por su diseño, ubicación o estado de conservación,

representan un peligro para los peatones); seguidas del cuidado necesario a la hora de elegir los elementos de mobiliario urbano utilizados en el municipio, en este caso, diseño y ubicación deben complementarse para que el resultado sea óptimo.

Con relación a la definición de actuaciones prioritarias, el Plan presenta presupuestos en para las propuestas sugeridas, que sirven como base para orientar el valor estimado de las actuaciones necesarias, y a la vez permiten, por la forma como están estructurados, identificar el tipo de actuación necesaria (presupuesto de: mantenimiento - MAN, programa de actuación municipal - PAM, accesibilidad - ACC), y definir un orden de realización.

Aunque el Plan conste además de recomendaciones en forma de propuestas para los distintos ámbitos de estudio, es necesario aplicar, para cada intervención abordada por el municipio, premisas que en algunos casos no son de obligatoriedad normativa, pero están basadas en el sentido común y en atender a las necesidades de cada caso, ampliamente conocidas por los técnicos municipales.

Las mejoras ofrecidas en este apartado del Plan de Accesibilidad son una importante fuente de consulta a la hora de planificar actuaciones, sirven como conjunto de criterios básicos para implementar la accesibilidad. Asimismo, invertir en la formación de los técnicos municipales y asesoramiento externo, ya sea desde organismos públicos o empresas u profesionales externos, es de fundamental importancia en la implementación de un cambio significativo en el proceso de construcción del municipio.

Pla d'accessibilitat

Annex
Documentació tècnica
complementària