

**PLA D'ACCESSIBILITAT  
DE L'ESPAI PÚBLIC DE MANRESA**

**AVU 2103**

AJUNTAMENT DE MANRESA  
MAIG DEL 2026

DEFINICIÓ I ANTECEDENTS .....	3
1. EL PLA D'ACCESSIBILITAT .....	4
2. DEFINICIÓ D'ACCESSIBILITAT .....	4
3. CONCEPTE DE DIVERSITAT FUNCIONAL .....	6
4. ANTECEDENTS DEL PLA .....	7
DESCRIPCIÓ DE L'ÀMBIT DEL PLA .....	14
1. DADES GENERALS .....	15
2. PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL (POUM) .....	18
3. SÒL URBA .....	19
OBJECTIUS I BENEFICIARIS DEL PLA .....	21
1. OBJECTIUS DEL PLA D'ACCESSIBILITAT .....	22
2. BENEFICIARIS DEL PLA D'ACCESSIBILITAT .....	22
SISTEMA DE TREBALL. EL SIG .....	25
1. SISTEMES D'INFORMACIÓ GEOGRÀFICA .....	26
2. ANTECEDENTS DEL SIG A L'AJUNTAMENT DE MANRESA .....	26
3. EL SIGMap. PROGRAMARI DE DISSENY PROPI .....	27
4. APLICACIÓ DELS SISTEMES SIG AL PLA D'ACCESSIBILITAT .....	29
METODOLOGIA DEL PLA .....	37
1. ÀMBIT DEL PLA .....	38
2. CONCEPTES I TERMES NORMATIUS .....	38
3. PASSOS EN L'ELABORACIÓ DEL PLA .....	40
4. CAMPS DE TREBALL. PARÀMETRES . DIAGNOSI .....	41
5. FITXES DE TRAM .....	46
NORMATIVA D'APLICACIÓ .....	49
1. LEGISLACIÓ ESTATAL: .....	50
2. LEGISLACIÓ CATALANA: .....	50
ANÀLISI I DIAGNOSI .....	61
1. L'ACCESSIBILITAT EN EL MUNICIPI .....	62
2. RECORREGUTS DE VIANANTS .....	63
3. ENCREUAMENTS .....	94
4. ELEMENTS D'URBANITZACIÓ I MOBILIARI URBÀ .....	106
5. ESCALES .....	109
6. ASCENSORS .....	114
7. ESPAIS URBANS LLIURES EXISTENTS .....	117
8. APARCAMENTS .....	121
9. NIVELL D'ACCESSIBILITAT EXISTENT .....	123
PROPOSTES D'INTERVENCIÓ .....	127
1. PROPOSTES D'INTERVENCIÓ .....	128
2. RECORREGUT DE VIANANTS .....	130
3. ENCREUAMENTS .....	140
4. ELEMENTS D'URBANITZACIÓ I MOBILIARI URBÀ .....	145
5. NIVELL D'ACCESSIBILITAT RESULTANT .....	149
PLA D'ETAPES .....	152
1. PLA D'ETAPES .....	153
2. CRITERIS DE PRIORITZACIÓ .....	154
3. FASES D'EXECUCIÓ .....	156
ANNEX. SESSIONS PARTICIPATIVES .....	174
PLÀNOLS	
01. ÀMBIT DEL SÒL URBÀ. BARRIS	
02. RECORREGUT DE VIANANTS. SECCIÓ	
03. RECORREGUT DE VIANANTS. PENDENT LONGITUDINAL MÀXIM	
04. RECORREGUT DE VIANANTS. SENTIT DEL TRAM	
05. RECORREGUT DE VIANANTS. AMPLADA VORERA	
06. RECORREGUT DE VIANANTS. ITINERARIS EN VORERA	
07. ENCREUAMENTS. PASSOS I GUALS VIANANTS	
08. ELEMENTS D'URBANITZACIÓ I MOBILIARI URBÀ	
09. ESCALES I ASCENSORS	
10. ESPAIS URBANS I ESPAIS LLIURES EXISTENTS	
11. APARCAMENT	
12. NIVELL D'ACCESSIBILITAT EXISTENT	
13. RECORREGUTS DE VIANANTS. INTERVENCIÓ EN VORERA	
14. ENCREUAMENTS. INTERVENCIÓ EN PASSOS I GUALS DE VIANANTS	
15. NIVELL D'ACCESSIBILITAT RESULTANT	
16.1 PLA DIRECTOR DE L'ESPAI PÚBLIC. EIXOS VERTEBRADORS	
16.2 PRIORITAT EN TRAMS	
16.3 PRIORITAT EN GUALS	

## DEFINICIÓ I ANTECEDENTS



## 1. EL PLA D'ACCESSIBILITAT

Durant el 2023 i 2024 es van redactar els treballs del Pla d'accessibilitat de l'espai públic de Manresa amb l'objectiu de definir les actuacions necessàries per dotar gradualment l'espai públic existent de les característiques que permetin que totes les persones el puguin utilitzar de manera lliure i autònoma, detectant les barreres existents, valorant la seva adequació, i prioritant i planificant un pla d'etapes per la seva execució en un temps determinat.

Un cop elaborat el Pla, durant el primer trimestre del 2026, es van celebrar un conjunt de sessions participatives del Pla amb l'objectiu de donar-lo a conèixer i copsar, d'una manera més detallada, com la ciutadania percep la problemàtica de l'accessibilitat a l'espai públic.

Durant aquest procés participatiu es van recollir un conjunt de problemàtiques a resoldre que s'annexen al present document, amb la voluntat de resoldre-les de manera gradual en el procés d'implantació del Pla d'accessibilitat.

## 2. DEFINICIÓ D'ACCESSIBILITAT

Cada cop més, els requeriments normatius prescriuen el camí a seguir a l'hora d'analitzar tècnicament l'accessibilitat d'un espai físic, tant si ens referim a espais urbans com si parlem d'edificis de pública concurrència, locals o habitatges. El desenvolupament de treballs d'aquesta índole requereix una petita reflexió inicial que ens permeti trobar el fons de l'objectiu que es pretén assolir, prèviament a les anàlisis, diagnosis o conclusions a les que puguem finalment arribar.

Com ja és sabut, des del mateix moment que intentes definir un concepte ja li estàs posant clixés, patrons o limitacions i, a vegades, el vocabulari no és suficient per arribar a tots els matisos i profunditats de la comprensió humana. És per aquesta raó que per arribar a interpretar i a valorar el concepte d'accessibilitat, potser, un bon punt de partida seria la definició oficial que se'n fa.

Accessibilitat: Propietat referida a les interfícies d'usuari que en determina la facilitat d'accés independentment de les capacitats físiques, psíquiques o tècniques dels usuaris.\*

\*Definició Enciclopèdia.cat

Per tant, la definició parla de capacitat humanes físiques i psíquiques, però introdueix un concepte no humà com son les capacitats tècniques de les persones usuàries. Això vol dir que el concepte d'accessibilitat és més ampli i complex que el de les pròpies aptituds humanes vinculades a les interfícies d'usuari. Aquest accés independent pot estar molt vinculat a la tecnologia, a la seva evolució o a altres condicions socials com serien la cultura o condició econòmica. Però, per a descriure-ho utilitza un altre concepte molt eteri anomenat interfície que també es defineix com:

Interfície: Qualsevol medi interposat entre dos elements o sistemes, que la interfície posa en relació. P.e., un terminal pot ésser considerat com a interfície entre un ordinador i un usuari, a través del qual es comuniquen. En aquest cas, la interfície pot ésser concebuda com allò que cada sistema veu de l'altre.\*

\*Definició Enciclopèdia.cat

Una altre manera de definir-ho seria dir que l'accessibilitat és el conjunt de característiques física, espacial o sensorial que fan possible que un entorn, un bé, un servei o un mitjà puguin ser utilitzats per al màxim nombre d'usuaris en les condicions de confort, seguretat i igualtat, de la manera més autònoma i independent possible. En aquesta definició es fan prevaldre les aportacions que, de manera generalista, permetin arribar al nombre màxim possible de persones usuàries.

Quan ho traslладem a l'espai públic el concepte d'accessibilitat va sempre molt vinculat a un altre concepte que és el de la mobilitat. Anem a veure la definició oficial que se'n fa.

Mobilitat (referent als transports): Desplaçament de persones o transport de mercaderies dins d'una àrea determinada. La mobilitat urbana o interurbana, entesa com a necessitat o voluntat de les persones, forma part de l'evolució socioeconòmica i planteja problemes d'infraestructures i serveis. En un sentit més restrictiu, s'entén per mobilitat sostenible el conjunt de processos i accions amb l'objectiu d'assolir l'ús públic\*

\*Definició Enciclopèdia.cat

És a dir, el propi assoliment de l'ús públic va vinculat a la mobilitat de les persones en un entorn d'espai públic plenament accessible i sostenible. L'espai públic és indissoluble dels conceptes de mobilitat amb accessibilitat plena i cal promocionar-la amb la convicció que forma part de la seva pròpia essència. Això implica a tots els ens públics a vetllar per a trobar l'equilibri entre millorar la mobilitat de les persones, però també, de tot tipus de vehicles que ocupen l'espai públic, respectant sempre les jerarquies i facilitant ordenadament la llibertat absoluta de moviment i d'accessibilitat tant dels vianants en mobilitat a través dels espais públics com de les persones en el moment d'accés als espais privatis.

L'accessibilitat és el pilar fonamental de la mobilitat lliure que incideix directament en la funcionalitat de les persones i en millora la seva qualitat de vida, evitant les desigualtats que generen les barreres, tant físiques com sensorials. Un entorn urbà amb mobilitat accessible contribueix a que els ciutadans gaudeixin dels espais públics d'una manera més plena i humana.

El present Pla d'Accessibilitat Municipal pretén ser un instrument de promoció de l'accessibilitat en l'àmbit municipal, que identifiqui les barreres arquitectòniques en l'espai públic, en proposi la seva millora, estimi un pressupost d'intervenció i estableixi un programa per a la seva progressiva eliminació; amb l'objectiu d'assolir un municipi plenament accessible, d'una manera racional i planificada.

En ell s'aborden una sèrie d'aspectes estratègics que són d'important vàlua de cara al municipi, al seu futur, i al dels seus habitants, sempre des d'una visió global de la ciutat que permeti identificar i agrupar les barreres detectades, analitzar les problemàtiques, especialment físiques, i estudiar-ne i planificar-ne la seva eliminació.

### 3. CONCEPTE DE DIVERSITAT FUNCIONAL

En el desenvolupament de documents d'aquesta índole, és tant important fer un tractament rigorós de la informació com l'ús d'una terminologia adient. En aquest sentit el *Foro de Vida Independiente i Divertad* publicava el mes de maig de l'any 2005 un article justificant la introducció del terme diversitat funcional en base al criteri de la no utilització de semàntica pejorativa. Les raons exposades pels autors són múltiples però sempre enfocades en canviar el model de visió mèdic i social a partir d'usar terminologia amb valors positius o com a molt, neutres, amb la convicció que pot aportar un canvi en l'imaginari del conjunt de la societat. Es pot disposar de l'article en el següent link:

[http://forovidaindependiente.org/wp-content/uploads/diversidad\\_funcional.pdf](http://forovidaindependiente.org/wp-content/uploads/diversidad_funcional.pdf)

Els termes dèficit de funcionament, limitació de l'activitat, restricció participativa, barrera o discapacitat; darrerament s'han estat utilitzant per substituir altres com invalidesa, minusvalia, incapacitat, inutilitat o dependència. Tots ells aporten connotacions negatives que únicament intenten traslladar el que es veu com un "problema", de l'individu amb l'entorn amb el que es relaciona, descrivint-lo com la NO possibilitat d'arribar a assolir aquella interacció externa. Segons els autors de l'article, tota aquesta terminologia ve derivada del llenguatge mèdic, en termes com malaltia, deficiència, paràlisi o retard, on es presenta a l'humà com a una persona biològicament imperfecta que s'ha de rehabilitar, és a dir arreglar, per a poder restaurar els teòrics patrons de "normalitat". Podem entendre aquestes raons en un fragment de l'esmentat article que fa referència a un intent, portat a terme el Maig de 2001 per l'Organització Mundial de la Salut -OMS-, de millorar aquesta terminologia:

- **Déficit en el funcionamiento** (sustituye al término “deficiencia”, tal y como se venía utilizando por la anterior Clasificación Internacional de Deficiencias, Discapacidades y Minusvalías, CIDDM, de 1980): es la pérdida o anormalidad de una parte del cuerpo o de una función fisiológica o mental. En este contexto el término “anormalidad” se usa para referirse a una desviación significativa de la norma estadística (por ejemplo, la mediana de la distribución estandarizada de una población).
- **Limitación en la actividad** (sustituye el término “discapacidad”, tal y como se venía utilizado en la CIDDM): son las dificultades que un individuo puede tener en la ejecución de las actividades. Las limitaciones en la actividad pueden calificarse en distintos grados, según supongan una desviación más o menos importante, en términos de cantidad o calidad, en la manera, extensión o intensidad en que se esperaría la ejecución de la actividad en una persona sin alteración de salud.
- **Restricción en la participación:** (sustituye el término “minusvalía”, tal y como se venía utilizado en la CIDDM): son problemas que un individuo puede experimentar en su implicación en situaciones vitales. La presencia de restricciones en la participación es determinada por la comparación de la participación de un determinado individuo con la participación esperada de un individuo sin discapacidad en una determinada cultura o sociedad.
- **Barrera:** son todos aquellos factores ambientales en el entorno de una persona que condicionan el funcionamiento y crean discapacidad. Pueden incluir aspectos como por ejemplo un ambiente físico inaccesible, la falta de tecnología asistencial apropiada, las actitudes negativas de las mujeres y hombres hacia la discapacidad, y

tambien la inexistencia de servicios, sistemas y políticas que favorezcan la participación.

• **Discapacidad:** en la CIF, es un término "paraguas" que se utiliza para referirse a los déficits, las limitaciones en la actividad y las restricciones en la participación. Denota los aspectos negativos de la interacción entre el individuo con una alteración de la salud y su entorno (factores contextuales y ambientales).

Per tant, en la recerca d'una terminologia que sigui inclusiva i en un intent de descriure la realitat funcional de les persones que difereixen de la majoria de la societat, com a resum podem proposar la definició següent:

Diversitat funcional: és un terme alternatiu al de discapacitat que ha començat a utilitzar-se per iniciativa de les mateixes persones afectades i pretén substituir altres termes amb una semàntica que pot considerar-se pejorativa, com ara "discapacitat" o "minusvàlida".\*

\*Definició Viquipèdia

Tot aquest treball reflexiu el va iniciar un Manresà de naixement, Javier Romanyach, enginyer informàtic que va viure a Madrid i que als 28 anys va quedar paraplègic arrel d'un accident de trànsit. Ell, juntament amb Manuel Lobato, un altre activista del Moviment per la Vida Independent i membre de AIES, són els autors d'aquest article tant revelador.

#### 4. ANTECEDENTES DEL PLA

L'orografia de Manresa no és la millor pel que fa a facilitar la mobilitat accessible. La ciutat de Manresa s'ha anomenat la ciutat dels 5 turons: Puigcardener, el Puigberenguer, el Puigterrà, el Puigmercadal i el Pujolet, encara que n'hi ha tants d'altres com el tossal dels Cigalons, la Talaia, les Escodines -originalment "les Codines"-, el puig de Sant Bartomeu, la Culla, la Balconada, Bufalvent... Per tant, ja és de suposar que si l'espai urbà ha crescut fagocitant aquests turons immersos en el bell mig de la ciutat, el desnivell topogràfic i l'urbanisme generaran, encara que involuntàriament, dificultats de mobilitat accessible. Per altra banda, a nivell absolut, també podem veure diferències importants de cotes de nivell entre l'estació de la Renfe i el cim del Puigterrà d'uns 80 mts o bé de 173 mts entre la mateixa estació i el punt més alt del C/de Pau Miralda a Bufalvent.

L'ens municipal sempre ha vetllat per donar resposta als problemes de mobilitat i accessibilitat que ha detectat, uns deguts a l'especial topografia esmentada i d'altres a un urbanisme històric heretat de la pròpia ciutat. En els darrers anys s'han portat a terme varies actuacions en l'espai públic que s'adapten a les necessitats de tots els ciutadans però que vetllen per oferir una major autonomia a les persones amb diversitat funcional. Algunes d'aquestes actuacions són les creacions de plataformes úniques en carrers d'ample inferior a 6 m, ampliacions de voreres, creació de nous guals, col·locació de paviment texturat, millora en mobiliari urbà, etc.

Més recentment, entre els anys 2021 i 2022, es va portar a terme una enquesta i un treball de camp com a fase prèvia de la diagnosi per a la redacció del nou Pla de Mobilitat de Manresa. Les conclusions d'aquesta diagnosi, segons la mateixa web municipal, van ser: *"La diagnosi ha permès obtenir una fotografia actual de la*

*mobilitat a la ciutat, a partir de la qual s'iniciarà el debat per fer les propostes per al nou pla. Per elaborar-la, s'han realitzat enquestes a 1.040 persones de Manresa i s'ha fet un treball de camp". Els resultats d'aquestes també indicats a la mateixa web municipal, <https://www.manresa.cat/web/menu/3079-mobilitat/>, són:*

- I. Enquestes a 1040 persones: Els resultats posen de manifest que el 59% dels enquestats fan a peu els viatges interns, mentre que el 36% utilitzen el vehicle privat i el 5% el transport públic. Pel que fa als viatges de connexió, el vehicle privat s'imposa en un 94% quan els manresans fan desplaçaments pels pobles més propers a la comarca (només un 2,7% utilitza el transport públic). Quan els viatges són ja més llargs (fora de la comarca) l'ús del transport públic creix (17,9% dels casos) en detriment del transport privat (que igualment continua sent prominent; s'utilitza en un 81% d'aquests casos). Les dades de l'enquesta també indiquen que a Manresa es fan 225.352 viatges diaris (amb una mitjana de 3,47 desplaçaments per habitant). D'aquests, la majoria (81%) són viatges interns —és a dir, els manresans es mouen majoritàriament per Manresa, sense sortir de la ciutat—, mentre que el 18% van ser viatges de connexió cap a fora de la ciutat i per tornar. Pel que fa als motius, el 70% dels viatges es van fer per temes personals i/o d'oci, el 27% per motius laborals i el 3% per estudis. Una dada que pot sorprendre és que el 12,3% dels enquestats va declarar no haver fet cap viatge el dia abans. És a dir, no es va moure de casa. En aquest punt, cal tenir en compte que l'enquesta es va fer el novembre del 2021, amb restriccions Covid encara vigents, amb població confinada i amb persones realitzant teletreball.
- II. Treball de camp: A banda de les enquestes, també s'ha realitzat un treball de camp que indica que el 37% de les voreres de Manresa tenen menys d'1,80 metres d'amplada —un percentatge que es rebaixa fins al 19% si es considera només la xarxa principal de vianants— i que un 33,7% dels carrers tenen pendents no accessibles i/o dificultoses. També ha detectat zones amb alta concentració d'accidents (per exemple a Prat de la Riba, Bonavista o Vilomara amb Viladordis) i ha analitzat 16 cruïlles/interseccions que no estan ben resoltes per tal de trobar solucions tipus que es puguin replicar a altres llocs de la ciutat. Pel que fa als aforaments (mesuraments de vehicles i persones), s'han comptabilitzat vianants en 20 punts de la ciutat, i bicicletes i vehicles de mobilitat personal en 14 punts. També s'han posat punts d'aforament automàtics (24 hores) a tots els accessos a la ciutat per poder descriure el trànsit i obtenir dades de velocitat i intensitat per tipus de vehicles, s'han fet 10 aforaments direccionals (8 hores, 4 hores al matí i 4 hores a la tarda) per conèixer la distribució del trànsit a les principals cruïlles de la xarxa viària, i s'han instal·lat 11 punts d'enquestes a conductors de vehicles. De les dades recollides, es desprèn que diàriament hi ha 73.317 vehicles que entren a la ciutat i 72.632 que en surten.
- III. L'oferta d'aparcament: La diagnosi també ha posat el focus en l'aparcament. Les dades indiquen que el 87% de l'aparcament a la via pública de la ciutat és lliure, mentre que el 8% és zona blava o taronja (de pagament), l'1% és zona verda (residents) i el 4% està reservat per a persones amb mobilitat reduïda. El total de places és de 14.787. Pel que fa als aparcaments que no són a la via pública (garatges i aparcaments, públics i privats), el 75% són garatges privats, el 16% aparcaments públics i

el 9% aparcaments privats. El total de places és de 29.649. El treball de camp també ha permès analitzar l'aparcament a sis barris de la ciutat. En tots ells, s'ha detectat una alta ocupació, per sobre del 80%, que arriba a prop del 100% en hores concretes del dia. A barris com Saldes – Plaça Catalunya, a més, s'ha detectat una ocupació per sobre del 100%.

En concret, aquest Pla de Mobilitat es va aprovar de manera inicial el mes de maig de 2023 i, després de tenir en compte les mesures exposades en el procés participatiu de la ciutadania i les aportacions i al·legacions obtingudes en el procés de revisió, es va aprovar de manera definitiva el 18 de juliol de 2024. Les principals propostes, segons la mateixa web municipal, van ser: **"La millora del transport públic, la promoció de l'ús de la bicicleta i dels itineraris a peu, l'impuls a les illes de vianants, la millora de la seguretat vial, l'homogeneïtzació de l'aparcament o la transformació de les Carreteres del Pont de Vilomara, de Vic i de Cardona"**. Les conclusions d'aquestes propostes s'organitzen en tres línies estratègiques, també indicades a la web municipal, que són:

- I. Manresa com a ciutat capital: D'entre les propostes que destaquen en aquest apartat hi ha la reestructuració del servei de transport públic entre Manresa i les poblacions del Pla del Bages; l'execució del projecte per a la integració urbana i l'ampliació fins al Parc de l'Agulla de la línia de Ferrocarrils de la Generalitat; l'estudi de la creació d'una entitat supramunicipal de gestió del transport i la mobilitat; l'impuls de les obres a les rondes de titularitat de la Generalitat, la millora de la distribució de les mercaderies o els desplaçaments als grans equipaments, com l'hospital.
- II. Aconseguir una ciutat connexa i ordenada: En aquest punt destaca l'impuls a les illes de vianants, com l'anunciat nou carrer Guimerà; la transformació de les Carreteres del Pont de Vilomara, Vic i Cardona, per ampliar l'espai per a vianants; el foment del transport públic i guanyar carrils bici; la millora de les carreteres de Sant Pau i del Xup; la millora de la seguretat a les interseccions; la planificació de la càrrega i descàrrega; l'increment de l'eficiència del bus; la promoció de l'ús de la bicicleta, la reformulació de la xarxa de carrils bici actual o la potenciació de la connexió de la ciutat amb els seus entorns verds, entre altres.
- III. Aconseguir una ciutat cuidadora i inclusiva: Així, el Pla indica la incorporació de la perspectiva de gènere en les polítiques de mobilitat que es desenvolupin i proposa mesures per aconseguir el compliment de la normativa que limita la velocitat a 30 quilòmetres per hora. També inclou la instal·lació de punts de càrrega elèctrica, la continuació de la flota municipal per vehicles menys contaminants o la realització d'un model de senyalització que prioritzi la mobilitat activa i universal.

Així mateix, l'Ajuntament de Manresa disposa de la regidoria de mobilitat que gestiona la Secció de Transport, Estacionaments i Qualitat Ambiental ubicada a 2a planta de l'edifici de la Ctra. de Vic N.16 [mobilitat @ajmanresa.cat](mailto:mobilitat@ajmanresa.cat) i que engloba sis grans àrees de la mobilitat:

- Mobilitat de vianants (illa de vianants, accessibilitat)
- Mobilitat en bicicleta
- Mobilitat en patinet elèctric (VMP)
- Transport públic
- Mobilitat en vehicle privat (planificació i ordenació viària, senyalització)
- Aparcament (pàrquings públics, distribució urbana de mercaderies, reserves d'estacionament, zones blava i verda)
- Participació ciutadana (Consell sectorial de Mobilitat, formació en transport públic)

També, en la web municipal, es presenten diferents àmbits de la mobilitat a la ciutat. D'entre ells, podem destacar els aspectes que més es vinculen al present document:

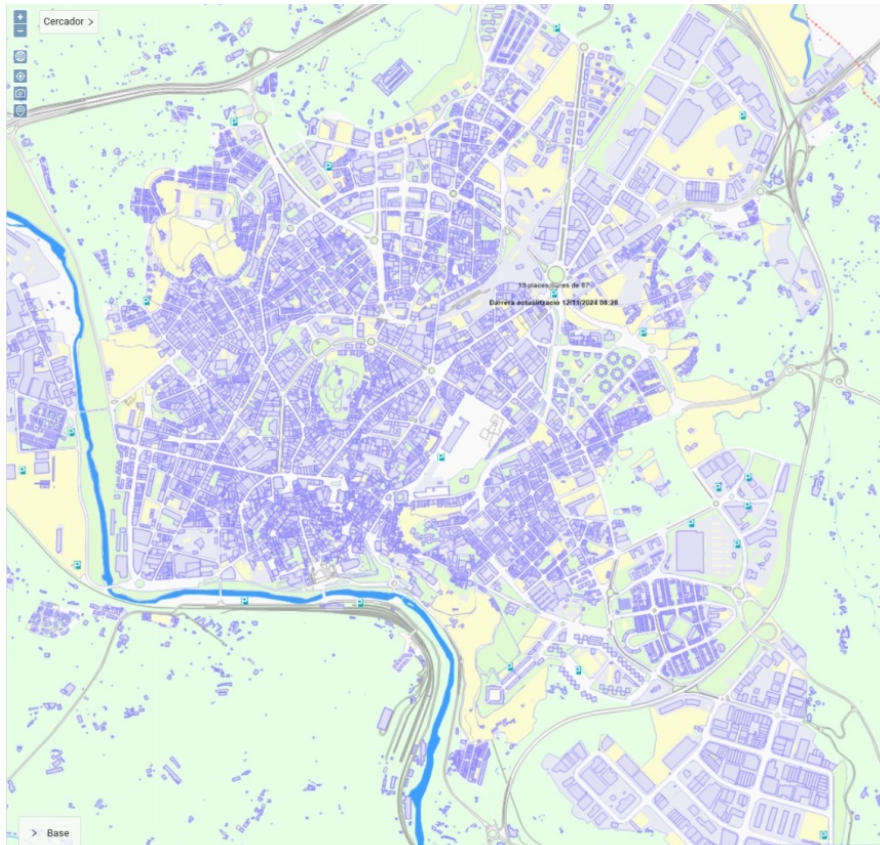
### I. Manresa a peu

Convida a deixar el cotxe i a anar a peu per prevenir malalties, millorar la condició física i emocional, reduir la contaminació, disminuir el soroll, rebaixar el nivell d'estrès i descongestionar la ciutat. També ho considera una bona manera de generar espai de socialització i explorar la ciutat.

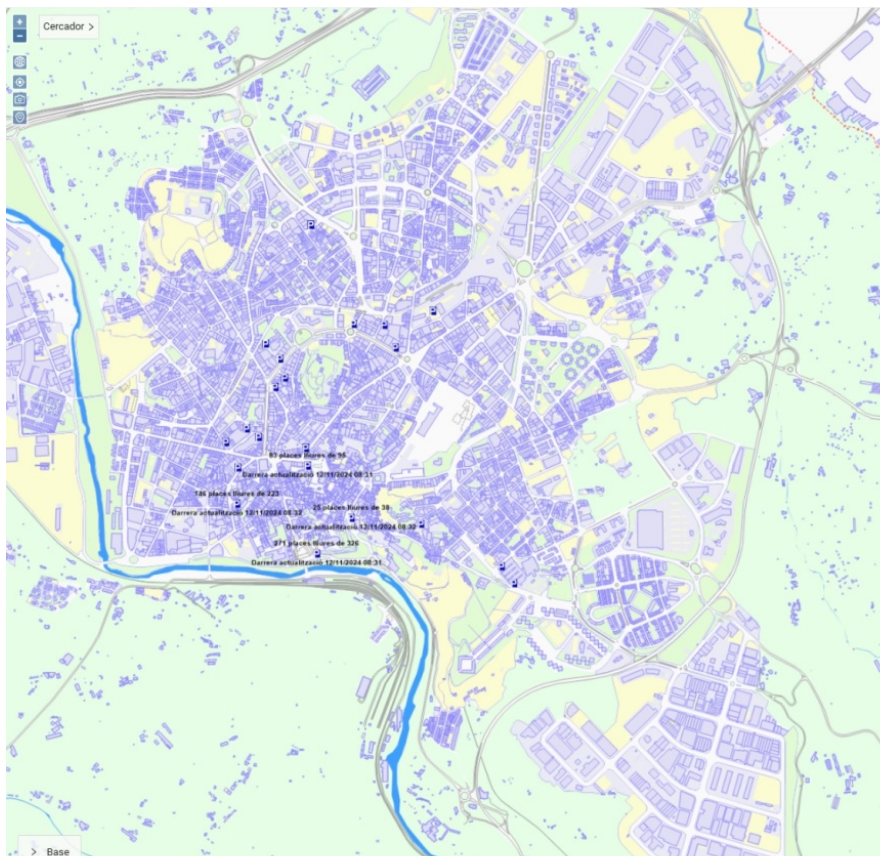


## II. Aparcaments

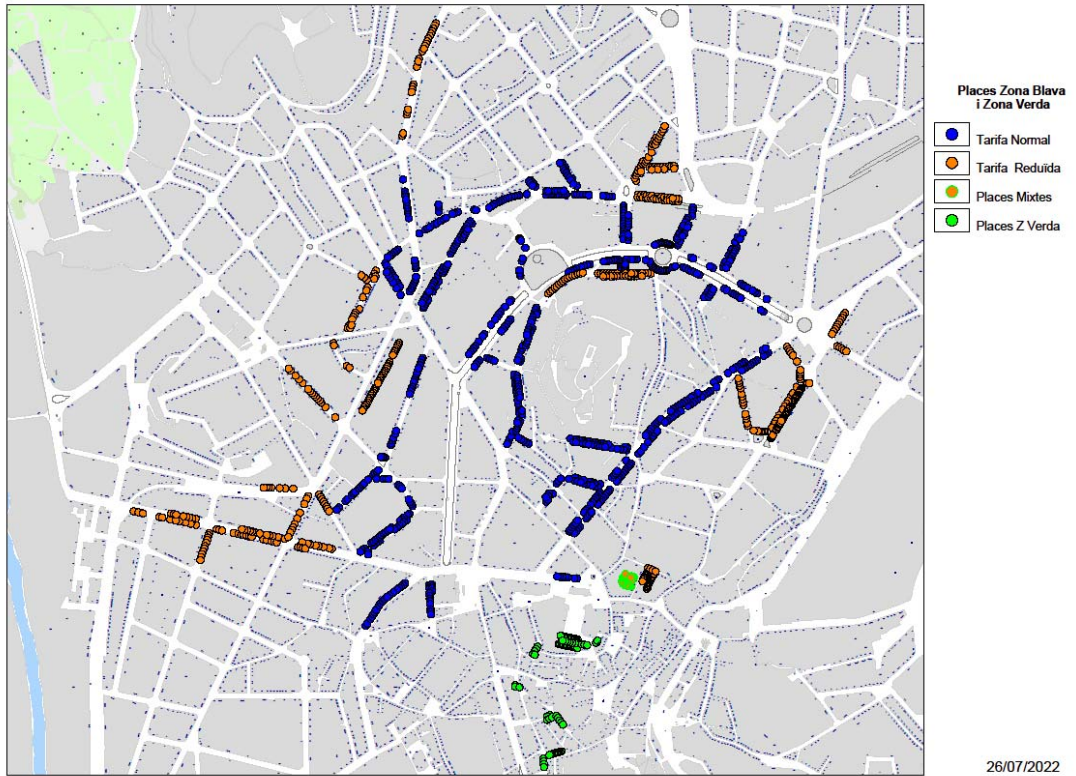
- Aparcaments públics



- Aparcaments privats



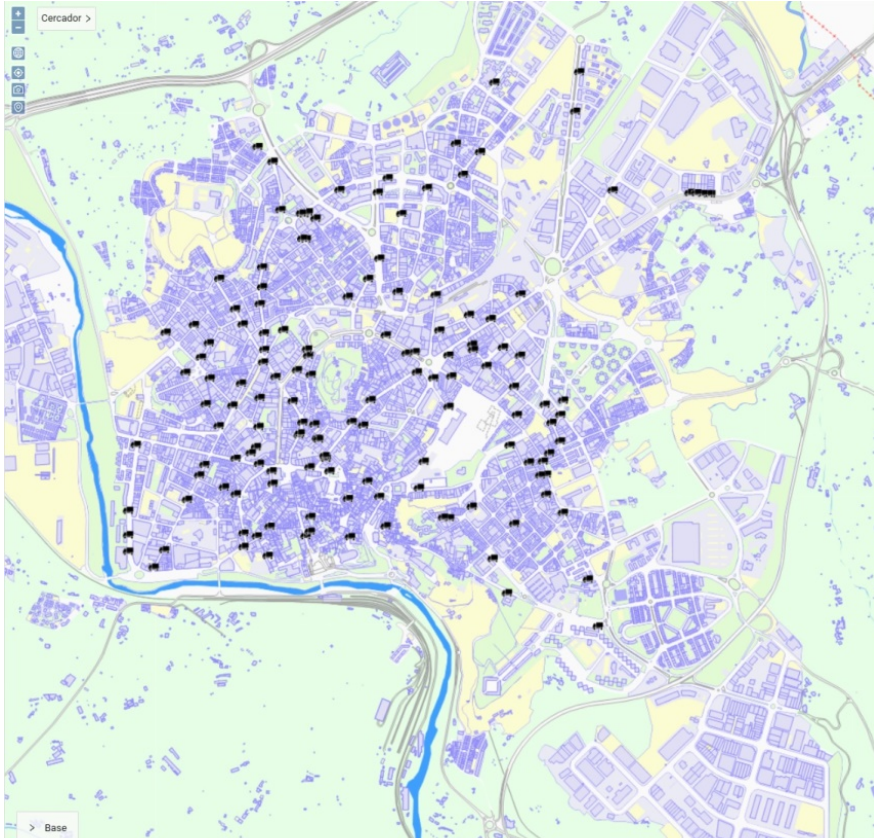
▪ Zona Blava



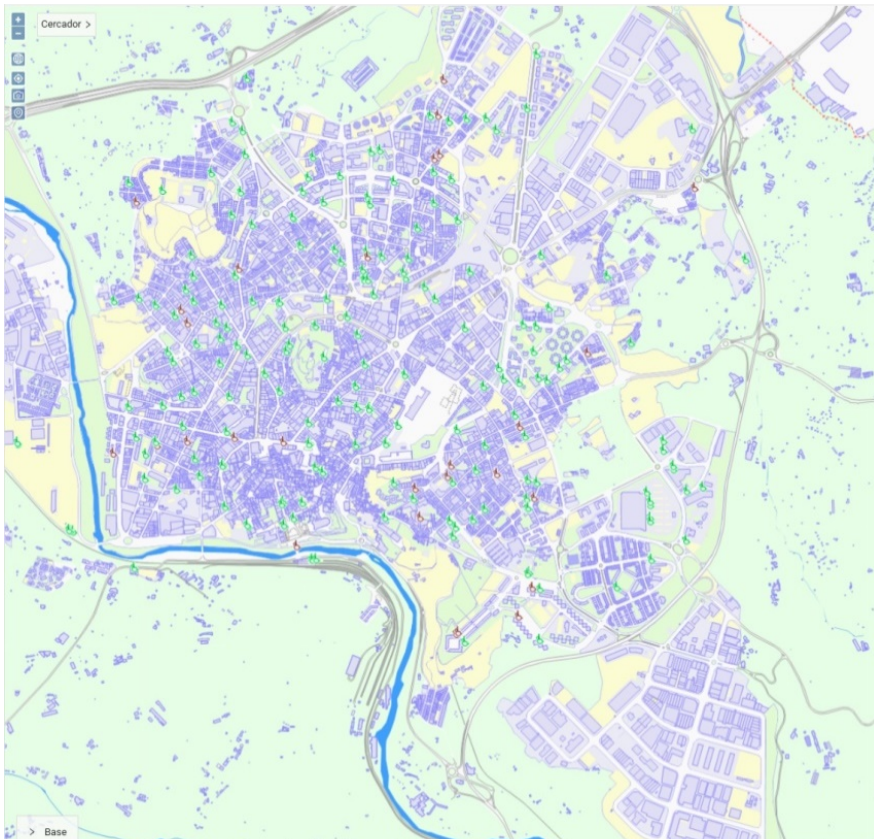
▪ Zona Verda



- Reserves públiques per a càrrega i descàrrega de mercaderies.



- Reserves per a persones amb mobilitat reduïda



DESCRIPCIÓ DE L'ÀMBIT DEL PLA



## 1. DADES GENERALS

Superfície 41,66 km<sup>2</sup>

Altitud (m) 238

Longitud (°) 1,827286

Latitud (°) 41,728694

Població (2023) 78.570

Densitat població 1.886 hab/km<sup>2</sup>

El terme municipal de Manresa, amb una superfície de 41,66 km<sup>2</sup> i una població d'aproximadament 78.570 habitants (dades de l'Idescat, actualització de l'any 2023) es situa a la comarca del Bages, província de Barcelona, i es limita al nord amb Sant Joan de Vilatorrada i de Sant Fruitós de Bages; a l'est amb Pont de Vilomara i Rocafort; al sud amb Castellgalí, Sant Salvador de Guardiola i Sant Vicenç de Castellet, i a l'oest limita amb Rajadell, Sant Salvador de Guardiola i Fonollosa. La ciutat s'ubica prop de la confluència que formen el riu Cardener i el riu Llobregat, lleugerament al sud de la comarca i es caracteritza per una orografia i un relleu força ondulat marcat per la presència dels esmentats cinc turons principals (Puigcardener, Puigberenguer, Puigterrà, Puigmercadal i Pujole) i d'altres que també han influït en el seu creixement (tossal dels Cigalons, la Talaia, les Escodines, el puig de Sant Bartomeu, la Culla, la Balconada, Bufalvent...) i per les diferents plataformes elevades que es donen en el mateix nucli urbà i zones adjacents. Aquesta orografia ha generat desnivells importants entre zones de la ciutat -d'altura sobre el nivell del mar de 205 m a l'estació de la Renfe, de 283 m al cim del Puigterrà i de 378 m al carrer més alt de Bufalvent- i provoca l'existència de carrers amb forts pendents i, en conseqüència, trams d'escales.

### Hidrografia

D'altra banda, tot i que el municipi es trobi annex al riu Cardener i estigui caracteritzat pel seu recorregut, configurant-ne també els seus relleus principals i la configuració de l'assentament urbà, el municipi està regat per antics torrents actualment soterrats -com el torrent dels Predicadors i el de Sant Ignasi- i deu part de la seva gran riquesa d'aigua a la Sèquia, que condiciona també molts altres factors de la ciutat. Aquest canal, construït en el S.XIV, estructura a la vegada un conjunt d'altres canals de rec, possibilita la millora de l'aprofitament de les zones més planeres del terme municipal i constitueix una de les obres d'enginyeria hidràulica més importants de la Catalunya medieval. A diferència d'altres municipis, en el cas de Manresa, el casc històric, pròxim al riu Cardener, fa que aquest no es situï en el centre geomètric de la ciutat. En aquest cas, el Cardener va evitar el creixement de la ciutat en la zona sud i gairebé feia la funció de frontera. No obstant això, la necessitat comunicativa amb altres municipis va motivar antigament la construcció històrica i recent de ponts -un total de 7-.

### Demografia

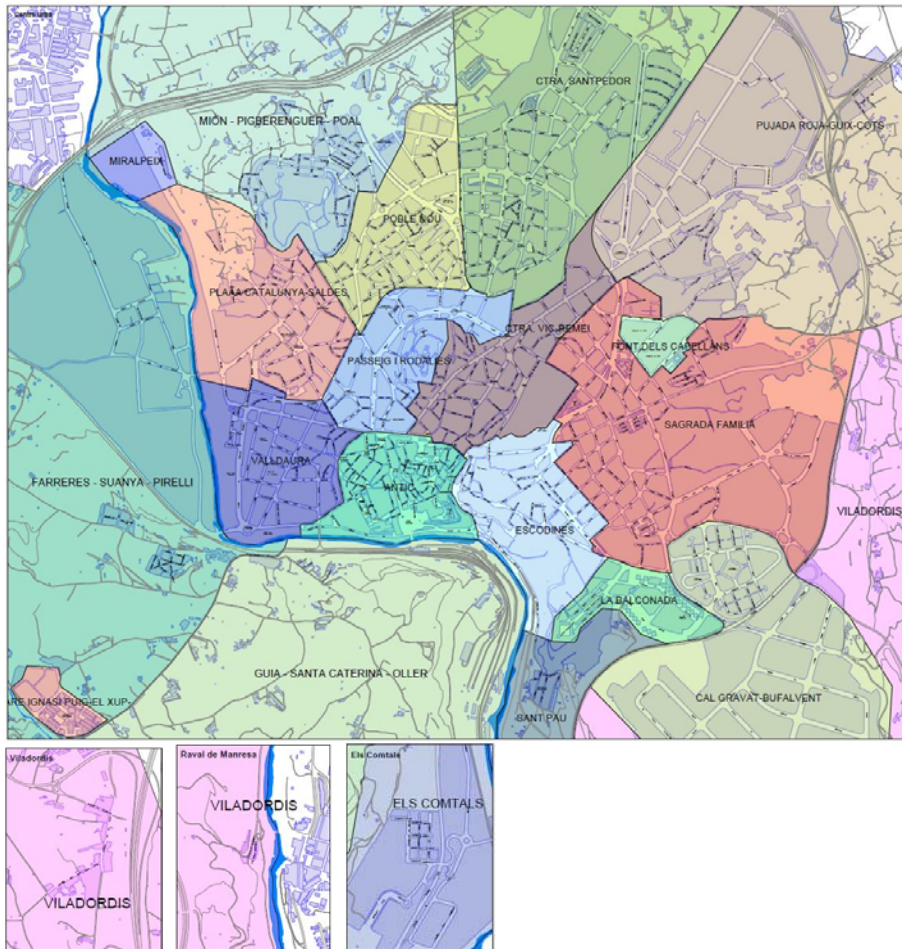
A partir del S.XII, la població de Manresa va anar en augment de forma progressiva, fins arribar al S.XIV, conegut com el segle d'or de la ciutat i període en el que la població s'enriqueix i creix gràcies a aquesta riquesa i treball. El segles posteriors s'experimenta un creixement lent, i no recupera l'esplendor fins el S.XX. Entre els anys 1910 i 1950, cal tenir present que la població passa de 22.000 a 40.000 habitants com a conseqüència directa de l'impacte industrial, cosa que en els anys

1950-1981, es torna a fer latent amb la vinguda de mà d'obra i la immigració. A partir d'aquests anys, la davallada de la natalitat i el fet que s'aturi la immigració atura també el creixement de la població que no és fins anys més tard, gràcies a noves onades d'immigració, que la població creix fins a les dades actuals.

#### Morfologia / Orografia

Com s'ha comentat i tenint en compte que la morfologia de la ciutat s'ha vist condicionada pel relleu de la ciutat, podem veure com les fases de creixement s'inicien pel pla de PuigCardener i continua pel turó de Puigmercadal. En els dos casos, la ciutat es trobava emmurallada i coronada per un castell en cada turó. Seguidament, aquesta muralla va incloure la Plana de St. Miquel, Vilanova, Born o Les Piques, fins ampliar-se per a incloure tot el què es coneix avui dia com a barri antic. L'expansió de la ciutat ha seguit creixent sempre de forma concèntrica, fora muralles, al llarg dels segles. Amb la revolució industrial i les indústries que s'implanten tant a l'interior del nucli urbà com al seu límit, la ciutat creix seguint els eixos de comunicació -Ctra. Vic, Ctra. Cardona-, així com amb l'eix del ferrocarril, a mitjans S.XIX. La burgesia i els equipaments residencials s'estableixen al voltant del Passeig, després de la seva obertura (finals S.XIX) així com els edificis residencials senyorials. Unes dècades més tard, amb l'arribada de la immigració espanyola, es desenvolupen els polígons d'habitatges més allunyats del nucli antic -Font dels Capellans, La Parada, La Balconada, El Xup, etc. És durant aquests anys, també, que apareixen els nuclis més disgregats de la ciutat (Miralpeix, Sant Pau, Mion...), i a partir dels anys 80, es desenvolupa la zona nord de la ciutat mitjançant varis plans parcials (Les Bases, La Parada, Concòrdia, Ametllers). A tot això, es recuperen grans parcel·les industrials (Els Panyos, la Florinda) i s'estableixen grans àrees industrials (Bufalvent, Els Dolors) i comercials (els Trullols), així com zones residencials de baixa densitat (Bellavista, Cal Gravat).

Altres barris que avui dia conformen la ciutat, són el Poble Nou, que és el més antic dels barris nous i que sorgeix com un suburbi allunyat desenvolupat al voltant de l'església. També tenim Cal Saldes i el Pujolet, que avui dia estan totalment incorporats a la ciutat i es situen al peu del Puigberenguer. A la zona de la Ctra Pont de Vilomara, també s'hi desenvolupen els barris de la Culla o Sant Joan de Déu, on hi trobem els grups de *cases barates* o de protecció oficial, juntament amb la zona de la Ctra. Santpedor. Aquesta tipologia d'habitatge, s'amplia notablement després de la Guerra Civil Espanyola.



Mapes dels Barris de Manresa segons AAVV.

Avui dia, malgrat el recent creixement -segle XXI- de la ciutat, si mirem l'estructura de la ciutat, podem seguir detectant una certa cohesió, amb un centre urbà que concentra l'oferta comercial de la ciutat i uns pocs nuclis perifèrics isolats del centre. Sí bé és cert que a la perifèria sí que s'hi localitzen onze polígons d'activitat econòmica, en els quals s'ubica el gruix del teixit industrial de la ciutat; el sector serveis, cada cop més present en els polígons d'activitat econòmica, té una important presència al centre de la ciutat i al polígon comercial dels Trullols. Manresa juga el paper de capital d'un sistema urbà que va més enllà dels límits del municipi tant a nivell de serveis com a nivell econòmic, administratiu o educatiu.

Així doncs, veient el plànol de barris adjunt i l'estructura actual de la ciutat de Manresa, podem classificar-los en les zones següents:

- Zona central:
  2. Barri Antic
  3. Passeig i Rodalies
  4. Carretera de Vic-Remei

- Zona nord:
  - 6. Mion-Puigberenguer-Poal i Miralpeix
  - 7. Poble Nou
  - 8. Carretera Santpedor (inclou una part del P.I. Els Dolors)
  - 16. Pujada Roja-Guix-Cots (inclou una part del P.I. Els Dolors)
- Zona oest:
  - 1. Valldaura
  - 5. Plaça Catalunya-Saldes
- Zona est:
  - 9. Sagrada Família
  - 10. Font dels Capellans
  - 11. Escodines
  - 12. Balconada
  - 13. Viladordis
  - 14. Sant Pau
  - 18. Cal Gravat (inclou P.I. de Bufalvent)
- Zona sud:
  - 15. Pare Ignasi Puig - El Xup
  - 17. Farreres-Suanya-Comptals-Guia-Santa Caterina-Oller  
(inclou una part del P.I. Pont Nou / Pirelli)

\*La numeració dels barris, facilitada per l'Ajuntament de Manresa, fa referència als gràfics adjunts en l'apartat d'anàlisi d'aquesta memòria.

## **2. PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL (POUM)**

El POUM és l'instrument d'ordenació integral del territori del municipi de Manresa i substitueix el Pla General d'Ordenació de Manresa (PGOM) aprovat el 23 de maig del 1997. El POUM és públic, executiu i de compliment obligatori per a les administracions públiques i per a les persones privades. Les seves determinacions tenen caràcter prevalent sobre qualsevol disposició municipal amb un objectiu similar, i la seva interpretació no podrà contradir, en cap cas, les prescripcions que es deriven de la legislació urbanística vigent.

El text refós del POUM de Manresa va ser aprovat definitivament pel Ple de l'Ajuntament de Manresa el 21 de setembre de 2017 i del qual se'n va donar conformitat per resolució del Director General d'Ordenació d'Urbanisme i Territori el 26 de setembre de 2017 ha estat publicat al DOGC el 26 d'octubre de 2017.



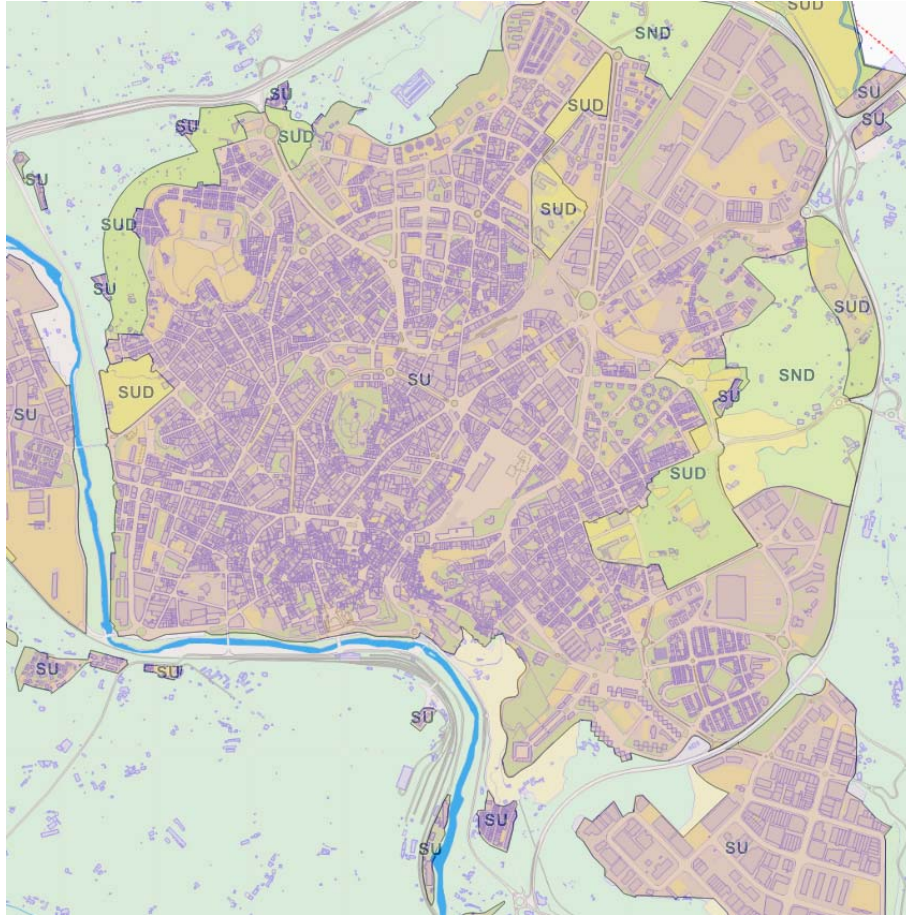
Imatge del POUM de Manresa aprovat el 21 de setembre de 2017.

### 3. SÒL URBA

El POUM classifica el sòl del terme municipal en 3 tipus de sòl:

- a. Sòl urbà: Sòl urbà consolidat (SUC) i no consolidat (SNC)
- b. Sòl urbanitzable: Sòl urbanitzable delimitat (SUD) i no delimitat (SND)
- c. Sòl no urbanitzable: (SNU) -sòl protegit-.

L'àmbit del treball que ens ocupa comprèn, tant sols **el Sòl urbà consolidat**, encara que hem analitzat també parts del Sòl urbà no consolidat que està pendent de desenvolupament. Aquestes àrees de desenvolupament que pertanyen al sòl urbà com són els PMU, PAU... també contenen antics carrers, camins, passos...que són recorreguts de vianants i, per tant, trams parametrizats en el SIGMap que ha calgut valorar. **En els casos de recorreguts per trams que són vials o camins que estan en Sòl urbanitzable i de carrers que uneixen barris o disseminats exteriors, s'ha considerat definir-los com a "fora del sòl urbà".**



POUM: delimitació del Sòl urbà (SU), el Sòl urbanitzable delimitat (SUD) i no delimitat (SND)

OBJECTIUS I BENEFICIARIS DEL PLA



## 1. OBJECTIUS DEL PLA D'ACCESSIBILITAT

Com ja s'ha descrit, l'objectiu de la mobilitat accessible és el d'arribar a assolir que tots els ciutadans es puguin desplaçar, comunicar i realitzar les seves activitats de mobilitat de forma lliure, autònoma i sense discriminació, siguin quines siguin les seves capacitats o necessitats específiques. Així mateix, aquesta recerca cap a la mobilitat plenament accessible assegura una millora substancial per a la ciutat i per a tots els ciutadans que en facin ús i procura eliminar totes aquelles barreres que, sigui per les preexistències o sigui per l'evolució de la pròpia ciutat, s'hagin pogut generar.

Aquest Pla d'Accessibilitat neix de la voluntat de l'ens municipal de poder analitzar i estudiar l'estat de la mobilitat accessible existent i pretén ser una eina d'informació, d'anàlisi i de visualització gràfica per a poder assolir els objectius de millora que es proposen, prioritzant aquelles actuacions més urgents; més enllà del simple fet de donar compliment a la llei 13/2024 amb l'obligatorietat, per als municipis, de disposar d'un Pla d'Accessibilitat.

Aquests objectius es poden resumir en:

- **Resoldre els problemes puntuals d'un col·lectiu concret** en paral·lel als reptes de futur de la ciutat i extrapolant-los al conjunt dels ciutadans.
- **Millorar el dret dels ciutadans de poder circular per la ciutat** de manera accessible en unes condicions de mobilitat adequades, segures i amb el mínim impacte ambiental possible.
- **Prendre consciència sobre l'inventari físic i la situació del municipi** de manera que es pugui conèixer i analitzar el conjunt de l'accessibilitat existent actualment en l'espai públic, oferir indicadors que es puguin anar actualitzant i fer-ne un seguiment continuat.
- Oferir informació tècnica que pugui servir, en futures intervencions, envers l'eliminació les barreres arquitectòniques.
- Estimar un pressupost d'execució material per a cada tipologia d'actuació.
- **Prioritzar**, mitjançant uns criteris establerts, **les intervencions a realitzar**.
- **Planificar un Pla d'Etapes** per a l'execució de les intervencions necessàries per assolir l'accessibilitat en el transcurs del temps i crear un full de ruta a seguir.
- **Incorporar la informació obtinguda en el treball de camp, en forma d'inventari al programari SIGMap**, de tal manera que l'ens municipal disposi, a futur, de tota aquesta informació conjuntament amb la resta de dades d'informació geogràfica que ja té integrades (dades SIG).

## 2. BENEFICIARIS DEL PLA D'ACCESSIBILITAT

El concepte d'accessibilitat, històricament, s'inicia en el moment que se'n pren consciència i es pretén donar resposta a les dificultats de mobilitat dels diferents col·lectius de ciutadans, amb la intenció d'emprendre mesures per a eliminar les dites "barreres arquitectòniques". Amb el pas del temps, però, el ventall d'aplicació ha anat creixent i s'ha ampliat cap a totes aquelles persones que tenen algun tipus de diversitat per interactuar amb l'entorn i/o algun tipus de diversitat funcional (física, sensorial, psíquica,...) permanent o transitòria. Persones grans, persones amb característiques funcionals específiques i totes aquelles circumstàncies diverses que fan que les persones vegin alterades les condicions d'ús del seu entorn immediat.

Per tant, és tota la ciutadania, en general, qui s'acaba veient beneficiada de les millores de mobilitat accessible fetes amb l'objectiu d'assolir l'autonomia (independència), seguretat i confort (màxima comoditat amb mínim esforç) per a persones amb diversitat funcional.

Encara i així, a l'hora d'analitzar les característiques de mobilitat accessible a la via pública, posem el focus en les persones o els col·lectius amb les necessitats més restrictives per tal d'assegurar que el conjunt global de la ciutadania se'n pugui beneficiar. Així doncs, es pren l'anàlisi des del punt de vista de **persones que pateixen una diversitat funcional** derivada de:

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

**DIVERSITATS SENSORIALS:**

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

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

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

- \_ **Persones sordes amb cultura signant:** tenen dificultats per la cultura oralista, és a dir, dificultats d'entendre la paraula, fins i tot escrita, amb o sense diversos nivells de comprensió, i que es comuniquen amb llenguatge de signes, exclusivament o quasi exclusivament.

- \_ **Persones sordes amb cultura oralista:** habitualment utilitzen ajuts tècnics com audiòfons o implants coclears, emissores FM,... per millorar la seva audició, en alguns casos combinats amb la lectura labial, les quals, però, no significa que hi sentin com una persona sense dificultats d'audició. La seva percepció depèn en bona mesura del nivell sonor ambiental.

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

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

- \_ **Resta visual funcional:** Mantenen una resta visual funcional per a la vida diària (desplaçaments, feines domèstiques, lectura,...). Representen un 80% de les persones "legalment cegues". Per a aquestes persones, una inadequada situació de la informació, l'ús de caràcters de mida insuficient en rètols i cartells, l'absència de contrast, una il·luminació deficient o els enlluernaments, poden suposar una barrera important.

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

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

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

**DIVERSITATS PSÍQUIQUES, INTEL·LECTUALS O COGNITIVES:** S'hi engloben persones amb necessitats molt diferents. Generalment requereixen que la informació i comunicació sigui senzilla, ben jerarquitzada, iconografia fàcilment comprensible, una racionalització dels itineraris per desplaçar-se i facilitats en els serveis a l'abast de la ciutadania.

- **Persones amb diversitats transitòries** com dones embarassades o persones que tenen circumstàncies transitòries derivades d'activitats o situacions conjunturals que en resulten diversitats funcionals. Un exemple, són les persones estrangeres a qui la incorporació d'iconografia en la senyalística els facilita la seva orientació.

- **Persones que cuiden i envolten a les persones amb diversitat funcional:** qualsevol millora que pugui aportar autonomia personal reduirà el nivell de dependència de les persones. Així mateix, qualsevol element que faciliti la gran tasca que realitzen els “cuidadors” serà una ajuda per aquests. A més, avançar en aquesta línia no sols alliberarà l'atenció personalitzada, sinó que evitarà despeses de serveis socials, la qual cosa agafa rellevància en l'entorn d'envelliment de la població que ja s'ha comentat.



S I S T E M A D E T R E B A L L . E L S I G



## **1. SISTEMES D'INFORMACIÓ GEOGRÀFICA**

Els sistemes d'informació geogràfica són un conjunt d'eines molt ampli que es poden utilitzar en camps tant diferents de l'anàlisi com són la recerca, la gestió de recursos, la planificació de despeses, l'avaluació d'impacte ambiental, els plans de desenvolupament, la cartografia o la planificació de rutes. Per exemple, pot permetre el càlcul dels temps de resposta -en cas d'emergència- a conseqüència d'un desastre natural, o bé pot detectar espais que calgui protegir de la contaminació. Per tant, aquests sistemes s'utilitzen i han evolucionat per al treball en camps molt amplis i diferenciats. Ara bé, per a fer una descripció més concreta podem recórrer a la definició que en dona el propi ens municipal:

Un sistema d'informació geogràfica (SIG, o GIS en el seu acrònim anglès): és un sistema informàtic capaç d'integrar, emmagatzemar, editar, analitzar, compartir i mostrar informació amb referències geogràfiques. De forma més genèrica, es tracta d'una eina a partir de la qual els usuaris poden fer consultes interactives (cerques definides per l'usuari), analitzar-ne la informació espacial, i editar-ne les dades.\*

\*Font: Servei de Tecnologies i Sistemes d'Informació. Aj. Manresa.

Històricament hi ha dos models de SIG, el raster que manipula imatges i, el vectorial que manipula objectes geogràfics vectorials (punts, línies polígons). En el treball que ens ocupa, predomina el segon model pel tipus d'objectes a parametritzar.

Qualsevol objecte d'un SIG està definit fonamentalment per:

- Descripció de la seva posició i forma geomètrica en dues o tres dimensions
- Informació alfanumèrica que el qualifica i classifica
- Relacions espacials amb els altres elements

I aquesta és, segurament, una de les diferències principals amb altres sistemes gràfics com el CAD que, simplement, cada objecte gràfic té associats una sèrie d'atributs alfanumèrics que el caracteritzen. A efectes pràctics, qualsevol resultat que vulguem extreure d'un SIG necessitarà d'una base de dades que ens aportï la informació temàtica (alfanumèrica) que necessitem. Per tant, a un SIG li hem de donar la capacitat d'integrar-se amb moltes bases de dades, d'altra manera, la seva utilitat pràctica queda molt limitada. És a dir, per molt bones que puguin ser les eines SIG no seran mai suficients si no es disposa d'unes bases de dades a l'altura de les necessitats. Aquesta ha estat una mica la base de la nostra aportació: contribuir a la millora de les bases de dades que disposa l'Ajuntament de Manresa per a que li permeti analitzar i interpretar l'estat actual de la ciutat tant des d'una visió àmpliament de conjunt com de concreció de prioritats de manera molt puntual i directa. Paral·lelament al desenvolupament d'aquests treballs a la base de dades i juntament amb el departament de Tecnologies i Sistemes d'Informació esmentat, s'han millorat les eines concretes del programari que han estat necessàries per al tractament de l'accessibilitat.

## **2. ANTECEDENTS DEL SIG A L'AJUNTAMENT DE MANRESA**

L'any 1992 s'inicia la creació de la Unitat de SIG a l'Ajuntament de Manresa, quan es porta a terme l'adquisició de dues llicències d'Arc/Info amb la voluntat de centralitzar la cartografia municipal en un mateix sistema de tractament de la informació. Fins aquell moment es disposava de varis programes de CAD dispersos en diferents

departaments i es treballava actualitzant una cartografia que llavors tant sols es disposava en fulls de polièster.

Un posterior procés de digitalització i actualització de la cartografia cadastral va permetre començar a utilitzar-la com a cartografia de base, distribuint-la entre els departaments mitjançant el UMN MapServer i altres desenvolupaments propis.

A l'any 1998 es va incorporar una restitució planimètrica a la Unitat de SIG amb el que s'assoliria una cartografia base més acurada. Posteriorment es van anar contractant vols, de manera més o menys periòdica a l'ICC, fins que a l'any 2008 la situació econòmica no va permetre continuar amb aquesta pràctica. En aquest període el Departament de Tecnologies i Sistemes d'Informació va tenir molts contactes, a nivell tècnic, amb diversos ajuntaments, sobretot amb els Ajuntaments de Terrassa i Girona, i va ser una de les claus per a que la Unitat de SIG no s'aturés. L'elevat cost de l'Arc/Info limitava les llicències a 2 per tot l'Ajuntament i era un llast que frenava el desplegament per tots els Departaments. L'any 2010 s'abandona definitivament el programari comercial i es decideix gestionar la cartografia amb el programari SigMap, de desenvolupament propi.

L'any 2014, amb l'ajuda de l'ICC, es va registrar la cartografia 1:500 i 1:2000 amb especificacions tècniques pròpies. El 2015 es va completar la transformació de tota la cartografia al sistema de referència ETRS89 -European Terrestrial Reference System 1989- que és un sistema geodèsic de referència tridimensional estàndard per a la georeferenciació d'alta definició a Europa i que està basat en l'el·lipsoide GRS80. En els darrers anys s'ha adaptat i registrat la cartografia a les especificacions tècniques oficials de la C4/cccartogràfica, que és la Comissió de Coordinació Cartogràfica de Catalunya.

### **3. EL SIGMap. PROGRAMARI DE DISSENY PROPÍ**

Com s'ha dit, a l'any 2010, l'elevat cost inicial de l'Arc/Info limitava el seu desplegament a la resta de departaments de l'Ajuntament. Això va fer que des del Servei de Tecnologies i Sistemes d'Informació es decidís desenvolupar un sistema propi, que fos genèric i altament ampliable en l'àmbit de les necessitats del propi Ajuntament. Aquest sistema propi de l'Ajuntament de Manresa és el programari anomenat SIGMap.

NOM DEL PROGRAMARI: SIGMap

AUTOR: Xavier Naval Marcos. Cap de Servei de Tecnologies i Sistemes d'Informació.

ANY: 2010, encara que en evolució contínua.

ÀMBIT D'ÚS: Exclusiu de l'Ajuntament de Manresa.

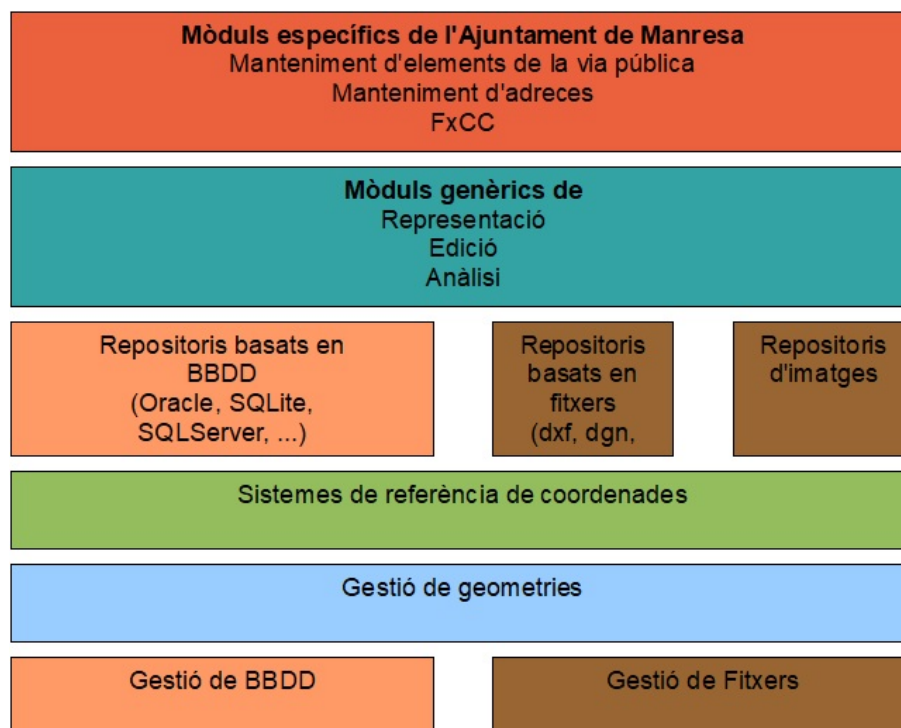
LLENGUATGE DE PROGRAMACIÓ: C#

En un inici el SIGMap es va dissenyar amb el llenguatge de programació "java", però de seguida es va veure que seria massa limitant i es va traslladar al nou llenguatge de Csharp "C#" per a poder assolir una major amplitud de treball. Aquesta decisió presa per l'ens municipal va permetre ampliar l'àmbit d'ús dins del propi Ajuntament i l'explotació del seu potencial en aspectes molt diversos.

Posteriorment, l'oferta de mercat ha anat avançant en un nou programa anomenat QGIS que treballa amb el llenguatge informàtic Cplusplus "C++" i que s'ofereix com a programari lliure. És una eina que comença a consolidar-se, i que probablement hagués substituït al SIGMap si hagués estat suficientment desenvolupat en aquells inicis, l'any 2010.

L'Ajuntament de Manresa ha donat, des de sempre, molta importància a treballar els models de dades de manera que s'adaptin completament a les necessitats de l'ens municipal. Això, moltes vegades, l'ha portat a desenvolupar programari propi, sempre que li ha estat possible, ja sigui fet pel propi Ajuntament o amb l'ajuda de col·laboracions externes. És per aquest motiu que el fet de crear el SIGMap oferia més possibilitats d'èxit doncs la diferència d'hores de programació quedava compensada pel fet que el resultat final s'ajustaria perfectament a les necessitats reals i s'integraria de la millor manera dins dels recursos que disposa l'Ajuntament. A més, les altres opcions possibles com Arc/Info o programari Opensource -p.e. QGIS- tampoc exclouen el fet d'haver de realitzar desenvolupaments interns propis i, per tant, la mateixa o superior càrrega d'hores de treball.

De manera simplificada el SIGMap està desenvolupat en base a l'estructura següent:



Pel que fa als mòduls genèrics disposa de:

- **Mòdul de consulta i generació de temàtics.** Aquest mòdul permet carregar diferents datasets i posar-los en pantalla definint la seva forma de representació.

També té la capacitat de realitzar anàlisis espacials, com per exemple .

- Topologia de polígons amb el model arc-node.
- Creació d'àrees d'influència.

- **Mòdul d'edició.** Aquest mòdul permet seleccionar uns datasets i un àmbit, i en fa una còpia en local per fer l'edició bloquejant els elements del servidor. Quan hem acabat l'edició les modificacions s'incorporen als datasets originals. Permet la incorporació de dades mitjançant diccionari, i si els orígens procedeixen d'una Geodatabase manté i actualitza de manera automàtica les relacions espacials.
- **Mòdul d'impressió.** Ens permet posar en un full de paper una vista així com títols i llegendes, quadres, etc., per poder compondre un mapa, que podrem imprimir o exportar a PDF.
- **Mòdul d'administració de la Geodatabase.** Ens permet crear Geodatabases i administrar-ne el contingut. (Hem vist les pantalles abans)
- **Mòdul de configuració de serveis WMS.** Permet configurar quines capes es representaran així com definir paràmetres de la cache, etc.
- **Mòdul de configuració de serveis WFS.** En aquest mòdul definim quins elements seran accessibles des del servidor WFS.

Pel que fa als mòduls específics mostrem aquests a títol d'exemple :

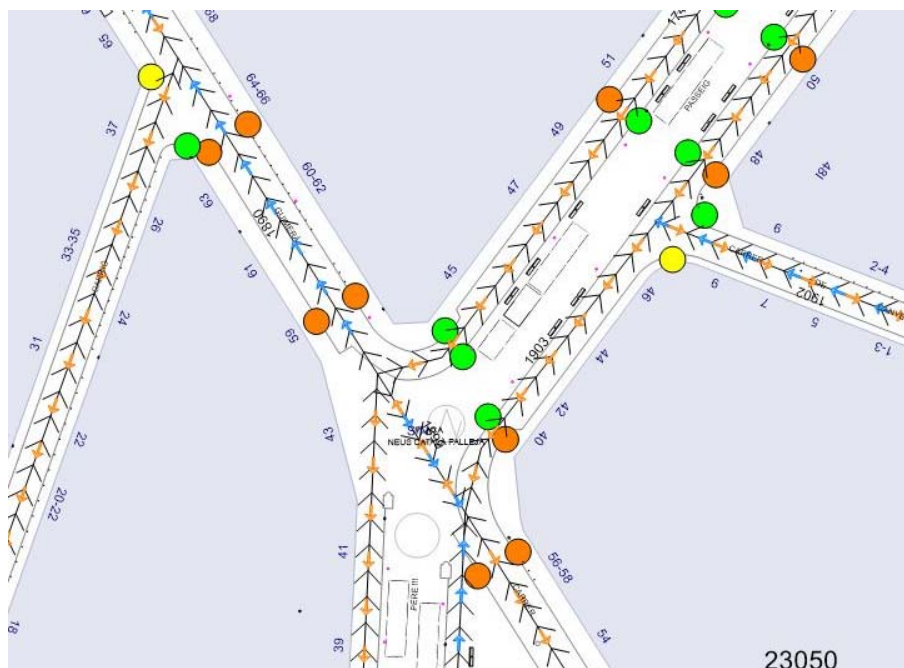
- **Mòdul de manteniment d'adreces i nomenclator.** Des d'aquest mòdul es realitza el manteniment dels números postals de Manresa. Com a característica principal podem destacar que al situar una adreça al plànol mitjançant superposicions espacials podem deduir tots els àmbits administratius als que pertany (districte, secció, nucli, zona sanitària, categories fiscals, ...).
- **Mòdul de manteniment d'elements de la via pública.** És el mòdul que utilitzen els diferents departaments tècnics per mantenir l'inventari georeferenciat d'elements com contenidors, arbres, senyalització, bancs, fonts, ... D'aquest mòdul podem destacar la integració amb el sistema de comunicats de manteniment de l'Ajuntament.
- **Mòdul de manteniment de cadastre.** És una especialització del mòdul d'edició orientat al manteniment d'objectes cadastrals (illa, parcel·la, subparcel·la)
- **Mòdul de generació de FxCC.** Relacionat amb el mòdul anterior i integrat amb el manteniment cadastral de l'ajuntament, aquest programa cobreix tots els passos de la creació i manteniment de FxCC (Format de Croquis Cadastrals) fins a la seva preparació per l'enviament al CGCICT (Comissió General Cadastral per a la Informació i Cooperació Tècnica).
- **Mòdul de manteniment de Guals.** Vinculació dels guals de cadastre i els de via pública

\*Font: Servei de Tecnologies i Sistemes d'Informació. Aj. Manresa.

#### 4. APLICACIÓ DELS SISTEMES SIG AL PLA D'ACCESSIBILITAT

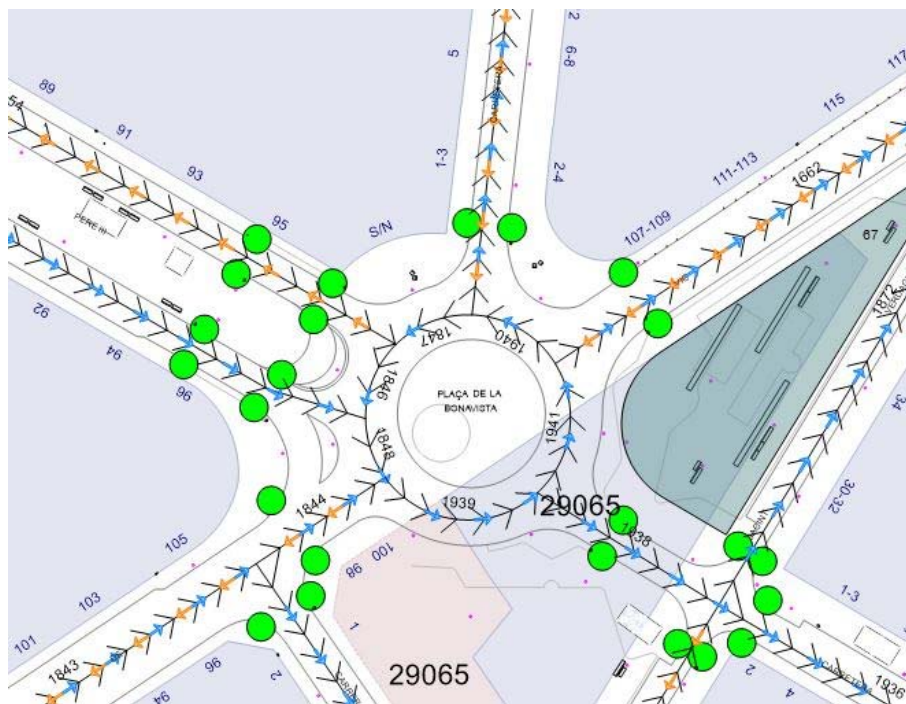
Com a resum, podem dir, que el sistema de tractament de la informació SIG consisteix en la parametrització de dades de l'entorn físic integrant-les a partir de la seva ubicació, donant-les-hi variables descriptives i de relació. Així doncs l'espai

públic s'ha parametritzat discretitzant carrers, places, parcs i zones verdes. El sistema SIG emprat, en concret el SIGMap, subdivideix els carrers en trams que uneixen els 2 punts d'intersecció amb altres vies, la via anterior i la posterior, de tal manera que un carrer té tants trams com interseccions amb altres trams més una. La descripció d'aquests trams de carrer amb les seves condicions d'accessibilitat ha estat el major gruix, en temps, del treball portat a terme.



SIGMap. TRAM Guimerà-Passeig

El tram és la unitat mínima de treball i té una numeració indicativa que el defineix. Tal i com s'ha dit, un tram ve generat per les interseccions anterior i posterior de la pròpia via amb altres vies o recorreguts definits però, també, tenen un sentit que ve determinat pels números de policia assignats a les edificacions i ve representat en el SIGMap per una fletxa petita de color negre. En concret, el tram 1903 del Passeig va de la intersecció amb el tram 1899 de la Plaça Neus Català a la intersecció amb el tram 1902 del C/Canyelles i la raó és que els números de policia van del 40 al 46. Aquest sentit de tram permet definir les variables VORERA/ITINERARI combinats amb DRETA/ESQUERRA; que són ubicades i identificades amb la màxima precisió. Ara bé, el sentit del tram no és indicatiu de res més que del número de policia, és a dir, dins d'una mateixa via podem trobar sentits contraris múltiples vegades i no corresponen ni a un sentit de circulació de vehicles, ni al sentit radial de la ciutat, ni al sentit d'evacuació...; tant sols és un mètode de treball per a poder definir ambdós costats de la via o recorregut. No s'ha de confondre el sentit de tram amb el sentit de circulació de vehicles que ve representat per fletxes més grans i de color; són de color blau si van en el mateix sentit del tram o són de color taronja si van en sentit contrari. Aquestes darreres indicacions no influeixen de cap manera en la parametrització dels trams pel que fa a l'accessibilitat.



SIGMap. TRAM Plaça Bonavista.

També, les rotondes estan compostes per una suma de trams definits per les diferents interseccions amb els carrers que hi conflueixen. Per tant en el cas de la Plaça de la Bonavista on hi arriben 5 vies hi trobem 6 trams dins de la pròpia rotonda.

Un cop establerta la unitat mínima de treball i, tal i com estableix el nou Codi d'Accessibilitat, cal analitzar els elements que afecten al recorregut en cada itinerari implicat. Els trams ens han permès fer un anàlisi més acurat d'on es concentren els problemes i, per tant, poder visualitzar si els conflictes són més generals o més puntuals de cada recorregut de vianants dins de tota l'extensió d'una via o carrer. Degut a la seva importància hem classificat aquestes variables a obtenir en els següents camp de treball determinants:

Propietats de l'eix : 2223 (2223)

**GENERAL**

Longitud (m): 24,8541 Tipus: 1 - Amb voreres i se Nda: 1538 / 1543

Codi ICC: COM\_18 - Eix via urbana pavimentada Pendent: 5,98

Codi de patrimoni: 1.1.b.489

Illa cadastral dreta: 38950 Illa cadastral esquerra: 38960

Carrer: 3935 C de PUG I CADAFALCH

Tram: 4 393504

**AMPLADES**

Calçada: 11,01 / 11,01 ( 11,01 ) Total: 21,88 / 21,88 ( 21,88 )

Voreres: 7,00 / 4,00 Dreta: 5,00 Esquerra: 2,00

**ADRECES**

N. esq. inicial: 4711 C de PUG I CAI Final: 4119 C de PUG I CAI

N. dre. inicial: 7290 C de PUG I CAI Final: 7290 C de PUG I CAI

**CIRCULACIÓ**

Direcció A -> B: Carrils: 1 Cost: 1,00 Temps (s): 3

Direcció B -> A: Carrils: 1 Cost: 1,00 Temps (s): 3

Velocitat (Km/h): 30,00 Carril Bici  Carril BUS  Separació de carrils

Zona vianants: N - No Plataforma única

Carril servei dreta: A - Aparcament Carril servei esquerra: N - No

**PROJECTE**

Intervenció 1 Intervenció 2

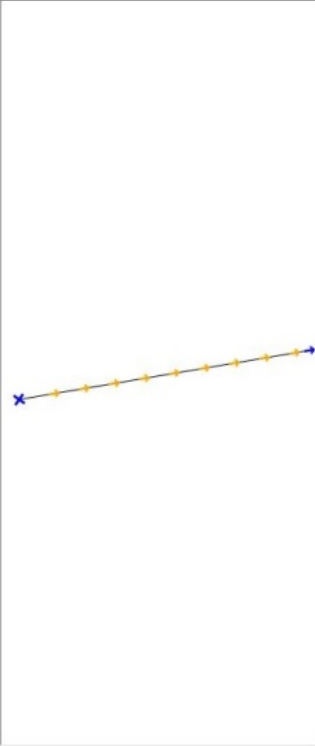
Intervenció: 1 - Adaptat Accessibilitat: 1 - Adaptat segons el Cx

Acc. amb int.: 1 - Adaptat Pti.: 3 - Baixa Cost:

Sup. int. (m2): 543,81 Pressupost: 0,00

**ALTRES**

Correcte  Observacions:



Pantalla SIGMap de propietats d'un tram.

VARIABLES DE CAMP -realitat física dels trams de carrer-  
GENERAL

\_variable "Tipus" -secció de tram-

\_variable "Pendent" -pendent de tram-

AMPLADES

\_variable "Calçada" / Total -ample de calçada i de via-

\_variable "Voreres" Dreta / Esquerra -ample de vorera-

\_variable "Itinerari" Dreta / Esquerra -ample lliure de pas-

ADRECES

\_variable "Adreces" Núm.. esq. Inicial / Final -sentit del tram-

\_variable "Adreces" Núm. dreta. Inicial / Final -sentit del tram-

CIRCULACIÓ

\_variable "Carrils Direcció A→B" -núm. de carrils de vehicles-

\_variable "Carrils Direcció B→A" -núm. de carrils de vehicles-

\_variable "Velocitat" -màx. velocitat vehicles-

\_variable "Carril bici" -si/no-

\_variable "Carril bus" -si/no-

\_variable "Separació entre Carrils" -si/no-

\_variable "Zona vianants" -zona vianants/ús mixt/NO-

\_variable "Carril servei" Dreta / Esquerra -si/no/tipus-

\_variable "Carril servei Dreta" -si/no/tipus-

VARIABLES D'ANÀLISI -actuacions a realitzar en trams de carrer-  
PROJECTE

Intervenció 1 -1a vorera-

\_variable "Intervenció" -grau d'intervenció-

\_variable "Accessibilitat" -diagnosi-

\_variable "Accessibilitat amb intervenció" -accessibilitat resultant final-

\_variable "Sup. int. (m2)" -superfície a intervenir-

\_variable "Pressupost" -pressupost d'intervenció-

Intervenció 2 -2a vorera-

\_variable "Intervenció" -grau d'intervenció-

\_variable "Accessibilitat" -diagnosi-

\_variable "Accessibilitat amb intervenció" -accessibilitat resultant final-

\_variable "Sup. int. (m2)" -superfície a intervenir-

\_variable "Pressupost" -pressupost d'intervenció-

ALTRES

\_variable "Correcte" -quan el conjunt de variables estan tancades-

\_variable "Observacions" -anotacions específiques-

Propietats del gual de vianants : 1554 (3303)

**GENERAL**

Amplada (m) :  Profunditat (m) :  D. construcció :

Tipus de gual :  Material :

Textura diferenciada :  Normatiu :  Ample lliure vorera (m) :

**ADRECES**

Adreça :

Tram :  Cantonada :  Tram (2) :

**PROJECTE / ALTRES**

Gual general :  Pressupost :

Observacions :

Pantalla SIGMap de propietats de guals.

VARIABLES DE CAMP DE GUALS -realitat física en guals de vianants-  
GENERAL

\_variable "Amplada" -amplada del gual-

\_variable "Profunditat" -profunditat del gual-

\_variable "Tipus de gual" -tipologia-

\_variable "Material" -material del gual-

\_variable "Textura diferenciada" -amb textura-

\_variable "Ample lliure vorera" -ample itinerari-

ADRECES

\_variable "Adreça" -adreça del gual amb el núm. de policia-

\_variable "Tram" -vinculació al seu tram-

\_variable "Cantonada/Tram2" -vinculació amb el seu homòleg del tram2-

PROJECTE / ALTRES

\_variable "Gual general" -grau d'intervenció-

\_variable "Pressupost" -cost del gual-

\_variable "Observacions" -anotacions específiques-

## VARIABLES DE CAMP ELEMENTS DE LA VIA PÚBLICA -realitat física- GENERAL

\_variable "Tipus" -tipologia-

### SITUACIÓ

\_variable "Tram" -vinculació al seu tram-

### PROJECTE / ALTRES

\_variable "Intervenció" -grau d'intervenció-

\_variable "Pressupost" -cost del trasllat-

\_variable "Observacions" -anotacions específiques-

Propietats del Element de la via pública : 6

**GENERAL**

Tipus : PA - Paperera

**SITUACIÓ**

Tram : 273003

**PROJECTE / ALTRES**

Intervenció : BR - Desplaçar altres (100) Pressupost : 100,00

Observacions : Interfereix amb el gual

D'acord Cancel·la

Pantalla SIGMap de propietats d'elements de la via pública.

Dins d'aquests grans grups de variables, hem establert els criteris que ens defineixen les característiques essencials de les diferents vies o carrers pel que fa a l'accessibilitat i així hem obtingut un conjunt de característiques finites amb les que hem treballat. En el treball de camp, aquestes variables s'han anat anotant per a poder, a posteriori, introduir-les al sistema de tractament de dades SIG.

Per exemple, dins de la **\_variable "Tipus"**, que equival a tipologia de carrer, hem concretat les seccions de tram següents:

- PLATAFORMA ÚNICA
- AMB VORERES I SECCIÓ DE CARRER  $\geq 6$  m
- AMB VORERES I SECCIÓ DE CARRER D'AMPLADA  $< 6$  m
- ROTONDA
- ESCALA / RAMPA
- NO URBANITZAT
- FORA DEL SÒL URBÀ / ÚS PRIVATIU

Per exemple, dins de la **\_variable "Itinerari"** hem concretat les amplades lliures de pas següents:

- PLATAFORMA ÚNICA
- AMPLADA  $\geq 1,80$  (itinerari accessible)
- $1,20 \leq$  AMPLADA  $< 1,80$  (itinerari practicable sense espais de creuament)
- $0,90 \leq$  AMPLADA  $< 1,20$  (itinerari practicable sense accés a edificacions)

- AMPLADA < 0,9 (impracticable)
- SENSE VORERA

Per exemple, dins de la **\_variable "Tipus de gual"** hem concretat les tipologies de guals de vianants següents:

- GUAL D'UN PLA / 120
- PAS ELEVAT
- GUAL DEPRIMIT / ILLETA
- GUAL BARCA / 3 PLANS
- GUAL DE VEHICLES
- AMB GUAL PERÒ SENSE PAS DE VIANANTS SENYALITZAT
- SENSE GUAL PERÒ AMB PAS DE VIANANTS SENYALITZAT
- GUAL NO URBANITZAT
- GUAL FORA DEL SÒL URBÀ

En canvi, però, per a poder analitzar en profunditat aquests guals hem hagut de veure quins *"artefactes"* afecten l'accessibilitat del gual. Aquests *"artefactes"* definits en la **\_variable "Tipus"** els hem concretat en els Elements d'urbanització i mobiliari urbà següents:

- FANAL/BÀCULS
- PAPERERA
- PILONA
- ALTRES

Amb independència dels trams de carrers o altres vies, l'altre grup que forma part de l'espai públic són els espais urbans lliures existents -espais de tractament especial-. Entenem com a espais urbans lliures existents tots aquells espais de la via pública que no es poden definir com a trams i que, per aquest motiu, no poden ser analitzats de manera lineal, però que estructurin, organitzen i conformen la ciutat de la mateixa manera. En aquest grup hi englobem, per tant, els parcs, les places i les zones verdes.

Pantalla SIGMap de propietats d'elements de la via pública.

De la mateixa manera que en els trams, en els espais urbans lliures existents hem assignat les variables a obtenir en els següents camp de treball:

VARIABLES D'ANÀLISI -espais de tractament especial-  
GENERAL

\_variable "Qualificació" -qualificació urbanística-

PROJECTE

\_variable "Diagnosi" -diagnosi de l'estat actual-

\_variable "Resultat" -resultat després de la intervenció-

\_variable "Nivell d'intervenció" -vinculació al seu tram-

\_variable "Prioritat" -prioritat assignada-

Els espais urbans lliures existents -espais de tractament especial- han estat estudiats amb un grau de concreció menor. La raó és que hi ha una gran disparitat de tipologies, dissenys i casuístiques que s'han anat configurant al llarg del temps i de la història específica de cadascun d'aquests espais. Per exemple, el Parc de Puigterrà de Manresa no té res a veure amb el Parc de les Homilies d'Organyà o bé la Plaça de de la Reforma no té res a veure amb la Plaça Bonavista; no coincideixen les raons històriques, l'estat físic, els tipus d'intervencions fetes ni tampoc els usos que se'n fa. Per a aquesta raó hem diferenciat els que són accessibles dels que no ho són, valorant quins d'ells tenen una possible solució que no sigui fer un nou disseny total de l'espai i quins no tenen altre solució que la remodelació total.

També, el valor econòmic que se'ls ha assignat per a la seva adequació correspon, tant sols, al cost per a assolir una manera adaptada d'accedir a l'espai en concret i al cost d'un recorregut accessible en el seu interior que permeti travessar-lo fins a la següent sortida; sense tenir en compte els conflictes que es generen internament en les diferents plataformes o superfícies que el componen. El seu estudi detallat, per la seva magnitud, correspondria a un altre tipus de treball i un altre nivell de concreció.



M E T O D O L O G I A   D E L   P L A



## 1. ÀMBIT DEL PLA

L'àmbit d'anàlisi i actuació d'aquest Pla d'Accessibilitat comprèn tot l'espai públic situat dins del sòl urbà que forma part del municipi de Manresa. Dins d'aquest àmbit s'han recollit els paràmetres bàsics pel que fa a l'accessibilitat, s'han introduït en l'esmentat programari SIGMap i s'han confrontat entre ells per a poder fer un rigorós anàlisi, pel que fa a l'accessibilitat, de l'espai públic existent de la ciutat.

En concret, a Manresa, **hem analitzat un total de 2.439 trams**. D'aquest nombre, **168 no pertanyen a sòl urbà** i, per tant, no se'ls ha tingut en compte cap dels paràmetres de l'accessibilitat. També **82 trams pertanyen a passos i/o passatges d'ús privatiu** dels que tampoc se n'ha analitzat cap paràmetre.

Els trams de carrer que no queden inclosos dins l'àmbit d'aquest Pla s'han fet constar en els plànols adjunts com a trams fora del sòl urbà. De la mateixa manera tots aquells passatges d'ús privatiu que, tot i formar part de la xarxa urbana de la ciutat i que es troben inclosos en l'àmbit de l'espai públic, no han estat objecte d'estudi i tant sols s'han fet constar en els plànols adjunts com a trams d'ús privatiu.

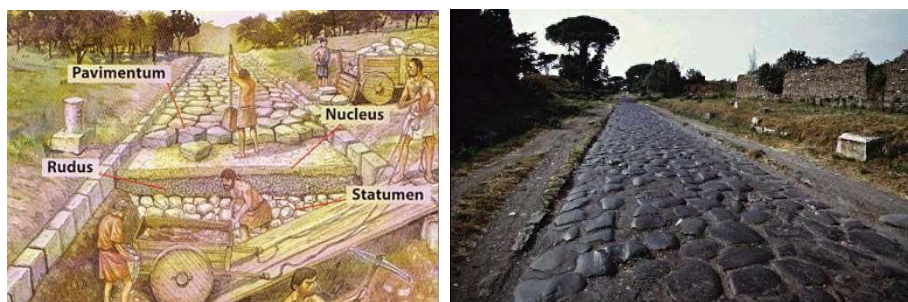
*Les escales* són altres elements urbans identificats com a trams de carrer però que, en canvi, s'han analitzat com a elements singulars. Tot i la seva funció, mai podran ser del tot accessibles i, per tant, tant sols podran complementar altres itineraris plenament accessibles. *Els ascensors* també han estat analitzats separatament com a elements singulars accessibles, pel fet que tant sols n'hi han 4 a tota la ciutat i tenen, entre ells, diferències importants.

Finalment, el darrer element que conforma l'espai públic són els *espais lliures urbans existents* -les places, els parcs i les zones verdes. Els hem analitzat gràficament, segons les seves condicions d'urbanització, tractant-los com a espais de tractament especial.

## 2. CONCEPTES I TERMES NORMATIUS

Els treballs relacionats amb l'accessibilitat impliquen l'ús de conceptes urbanístics que provenen d'antigues solucions que han anat evolucionant al llarg del temps. En l'annex 2a del Codi d'Accessibilitat, on defineix les condicions que han de tenir els itineraris de vianants, s'utilitzen termes com "*voreres a diferent nivell de la calçada*", "*vies de plataforma única*" o bé "*espai de creuament*". Aquests són els 3 conceptes bàsics que afecten als recorreguts o "*itineraris*" que fan els vianants de manera lineal, contínua i al mateix nivell. Juntament amb els itineraris també es defineixen 2 altres conceptes que van intrínsecament lligats: "*encreuaments*" i "*elements d'urbanització*".

Tristament i, ens agradi o no, els grans invents de la humanitat tenen un origen militar. Històricament les vies o calçades romanes es van dissenyar amb objectius estrictament militars, per a poder controlar territoris llunyans i traslladar-hi tropes amb rapidesa, especialment material militar amb carros i cavalls. Posteriorment van adonar-se que facilitava el comerç i les comunicacions i els van servir per a l'expansió econòmica de l'Imperi. Per tant, podem dir que l'origen de les vies públiques va ser pensant més amb la tracció animal i els carruatges que en facilitar el pas dels vianants.



Urbanització de calçades romanes. Via Apia, Italia.

Seguint aquest criteri, les vies romanes no havien de protegir els vianants sinó els mitjans que circulaven per la via i és per aquesta raó que no tenien voreres. Ara bé, en el procés constructiu de la mateixa via es col·locava una peça vertical -vorada- que marcava els límits de la via i posteriorment es feia un fossat per a poder-lo reomplir amb una estructura de capes. Per tant les vies romanes no tenien voreres però tenien vores fetes amb una peça de vorada que, un cop acabada, quedava amb una petita elevació de nivell. Involuntàriament en aquestes vores van aparèixer les primeres "voreres a diferent nivell de la calçada". Precisament a les voreres és on es col·locava el poble submís per veure com passava el poder militar que els tenia sotmesos.

Durant segles, però, les ciutats han estat en bona part sense pavimentar i, exceptuant algunes vies principals, els carrers eren de sorra compactada -per evitar els fangars- o directament de terra. Involuntàriament i irònicament en aquells moments, els carrers, tenien un comportament de "vies de plataforma única". A la ciutat de Barcelona, com a moltes d'altres, l'evolució d'aquest model va ser el paviment de llamborda que folrava, com si d'una manta es tractés, la sorra present en tots els racons. D'aquesta manera s'aconseguia una ciutat més neta i transitable, tant per carruatges com per a vianants.



Aprox. 1850. Entorn de la Catedral de Barcelona.

La guia de criteris de la ONCE per a les plataformes úniques descriu aquest model amb la definició següent:

Plataforma única: espai urbà en el que no existeix diferència de nivell entre les diferents zones destinades a la circulació de vianants i vehicles. Desapareix la separació tradicional entre vorera i calçada.

\*Font: PLATAFORMAS ÚNICAS. Criterios ONCE.

Ara bé, aquesta implementació inicial involuntària de la plataforma única de seguida va ser conflictiva per les dificultats de conciliar el trànsit de vianants en les zones de més concentració d'activitat; primer amb els carros, carretes i carruatges i més tard amb els vehicles a motor.

El següent criteri que va promocionar el desenvolupament de "*voreres a diferent nivell de la calçada*" va ser la protecció dels vianants envers el trànsit rodat, especialment quan els vehicles van començar a assolir velocitats més elevades. A Barcelona, al segle XIX, les morts per atropellament primer per carruatges i després per tramvies van arribar a ser molt elevades. Això va portar a una evolució de l'urbanisme envers les vies amb calçades a diferent nivell.



1890. Plaça Catalunya de Barcelona.

Finalment, l'annex 2a també defineix els conceptes de "*rampes*", "*ascensors*", "*escales*", "*escales mecàniques*" i d'altres molts conceptes i termes que són més clarament interpretables tant urbanísticament com tecnològica.

### **3. PASSOS EN L'ELABORACIÓ DEL PLA**

Tal i com s'ha dit, per a poder fer l'anàlisi de l'accessibilitat els carrers s'han dividit en trams. El tram és la unitat mínima de fragment de via o carrer que es comprèn normalment entre dues trobades independentment de si són cruïlles reals o bé, tant

sols, trobades amb altres recorreguts establerts. Aquest sistema genera una subdivisió dels carrers bastant important, de manera que permet el treball parcial dels carrers amb un grau elevat de detall i concreció. L'elecció d'aquest sistema, però, en algun cas no és perfecte i ens trobem amb certs trams que, degut a la seva llargada, presenten característiques molt diferents entre un extrem i l'altre; en aquests casos, l'anàlisi s'ha fet tenint en compte les característiques dominants, és a dir, les que ocupen una major longitud.

Aquesta unitat mínima de treball, el tram, ens ha permès poder tractar un elevat volum de dades -municipi molt gran- amb una metodologia prou amena que, en general, evita l'error i la dispersió derivada de duplicitats i/o interferències de la informació. Cal tenir en compte les dificultats que es generen quan hi ha dades -com p.e. les topogràfiques del pendent de carrer i d'altres- que no les disposes amb facilitat mentre estàs obtenint altres dades "in situ", en el treball de camp. Aquest ha estat una de les majors dificultats del treball, la no coincidència temporal del conjunt de dades d'un tram, mentre hi treballes. No totes les fonts d'obtenció de la informació necessària per a analitzar un tram han coincidit en el mateix moment que s'estava fent el treball a peu de carrer i això ha comportat que fes falta un segon treball d'oficina per a conjuntar totes aquestes dades. Per aquesta raó en el moment d'entrar les dades al programari SIGMap han aparegut nous conflictes que, a vegades, han obligat a una nova revisió. L'ordre i els passos que s'han seguit en l'elaboració d'aquest Pla d'Accessibilitat han estat els que es llisten a continuació:

1. Estudi de la normativa d'accessibilitat en la via pública vigent i delimitació de l'àmbit d'actuació.
2. Elecció dels paràmetres a analitzar pel que fa a l'accessibilitat.
3. Treball de camp en la totalitat del municipi que ens permeti identificar les barreres arquitectòniques detectades i d'altres conflictes de l'itinerari, anotar els paràmetres generals de la via en cada tram i realitzar el reportatge fotogràfic.
4. Bolcat de les dades al programari SIGMap facilitat per l'Ajuntament.
5. Obtenció de la documentació gràfica -plànols- i de les fitxes de cadascun dels trams de cada vial.
6. Anàlisi dels resultats i resum diagnòstic dels aspectes més destacats. Diagrames amb valors absoluts i percentils.
8. Introducció de propostes d'intervenció.
9. Anàlisi del nivell d'accessibilitat resultant.
10. Elaboració dels pressupostos derivats de les intervencions.
11. Elaboració del Pla d'Etapes en base a la prioritat que l'ens municipal vol donar a les actuacions a realitzar en el municipi.

#### **4. CAMPS DE TREBALL. PARÀMETRES . DIAGNOSI**

L'elevat nivell de concreció del nou Codi d'Accessibilitat comporta que, estudis com el present, no es puguin portar a terme amb tota la profunditat i detall que requeriria. Hem de recordar que el Codi defineix tant el nivell de gruix de la textura d'un paviment, en mm, com les dimensions que ha de tenir una jardinera en cm, o bé la distància mínima que hi ha d'haver entre encreuaments en carrers d'un sol tram - gual i pas de vianants cada 250 m-. Això ens ha obligat a simplificar aquest grau de concreció en un conjunt de camps que fossin parametrizables i que ens permetessin tenir una visió global de la ciutat i, d'aquesta manera, poder distingir els punts que

disten molt del compliment normatiu dels que si apropen molt o compleixen amb escreix. És a dir, ens basem en el macro urbanisme sense entrar tant en els detalls del micro urbanisme o de l'urbanisme fungible -obres i activitats provisionals- que, en tot cas, requeriria d'un equip amb dedicació permanent. És una tasca ingent, però correspon als departaments dels ens municipals revisar de manera contínua l'aplicació de les exigències al respecte, tant en urbanisme d'obra nova, en rehabilitació urbana o en el manteniment; en una vigilància permanent de l'espai públic pel que fa a la mobilitat accessible.

**Una de les primeres simplificacions, ha estat, l'ús del concepte "practicable".** El Codi d'Accessibilitat, igualment que ho feia el *Decret 135/1995 de 24 de març*, estableix aquest concepte per a definir els recorreguts de vianants, els itineraris o els encreuaments **que per certes raons no poden assolir en la seva totalitat el concepte "accessible"**, i descriu fins a quines condicions mínimes d'accessibilitat aquest concepte es pot admetre. Nosaltres, en la recerca de la senzillesa extrema, **en les diagnosi resum l'hem assimilat al concepte "accessible si no fos per..."**, és a dir, accessible si no fos pel pendent excessiu, accessible si no fos per l'amplada mínima,... i així treure conclusions més nítides. Per tant, a partir d'ara:

"practicable" => "accessible amb limitacions"

També, aquesta forçosa simplificació, la determinació dels camps de treball i de les variables introduïdes en el programari SIGMap ens ha portat a definir uns paràmetres bàsics de treball. A més, amb l'objectiu de disposar d'un document amb informació altament visual que en faciliti la seva interpretació, darrera de cada camp de dades objecte d'anàlisi, s'ha inclòs una diagnosi general comparativa envers la ciutat i el barri. La diagnosi envers el conjunt del municipi es mostra amb un diagrama de sectors amb percentils respecte el total del sòl urbà i la diagnosi envers el barri es mostra mitjançant un diagrama de barres horitzontals en valors numèrics absoluts. Els trams situats fora del sòl urbà i els d'ús privatiu no s'han inclòs en aquesta diagnosi comparativa. Aquests paràmetres bàsics de treball es poden resumir en:

## RECORREGUTS EN ITINERARIS DE VIANANTS

### a) SECCIÓ DE CARRER

- Plataforma única
- Amb voreres i secció de carrer d'amplada  $\geq 6$  m
- Amb voreres i secció de carrer d'amplada  $< 6$  m
- Rotonda
- Escala / rampa
- No urbanitzat
- Fora del sòl urbà / Ús privatiu

#### Diagnosi a) SECCIÓ DE CARRER

- Diagrama de sectors
- Diagrama de barres

b) PENDENT LONGITUDINAL MÀXIM

- Accessible. Pendent del 0 al 6%
- Practicable. Pendent del 6 al 8%
- Practicable per preexistències. Pendent del 8 al 10%
- Impracticable/necessitat de passamans. Pendent >10%

Diagnosi b) PENDENT LONGITUDINAL MÀXIM

- Diagrama de sectors
- Diagrama de barres

c) AMPLADA DE VORERA ESQUERRA

- Plataforma única (accessible)
- $2,40 \leq \text{Amplada}$  (accessible)
- $1,80 \leq \text{Amplada} < 2,40$  (practicable sense espais de creuament)
- $0,90 \leq \text{Amplada} < 1,80$  (practicable sense accés a edificacions)
- $\text{Amplada} < 0,90$  (impracticable)
- Sense vorera

Diagnosi c) AMPLADA DE VORERA ESQUERRA

- Diagrama de sectors
- Diagrama de barres

c) AMPLADA DE VORERA DRETA

- Plataforma única (accessible)
- $2,40 \leq \text{Amplada}$  (accessible)
- $1,80 \leq \text{Amplada} < 2,40$  (practicable sense espais de creuament)
- $0,90 \leq \text{Amplada} < 1,80$  (practicable sense accés a edificacions)
- $\text{Amplada} < 0,90$  (impracticable)
- Sense vorera

Diagnosi c) AMPLADA DE VORERA DRETA

- Diagrama de sectors
- Diagrama de barres

c) AMPLADA DE VORERA EN CONJUNT DE VORERES

- Plataforma única (accessible)
- $2,40 \leq \text{Amplada}$  (accessible)
- $1,80 \leq \text{Amplada} < 2,40$  (practicable sense espais de creuament)
- $0,90 \leq \text{Amplada} < 1,80$  (practicable sense accés a edificacions)
- $\text{Amplada} < 0,90$  (impracticable)
- Sense vorera

Diagnosi c) AMPLADA DE VORERA EN CONJUNT DE VORERES

- Diagrama de sectors
- Diagrama de barres

d) AMPLADA LLIURE DE PAS - ITINERARI- ESQUERRA

- Plataforma única (itinerari accessible)
- Amplada  $\geq 1,80$  m (itinerari accessible)
- $1,20 \leq$  Amplada  $< 1,80$  (itinerari practicable sense espais de creuament)
- $0,90 \leq$  Amplada  $< 1,20$  (itinerari practicable sense accés a edificacions)
- Amplada  $< 0,90$  (impracticable)
- Sense vorera

Diagnosi d) AMPLADA LLIURE DE PAS -ITINERARI- ESQUERRA

- Diagrama de sectors
- Diagrama de barres

d) AMPLADA LLIURE DE PAS -ITINERARI- DRETA

- Plataforma única (itinerari accessible)
- Amplada  $\geq 1,80$  m (itinerari accessible)
- $1,20 \leq$  Amplada  $< 1,80$  (itinerari practicable sense espais de creuament)
- $0,90 \leq$  Amplada  $< 1,20$  (itinerari practicable sense accés a edificacions)
- Amplada  $< 0,90$  (impracticable)
- Sense vorera

Diagnosi d) AMPLADA LLIURE DE PAS -ITINERARI- DRETA

- Diagrama de sectors
- Diagrama de barres

d) AMPLADA LLIURE DE PAS -ITINERARI- EN CONJUNT DE VORERES

- Plataforma única (itinerari accessible)
- Amplada  $\geq 1,80$  m (itinerari accessible)
- $1,20 \leq$  Amplada  $< 1,80$  (itinerari practicable sense espais de creuament)
- $0,90 \leq$  Amplada  $< 1,20$  (itinerari practicable sense accés a edificacions)
- Amplada  $< 0,90$  (impracticable)
- Sense vorera

Diagnosi d) AMPLADA LLIURE DE PAS -ITINERARI- EN CONJUNT

- Diagrama de sectors
- Diagrama de barres

## ENCREUAMENTS

### PASSOS I GUALS DE VIANANTS

- Gual un pla / 120

- Pas elevat
- Gual Deprimit / Illeta
- Gual Barca / 3 plans
- Gual de vehicles
- Amb gual però sense pas de vianants senyalitzat
- Sense gual però amb pas de vianants senyalitzat
- Gual no urbanitzat
- Gual fora de sòl urbà

Diagnosi PASSOS I GUALS DE VIANANTS

- Diagrama de sectors
- Diagrama de barres

Diagnosi TEXTURA DIFERENCIADA EN ENCREUAMENTS

- Diagrama de sectors

#### ELEMENTS D'URBANITZACIÓ I MOBILIARI URBÀ

- A) FANAL / BÀCUL
- B) PAPERERA
- C) PILONA
- D) ALTRES

Diagnosi ELEMENTS D'URBANITZACIÓ I MOBILIARI URBÀ

- Diagrama de sectors

ESCALES

ASCENSORS

ESPAIS URBANS LLIURES EXISTENTS -ESP.DE TRACTAMENT ESPECIAL.-

Diagnosi ESPAIS DE TRACTAMENT ESPECIAL

- Plànol del municipi
- Diagrama de sectors

#### NIVELL D'ACCESSIBILITAT EXISTENT

DIAGNOSI RESUM DE L'ACCESSIBILITAT EXISTENT

- Accessible segons el Codi d'Accessibilitat
- Accessible si no fos pel pendent excessiu
- Convertible
- Inaccessible
- Tram fora de sòl urbà / Tram d'ús privatiu

Diagnosi NIVELL D'ACCESSIBILITAT EXISTENT

- Diagnosi resum en diagrama de sectors
- Diagnosi resum en diagrama de barres

## 5. FITXES DE TRAM

La introducció dels paràmetres bàsics de treball en el programari SIGMap ha permès, a part de l'anàlisi i la diagnosi general, la possibilitat d'elaborar unes fitxes de tram que resumeixen cadascun dels camps i variables li són assignades. En el disseny d'aquestes fitxes es fa constar:

- (a) PLÀNOL DEL TRAM
- (b) FOTOGRAFIA DEL TRAM
- (c) DESCRIPCIÓ GENERAL DEL TRAM
  - Núm. de tram
  - Nom del carrer
  - Carrer d'inici i final de tram -cruïlles-
  - Prioritat establerta
  - Longitud del tram
- (d) PARÀMETRES BÀSICS DEL TRAM
  - Tipus de Secció
  - Pendent longitudinal
  - Diagnosi
  - Accessibilitat resultant
  - Amplada itinerari esquerre
  - Amplada itinerari dret
  - Amplada vorera esquerra
  - Amplada vorera dreta
- (e) PARÀMETRES DELS GUALS
  - Tipus
  - Material
  - Si és normatiu
  - Si disposa de paviment diferenciat
  - Pressupost
- (f) CARACTERÍSTIQUES ESPECÍFIQUES DEL TRAM
  - Núm. de carrils de circulació de vehicles
  - Carrils Bus / Bici / Serveis
  - Restriccions de circulació
  - Velocitat màxima
- (g) TIPUS D'INTERVENCIÓ EN VORERES
- (h) COST ESTIMATIU

Si es donés el cas que s'hagués de fer algun tipus d'actuació en voreres, aquests dos darrers apartats ens indiquen específicament quina hauria de ser en "Tipus d'intervenció" i la seva valoració econòmica aproximada, en l'apartat "Cost estimatiu" -exceptuant les intervencions en guals i elements d'urbanització-.

Tot això, queda maquetat de la següent manera:

**NUM.TRAM** 518022

**CARRER**  
 INICI C del PARE CLOTET  
 FINAL C de SANT CRISTÓFOL

**PRIORITAT** Alta  
**LONGITUD** 99,74M




**REGULACIÓ**  
 RRILLS A-B 2  
 RRILLS B-A 2  
 RRILLS BUS No  
 RRIL BICI No  
 RRIL SERVEIS MATEIX SENTIT No  
 RRIL SERVEIS SENTIT CONTRARI No  
 STRICCIONS CIRCULACIÓ No  
 LOCITAT 30 Km/h

**VERBES**  
 POLOGIA DE SECCIÓ Amb voreres i secció de carrer d'amplada=6m  
 PENDENT LONGITUDINAL Baix (0 a 0%)  
 AGOST Adaptat segons el Codi d'accessibilitat  
 CCESSIBILITAT RESULTANT Adaptat  
 TERVENCIÓ EN VORERES Adaptat  
 MPLADA ITINERARI ESQUERRE 1,2m <= Amplada < 1,8m  
 MPLADA ITINERARI DRET 1,2m <= Amplada < 1,8m  
 MPLADA VORERA ESQUERRA 1,8m <= Amplada < 2,4m  
 MPLADA VORERA DRETA 1,8m <= Amplada < 2,4m  
 COST ADAPTACIÓ VORERA 0€  
 COST TOTAL 5000€

TIPUS	MATERIAL	NORMATIU	PAV.DF.	PRESSUPOST	D.CONSTR.	TRAM1	TRAM2
Dual Depressió/llista	Panot	SI	SI	2500€	1/10/0001	518022	
Dual Barroc/ plans	Panot	SI	NO	2500€	1/10/0001	518022	
Dual un pla=120	Fornigó	SI	SI	1/10/0001	518022		
Dual un pla=120	Fornigó	SI	SI	1/10/0001	518022		

TIPUS	INTERVENCIÓ	VAL. INTERV.	PRESSUPOST	TRAM
Depressió	Depressió/llista	100	5000€	518022

Que es visualitza de la manera següent:



TIPUS	MATERIAL	NORMATIU	PAV.DIF.	PRESSUPOST	D.CONSTR.	TRAM1	TRAM2
Gual Deprimit/llieta	Panot	Si	Si	25000	1/01/0001	518022	
Gual Barca/3 plans	Panot	Si	No	25000	1/01/0001	518022	
Gual un pla/120	Formigó	Si	Si		1/01/0001	518022	
Gual un pla/120	Formigó	Si	Si		1/01/0001	518022	

<b>CIRCULACIÓ</b>	
CARRILS A-B	2
CARRILS B-A	2
CARRIL BUS	No
CARRIL BICI	No
CARRIL SERVEIS MATEIX SENTIT	No
CARRIL SERVEIS SENTIT CONTRARI	No
RESTRICCIONS CIRCULACIÓ	No
VELOCITAT	30 Km/h
<b>ITINERARI</b>	
TIPOLOGIA DE SECCIÓ	Amb voreres i secció de carrer d'amplada≥6m
PENDENT LONGITUDINAL	Baix (0 a 6%)
DIAGNOSI	Adaptat segons el Codi d'accessibilitat
ACCESSIBILITAT RESULTANT	Adaptat
INTERVENCIÓ EN VORERES	Adaptat
AMPLADA ITINERARI ESQUERRE	1,2m <= Amplada < 1,8m
AMPLADA ITINERARI DRET	1,2m <= Amplada < 1,8m
AMPLADA VORERA ESQUERRA	1,8m <= Amplada < 2,4m
AMPLADA VORERA DRETA	1,8m <= Amplada < 2,4m
COST ADAPTACIÓ VORERA	0€
COST TOTAL	5000€

TIPUS	INTERVENCIÓ	VAL. INTERV.	PRESSUPOST	TRAM
Paperera	Desplaçar altres	100		518022



N O R M A T I V A D ' A P L I C A C I Ó



La diversitat funcional és un aspecte intrínsec a la vida humana que pot afectar a qualsevol persona en qualsevol moment de la seva vida, en major o menor mesura i prolongació en el temps. També, les persones amb diversitat funcional i les associacions que les representen cada vegada són més exigents en les demandes a l'administració per a l'adequació de l'espai públic. Als anys vuitanta i, sobretot durant la dècada dels noranta es va prendre consciència de la situació, tant des de l'administració com des de la societat civil. De resultes d'això el Parlament de Catalunya va començar a legislar sobre aquest aspecte amb la **Llei 20/1991 de 25 de novembre, la Llei 10/1993 de 8 d'octubre i el Decret 135/1995 de 24 de març**, de desplegament de la Llei per a la promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques i d'aprovació del Codi d'accessibilitat.

Tot i que aleshores, el Decret de l'any 1995 va ser molt determinant, ha estat darrerament quan l'aprofundiment en la legislació ha estat més important. S'han aprovat Reials Decrets, Ordres, Lleis i Decrets i s'estan concretant mitjançant normatives i ordenances que els desenvolupen, d'una manera molt precisa i àmplia a la vegada. El resum d'aquesta legislació en els darrers vint anys seria:

#### **1. LEGISLACIÓ ESTATAL:**

\_ **Código Técnico de la Edificación. Real Decret 314/2006, de 17 de març de 2006**, modificat per successius RD, especialment pel Real Decret 173/2010, de 19 de febrer, pel qual es modifica el Codi Tècnic de l'Edificació en matèria d'accessibilitat i no discriminació de les persones amb discapacitat.

\_ **Real Decret 505/2007 (BOE 113 del 11/05/2007)**. Condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació de les persones amb discapacitat per a l'accés i la utilització d'espais públics urbanitzats i edificacions.

\_ **Real Decret 1494/2007, de 12 de novembre**, pel qual s'aprova el Reglament sobre condicions bàsiques per a l'accés de les persones amb discapacitat a les tecnologies, productes i serveis relacionats amb la societat de la informació i mitjans de comunicació social.

\_ **Real Decret 1544/2007, de 23 de novembre**, pel qual es regulen les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació en l'accés i utilització dels mitjans de transport per a persones amb discapacitat.

\_ **Real Decret Legislatiu 1/2013, de 29 de novembre**, pel que s'aprova el text refós de la "Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social" i que substitueix la llei 51/2003, de 2 de desembre, d'igualtat d'oportunitats, no discriminació i accessibilitat universal.

\_ **Ordre TMA/851/2021, de 23 de juliol, que deroga l'ordre VIV/561/2010 d'1 de febrer**, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats.

#### **2. LEGISLACIÓ CATALANA:**

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

\_ Decret 209/2023, de 28 d'octubre, pel qual s'aprova el Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

Per a realitzar l'anàlisi i la classificació emprada en el present Pla d'Accessibilitat, ens hem basat en la legislació catalana degut a ser la més actualitzada en el temps i

la més propera administrativament. En concret el nou Codi d'Accessibilitat és l'eina que, a partir de la seva entrada en vigor el dia 1 de març de 2024, definirà les properes intervencions de millora a l'espai públic tant si es tracta d'obra nova, rehabilitació urbana o les intervencions de manteniment; amb l'objectiu d'assolir la plena accessibilitat en la major part dels municipis.

Tot i la seva extensió i l'elevat grau de concreció hem resumit els aspectes més destacats que més ens han determinat en l'elaboració del present Pla. Hem ressaltat en color els punts més importants de l'esmentat **DECRET 209/2023, de 28 de novembre, pel qual s'aprova el Codi d'accessibilitat de Catalunya**:

## CAPÍTOL 2

Accessibilitat al territori

### SECCIÓ PRIMERA

Disposicions generals

Article 13. Espais urbans existents

**13.1 Els espais urbans existents, i també les instal·lacions de serveis respectives i el mobiliari urbà, s'han d'anar adaptant gradualment d'acord amb el que estableix la Llei 13/2014, del 30 d'octubre, d'accessibilitat. A aquest efecte, els ens locals han d'elaborar plans municipals d'accessibilitat que identifiquin i programin les actuacions que s'han de dur a terme perquè els espais viaris i els espais lliures assoleixin les condicions que estableix aquest Codi, o revisar els existents, en un termini no superior a tres anys des de l'entrada en vigor d'aquest Codi.**

13.2 Les actuacions de reurbanització integral han de complir les condicions que estableix l'article 14. Es consideren actuacions de reurbanització integral les que afecten íntegrament tota una via o un tram de la mateixa i que compleix alguna de les tres condicions següents:

- a) Té una longitud superior a 250 m.
- b) Té una longitud superior al 50% del total de la via.
- c) Conté interseccions amb quatre carrers transversals o més, incloent-hi els extrems.

13.3 Les reformes puntuals han de complir, com a mínim, les especificacions de l'apartat 1.3 de l'annex 2a. Es consideren reformes puntuals les intervencions que afecten un tram de longitud inferior a les que indica el punt anterior.

13.4 Les reformes puntuals que no assoleixin les condicions que estableix l'article 14 han de justificar que s'adopta la millor solució tenint en compte la continuïtat amb la resta de la via que no és objecte d'intervenció. Aquestes obres tenen caràcter provisional i continua vigent l'obligació d'adaptar la via, en la seva globalitat, a les condicions d'una reurbanització integral quan correspongui d'acord amb les prioritats i la programació que preveu el Pla municipals d'accessibilitat.

13.5 Les modificacions que afectin els itineraris accessibles o practicables existents no poden menyscar les condicions d'accessibilitat inicials. No obstant això, es poden admetre alteracions del traçat que el separin de la línia de façana i reduccions puntuals de l'amplada quan l'actuació es justifica per fer viable la construcció

d'ascensors, rampes o altres elements que permetin millorar l'accessibilitat en conjunt, i sempre que els itineraris resultants garanteixin les condicions corresponents a un itinerari practicable.

13.6 Les rampes de nova construcció que formen part d'un itinerari de vianants han de ser accessibles.

**13.7 Les rampes existents que formen part d'un itinerari de vianants es consideren admissibles i es poden mantenir en els casos següents:**

**a) Les rampes que tenen un pendent igual al 10% o inferior** i que compleixen la resta de condicions corresponents a una rampa practicable.

**b) Les rampes que tenen un pendent entre el 10% i el 12%, quan compleixen les condicions corresponents a una rampa practicable i es justifica que no és viable augmentar-ne la longitud** recreixent el paviment, bé per manca d'espai al nivell inferior, bé per motius estructurals.

c) Les rampes que, tot i que no compleixen els punts a) i b) anteriors, disposen d'un itinerari alternatiu accessible o practicable degudament senyalitzat i es justifica conservar-les per preservar-ne els valors que en motiven la protecció. En aquests casos, als dos extrems de la rampa s'ha d'informar de quin és l'itinerari alternatiu.

13.8 Les escales de nova construcció han de complir les condicions que indica l'apartat 6 de l'annex 2a.

**13.9 Les escales existents es consideren admissibles i es poden mantenir en els casos següents:**

**a) Quan tenen una estesa igual de 28 cm o superior, una alçària igual a 17,5 cm o inferior i es justifica que complien la normativa vigent en el moment de la seva construcció.**

**b) Quan no compleixen el punt a), però es justifica conservar-les per preservar-ne els valors que en motiven la protecció.**

c) Quan existeix un recorregut alternatiu accessible.

13.10 Les actuacions de manteniment, així com la substitució i la incorporació de mobiliari urbà, elements d'urbanització o instal·lacions, no tenen per si soles la condició de reforma puntual. No obstant això, han de complir les condicions d'aquest Codi pel que fa a les característiques dels elements que s'incorporin.

13.11 Excepcionalment, en cas que l'orografia, la utilització i altres característiques d'algun espai urbà existent justifiquin l'adopció de solucions alternatives a les que s'estableixen en aquest Codi, l'ens locals les pot aplicar amb l'elaboració prèvia d'un informe tècnic, adjuntat al projecte d'urbanització, que argumenti la necessitat de l'alternativa i les actuacions que s'han d'adoptar per aconseguir la millor accessibilitat possible. Les solucions alternatives estan condicionades a una funcionalitat adequada i, en cas que un cop executades es detecti una accessibilitat insuficient susceptible de millora, la Generalitat, mitjançant el departament competent en accessibilitat o el departament competent en planificació territorial, pot requerir l'informe tècnic i l'adequació de l'espai a les millors condicions, si escau.

Article 14. Espais urbans viaris existents

**14.1 Els espais urbans viaris existents han d'assolir les condicions d'accessibilitat següents:**

**a) Les vies amb voreres a diferent nivell de la calçada han de disposar a cada costat:**

**a1. D'un itinerari de vianants accessible si la vorera té una amplada igual a 2,40 m o superior i un pendent no superior al 6%.**

**a2. D'un itinerari de vianants que compleixi els paràmetres corresponents a un itinerari accessible, excepte el pendent si la vorera té una amplada igual a 2,40 m o superior i un pendent superior al 6%. L'itinerari es considerarà practicable.**

**a3. D'un itinerari de vianants practicable si la vorera té una amplada inferior a 2,40 m.**

b) Les vies que disposen de passeigs centrals han de tenir un itinerari de vianants accessible o practicable en els mateixos supòsits del punt anterior.

**c) Les vies de plataforma única tan sols són admissibles en les situacions següents:**

**c1. Vies d'ús per a vianants que compleixen les condicions de l'article 9.8.**

c2. Vies d'ús mixt, per a vianants i vehicles, que no contenen aparcaments i tenen una amplada total inferior a 8,00 m.

c3. Vies d'ús mixt, per a vianants i vehicles, amb aparcaments a un costat i que tenen una amplada total inferior a 10,00 m.

c4. Vies d'ús mixt, per a vianants i vehicles, en altres casos diferents dels que defineixen els punts c2 i c3 anteriors, quan es justifica que el seu traçat, perímetre irregular i amplada no permeten adoptar una solució convencional de voreres i calçada a diferent nivell amb condicions adequades.

**d) Les vies de plataforma única han de disposar, com a mínim, d'un itinerari de vianants practicable a cada costat.**

**e) Les vies de plataforma única d'ús mixt amb amplada igual a 6,00 m o superior, que no contenen aparcaments, han de disposar d'itinerari accessible en un dels costats. L'altre costat pot tenir itinerari accessible o practicable segons les característiques i les possibilitats de la via.**

f) Les vies de plataforma única d'ús mixt amb amplada igual a 8,00 m o superior, amb aparcaments a un costat, han de disposar d'itinerari accessible en un dels costats. L'altre costat pot tenir itinerari accessible o practicable segons les característiques i les possibilitats de la via.

g) Excepcionalment, als límits del sòl urbà, a les zones de baixa densitat i als recorreguts que rodegen una gran nau o edifici es pot admetre que una via, o un tram d'aquesta entre dues cruïlles, únicament disposi d'itinerari de vianants accessible o practicable a un costat, quan es justifica que a l'altre costat no hi ha cap accés a edificis o equipaments i que l'amplada del carrer no permet disposar d'itinerari de vianants als dos costats amb les condicions mínimes exigibles.

**h) A les vies de plataforma única d'ús mixt, la velocitat màxima de circulació dels vehicles ha de ser la següent:**

**h1. Vies d'amplada igual a 6,00 m o superior: 20 km/h.**

**h2. Vies d'amplada inferior a 6,00 m: 10 km/h.**

i) Les vies de plataforma única d'ús mixt d'amplada igual a 7,00 m o superior de nova creació requereixen un estudi previ de mobilitat de l'entorn que en justifiqui la implantació. En cas que la via incorpori aparcaments a un costat, l'estudi previ de mobilitat ha de justificar la necessitat d'aquests aparcaments.

14.2 Als indrets protegits que formen part d'un conjunt històric, d'acord amb la legislació del patrimoni cultural o urbanística, en cas que els itineraris no puguin assolir alguna de les condicions d'accessibilitat que estableix aquest Codi, per la necessitat de preservar determinats elements que configuren els valors que s'han de protegir, l'organisme responsable del conjunt ha de redactar un pla d'accessibilitat que englobi l'àmbit del

conjunt, que sigui compatible amb els valors patrimonials del bé i que determini les mesures i les solucions alternatives que cal adoptar per garantir la màxima accessibilitat possible. Aquest pla ha de tenir un informe justificatiu de les alternatives proposades i ha de ser objecte de mesures de publicitat similars a les que es preveuen per als plans d'accessibilitat municipals. El fet que no es pugui assolir una determinada condició no eximeix de la implementació del màxim d'elements de millora de l'ús possibles per a cada entorn.

14.3 Si les condicions físiques del terreny i les característiques de l'entorn impedeixen que una via existent o tram d'aquesta assoleixi un pendent igual al 10% o inferior i es disposa d'accés rodat, en cas que s'estableixin restriccions a la circulació de vehicles, s'ha de permetre l'accés dels que transportin persones amb mobilitat reduïda fins al punt més proper als edificis, equipaments o recintes situats als trams amb pendent superior al 10%.

Article 15. Espais urbans lliures existents

**15.1 Als espais urbans lliures existents, els recorreguts principals i els accessos als elements singulars de l'espai han de disposar d'un itinerari de vianants accessible.**

**15.2 Excepcionalment, quan es justifiqui que els itineraris del punt anterior, per impossibilitat tècnica, no poden assolir la condició d'accessible en part del seu recorregut o en la totalitat d'aquest, s'admeten les alternatives següents:**

**a) Complir les condicions tècniques d'un itinerari de vianants practicable en aquesta part del seu recorregut o en la totalitat d'aquest, respectivament.**

**b) Preveure itineraris alternatius accessibles o practicables que permetin accedir al màxim nombre possible d'elements singulars.** En aquest cas, als extrems dels recorreguts principals que no s'han pogut fer accessibles **s'han d'indicar amb un rètol informatiu** la direcció i la distància a les quals hi ha l'accés a l'itinerari de vianants accessible o practicable alternatiu més proper.

**15.3 S'entén per impossibilitat tècnica l'existència de característiques orogràfiques, elements catalogats o altres** components essencials de l'espai lliure que no permetin les actuacions necessàries o que requereixin mitjans desproporcionats.

Article 17. Encreuaments entre itineraris de vianants i itineraris vehiculars

**17.1 Els encreuaments entre itineraris de vianants i vies vehiculars han de ser accessibles.**

**17.2 Segons es doni preferència a la continuïtat de cota de l'itinerari de vianants o a la continuïtat de cota de la via vehicular, s'estableix la classificació següent:**

**a) Encreuament amb canvi de nivell per a vianants:** la via vehicular manté una superfície contínua sense ascendir al nivell de la vorera, de manera que els vianants han d'experimentar dos canvis de cota durant el trajecte de l'encreuament. Es considera un encreuament accessible si compleix les característiques que s'especifiquen a l'apartat 2.1 de l'annex 2a

**b) Encreuament amb canvi de nivell per a vehicles:** la vorera manté una superfície contínua sense descendir al nivell de la calçada durant tot l'encreuament, de manera que són els vehicles els que han d'efectuar un canvi de cota durant el

trajecte de l'encreuament. Es considera un encreuament accessible si compleix les característiques que s'especifiquen a l'apartat 2.2 de l'annex 2a

**c) Encreuament sense canvi de nivell:** ni els vianants ni els vehicles experimenten cap canvi de cota durant el trajecte de l'encreuament, com ara en encreuaments entre dues vies de plataforma única o en encreuaments entre una vorera i una via de plataforma única. Es considera un encreuament accessible si compleix les característiques que s'especifiquen a l'apartat 2.3 de l'annex 2a.

Taula 2.2 Resum de condicions aplicables als espais urbans existents

Annex 2a

Normes d'accessibilitat al territori

1. Itineraris de vianants

**Itinerari de vianants accessible**

**1.1.1. Condicions generals**

**Els itineraris de vianants accessibles han de complir els requisits següents:**

**a) Cal que, als espais urbans viaris, se situïn adjacents a la línia de façana** o a l'element que materialitzi físicament el límit entre la via pública i el front de parcel·la, excepte en el cas dels itineraris situats en passeigs centrals.

**b) Cal que, en tot el seu recorregut, tinguin una amplada de pas lliure d'obstacles d'1,80 m com a mínim.**

**c) Han de tenir un pendent longitudinal màxim del 6%.**

d) Cal que, quan no sigui possible resoldre la connexió entre dos punts amb pendents longitudinals màxims del 6%, el canvi de nivell es resolgui mitjançant la realització d'una rampa accessible o un ascensor accessible que compleixin les condicions que estableixen els apartats 4.1 i 5, respectivament. No s'admet la utilització de plataformes elevadores. A prop de la rampa accessible s'ha d'ubicar una escala que compleixi les condicions de l'apartat 6, com a recorregut alternatiu, sempre que sigui possible.

**e) Han de tenir una alçària lliure d'obstacles en tot el recorregut de 2,20 m.**

**f) No poden incloure cap tram d'escala ni graó aïllat.**

g) Han de tenir un pendent transversal no superior al 2%.

h) Han de tenir un paviment que compleixi les condicions que defineixen els apartats 3.1 i 3.2, i que incorpori els elements de senyalització tàctil que defineix l'apartat 3.5.

i) Cal que els límits laterals i les barreres de protecció compleixin les condicions que indiquen els apartats 3.3 i 3.4, respectivament.

j) Cal que la il·luminació mínima mitjana als espais urbans sigui de 20 lux mesurats arran de terra, amb un factor d'uniformitat mitjana del 40% o superior. A les vies amb intensitat de vianants baixa en què l'activitat comercial sigui nul·la o poc important i la circulació de vehicles sigui d'intensitat baixa, aquest nivell mitjà es pot reduir a 10 lux en una de les dues voreres, llevat dels passos de vianants, que han de mantenir el nivell de 20 lux. Als espais naturals i costaners la il·luminació mínima s'ha d'adequar a les condicions d'ús i a les característiques de l'espai.

k) Cal que, als encreuaments amb una via de plataforma única d'ús mixt d'una amplada superior a 6,00 m, l'espai pel qual poden passar els vehicles se senyalitzi amb una franja de paviment tàctil d'avís a banda i banda, segons les especificacions de l'apartat 3.5. Aquesta mesura també s'aplica als encreuaments amb una via de

plataforma única d'ús mixt d'una amplada de 6,00 m o inferior quan es valora una intensitat mitjana diària de trànsit superior a 400 vehicles.

l) Cal que els itineraris situats en voreres d'una amplada de 5,00 m o superior disposin, com a mínim, d'un banc accessible cada 100 m quan la via tingui una activitat comercial elevada.

m) Cal que els itineraris situats en passeigs centrals o en espais lliures disposin, com a mínim, d'un banc accessible cada 50 m.

n) Cal que, addicionalment a les dotacions mínimes que s'indiquen als punts l) i m), els elements de mobiliari que formin part de l'itinerari o limitin amb aquest siguin accessibles d'acord amb les condicions que estableix el capítol 5.

#### **1.1.2. Condicions específiques per als Itineraris de vianants accessibles en voreres a diferent nivell de la calçada**

**Els itineraris de vianants accessibles situats en voreres a diferent nivell de la calçada, addicionalment a les condicions que indica l'apartat 1.1.1, han de complir els requisits següents:**

**a) Les voreres han de tenir una amplada de 2,40 m o superior.**

**b) La vorada ha de tenir els cantells arrodonits o aixamfranats i una alçària respecte a la calçada entre 10 i 16 cm.**

**c) Els guals amb pendent perpendicular al sentit de pas de la vorera no han d'interferir l'amplada de pas lliure d'obstacles.**

#### **1.1.3. Condicions específiques per als Itineraris de vianants accessibles en vies de plataforma única**

**Els itineraris de vianants accessibles situats en vies de plataforma única, addicionalment a les condicions que indica l'apartat 1.1.1, han de complir els requisits següents:**

**L'itinerari accessible no es pot superposar amb la calçada quan es tracta de vies d'ús mixt, ni amb la zona habilitada per al pas ocasional de vehicles de servei quan es tracta de vies d'ús per a vianants.**

**L'espai d'ús exclusiu per a vianants i la zona habilitada per a vehicles han d'estar, en tot el seu recorregut, al mateix nivell**

**A les vies d'ús mixt s'ha de distingir l'espai destinat a vorera de la calçada mitjançant sistemes que permetin que les persones amb discapacitat visual identifiquin en quina zona es troben.** Es consideren admissibles les solucions següents:

a. L'ús de paviments tàctils segons les opcions i les característiques que s'indiquen a l'apartat 3.5.6.

b. L'ús de paviments per a la vorera i la calçada clarament diferenciats, amb contrast tàctil i cromàtic elevat, la combinació dels quals hagi estat aprovada per la Generalitat de Catalunya mitjançant documents tècnics o acordat en la taula tècnica corresponent.

c. L'ús de pilones o jardineres al límit entre vorera i calçada, sempre que la separació entre elements no sigui inferior a 2 m ni superior a 3 m; mantinguin una separació respecte a la façana d'1,80 m o superior, i compleixin la resta de condicions que s'indiquen a l'apartat 9 de l'annex 2a.

**A les vies d'ús per a vianants tot el paviment es considera vorera.** El paviment ha d'identificar la zona habilitada per al pas ocasional de vehicles amb un disseny diferenciat.

#### **1.1.4. Condicions específiques per als Itineraris de vianants accessibles en espais lliures**

**Els itineraris de vianants accessibles situats en espais lliures d'ús públic, addicionalment a les condicions que indica l'apartat 1.1.1, han de complir els requisits següents:**

**a) S'ha de preveure algun element perimetral a l'itinerari que sigui estable, continu i amb contrast de color i que serveixi de referència per guiar i orientar les persones amb discapacitat visual.**

**1.1.5. Condicions aplicables als itineraris de vianants accessibles en espais urbans existents**

**Als itineraris de vianants accessibles ubicats en espais urbans existents, addicionalment a les condicions que s'indiquen als apartats anteriors, s'admeten les mesures i alternatives següents:**

**a) Que es mantinguin els elements d'urbanització preexistents que redueixin puntualment l'amplada lliure de pas per sota d'1,80 m si compleixen les condicions següents:**

**a. Que es justifiqui que són elements no traslladables a curt termini i necessaris, com ara arbres, o altres serveis imprescindibles.**

**b. Que l'amplada lliure de pas sigui d'1,00 m o superior i la longitud de 0,50 m o inferior.** En cas que la separació entre l'element i la façana sigui inferior, es pot resoldre desviant l'itinerari per vorejar l'obstacle.

**c. Que es garanteixi un espai lliure d'1,20 m de diàmetre davant de qualsevol accés a l'edificació** que requereixi efectuar un canvi de direcció.

**d. Que es disposi de prou espais per permetre que dues persones amb cadira de rodes que circulen en sentit contrari es creuin, d'acord amb les característiques que s'indiquen al punt 1.2.5.**

**b) Que es redueixi puntualment l'alçària lliure d'obstacles a 2,10 m quan es justifiqui** per la presència de voladissos o altres elements inamovibles de les edificacions existents.

**c) Que es redueixi l'amplada de pas lliure d'obstacles dels itineraris ubicats en voreres a diferent nivell de la calçada per la interferència dels guals amb pendent perpendicular al sentit de pas de la vorera, sempre que es mantingui una separació entre el límit superior del pla inclinat del gual i la façana d'1,20 m o superior.**

**Itinerari de vianants practicable**

**1.2.1. Situacions admissibles**

**Els itineraris de vianants practicables únicament són admissibles en les situacions següents:**

**a) Reformes d'espais urbans existents:**

**a. A les voreres que estiguin a diferent nivell de la calçada i tinguin una amplada inferior a 2,40 m.**

**b. En un costat d'una via de plataforma única que a l'altre costat disposa d'un itinerari de vianants accessible.**

**c. Als dos costats d'una via de plataforma única d'ús mixt sense aparcament amb una amplada total inferior a 6,00 m.**

**d. Als dos costats d'una via de plataforma única d'ús mixt que contingui aparcament a un costat i tingui una amplada total inferior a 8,00 m.**

**e. Als dos costats d'una via de plataforma única d'ús per a vianants.**

**f. Als itineraris principals dels espais urbans lliures quan es justifica la inviabilitat tècnica d'un itinerari accessible.**

**g. Als recorreguts secundaris dels espais urbans lliures.**

**h. Als itineraris que tenen un pendent longitudinal superior al 6% quan es justifica** que no és viable modificar-ne el perfil atesa la morfologia del terreny, els accessos als edificis existents i la connexió amb l'entorn. En aquest cas, les condicions d'un itinerari practicable únicament s'apliquen pel que fa al pendent admissible. **La resta de paràmetres han de justificar les condicions d'un itinerari accessible o practicable** segons correspongui en aplicació dels punts anteriors.

b) Espais naturals:

a. Com a alternativa a un itinerari accessible quan es justifica que aquest no és viable respectant els valors de l'espai natural.

### **1.2.2. Condicions generals**

**Els itineraris de vianants practicables han de complir els requisits següents:**

**a) Que, als espais urbans viaris, se situïn adjacents a la línia de façana** o a l'element que materialitzi físicament el límit entre la via pública i el front de parcel·la. Aquesta condició no s'aplica als itineraris situats en passeigs centrals.

**b) Que, en tot el seu recorregut, tinguin una amplada de pas lliure d'obstacles de 0,90 m o superior**, sens perjudici que compleixin l'amplada mínima que indica l'apartat 1.2.3 quan estableix una dimensió superior.

c) Que, **quan hi hagi elements d'urbanització preexistents que no siguin traslladables** a curt termini i siguin necessaris, com ara arbres, semàfors o altres similars, s'admetin les alternatives següents:

**a. Reduir puntualment l'amplada mínima lliure de pas fins a 0,80 m, sempre que davant de qualsevol accés a l'edificació es garanteixi un espai lliure d'1,20 m de diàmetre per poder efectuar un canvi de direcció.**

**b. Modificar el traçat de l'itinerari practicable**, desviant-lo de la façana per vorejar l'obstacle per l'exterior, **en cas que la distància entre aquest i la façana sigui inferior a 0,90 m.**

**d) Que tinguin espais de creuament amb les característiques de l'apartat 1.2.5.**

**e) Que els itineraris de nova creació tinguin un pendent longitudinal màxim del 8%.**

f) Que els itineraris existents objecte de reforma assoleixin un pendent longitudinal màxim del 8% en els casos en què sigui viable modificar-ne el perfil longitudinal.

g) Que els itineraris existents amb pendents longitudinals superiors al 8% puguin mantenir el seu perfil quan es justifiqui que no és viable modificar-lo atesa la morfologia del terreny, els accessos als edificis i la connexió amb l'entorn.

**h) Que els trams que tinguin un pendent superior al 10% tinguin passamans de suport** a un costat de l'itinerari, en la mesura que sigui possible, sense interrompre els accessos als edificis o l'ús de la via.

i) Que les rampes o els ascensors que s'utilitzin per connectar dues vies o espais situats a cota diferent compleixin les condicions que estableixen els apartats 4.2 i 5, respectivament. No s'admet la utilització de plataformes elevadores.

**j) Que tinguin una alçària lliure d'obstacles en tot el recorregut de 2,20 m. S'admeten reduccions puntuals a 2,10 m per elements inamovibles en voladís d'edificacions existents.**

k) Que compleixin les condicions f), g), h), i), j) i k) de l'apartat 1.1.1.

l) Que els elements de mobiliari que formin part de l'itinerari o limitin amb aquest siguin accessibles d'acord

amb les condicions que estableix el capítol 5.

### **1.2.3. Condicions específiques per als itineraris de vianants practicables en voreres a diferent nivell de la calçada**

**Un itinerari de vianants ubicat en una via amb voreres i calçada a diferent nivell es considera practicable quan, addicionalment a les condicions de l'apartat 1.2.2, compleix les següents:**

**a) L'amplada de pas lliure d'obstacles en tot el recorregut és igual o superior al més gran dels valors següents:**

**a. L'amplada de la vorera menys 60 cm.**

**b. 0,90 m en el cas de voreres que limiten amb parcel·les que no admeten ús residencial plurifamiliar i en les quals l'edificació ha de respectar una distància mínima de separació a vial.**

**c. 1,20 m en la resta de casos en què no es produeixen les circumstàncies del punt b.**

**b) Els guals amb pendent perpendicular al sentit de pas de la vorera poden interferir parcialment l'itinerari de vianants practicable sempre que aquest itinerari mantingui una amplada de pas lliure d'obstacles d'1,20 m.**

**c) Als canvis de direcció de més de 30°, l'amplada de pas lliure d'obstacles permet inscriure un cercle d'1,20 m de diàmetre.**

**1.2.4. Condicions específiques per als itineraris de vianants practicables en vies de plataforma única**

**Un itinerari de vianants ubicat en una via de plataforma única es considera practicable quan, addicionalment a les condicions de l'apartat 1.2.2, es compleixen les següents:**

**a) L'itinerari practicable no es pot superposar amb la calçada o la zona habilitada per al pas ocasional de vehicles.** Aquesta condició no s'aplica a les vies o trams de via que tinguin una amplada insuficient per poder-la complir.

**b) Als canvis de direcció de més de 30°, l'amplada de pas lliure d'obstacles ha de permetre inscriure un cercle d'1,20 m de diàmetre.** Aquest espai pot envair la zona de circulació de vehicles quan l'amplada de la via no permet inscriure'l dins la zona de vianants. Davant dels accessos als edificis i als establiments es considera que hi ha canvi de direcció.

**c) En cas que l'itinerari practicable limiti amb places d'aparcament o amb elements de protecció al vianant (pilones i altres), aquests elements han de mantenir una separació mínima de la façana d'1,20 m.**

**d) Quan es justifiqui la necessitat d'una plaça d'aparcament reservada per a persones amb discapacitat, es pot admetre reduir puntualment l'amplada de pas fins a 0,90 m, sempre que aquesta reducció no afecti cap accés a l'edificació ni cap canvi de direcció, els quals han de complir el punt b) anterior.**

**e) L'espai d'ús exclusiu per a vianants i la zona habilitada per a vehicles han d'estar al mateix nivell en tot el seu recorregut.**

**f) A les vies d'ús mixt sense aparcament i una amplada de 6,00 m o superior o amb aparcament a un costat i amplada de 8,00 m o superior:**

**a.** L'itinerari practicable tan sols s'admet a un costat. L'altre costat ha de tenir un itinerari accessible.

**b.** S'ha de distingir l'espai de la calçada destinat a vorera mitjançant paviments amb contrast tàctil i cromàtic elevat que permeti que les persones amb discapacitat visual identifiquin en quina zona estan.

**c.** Quan la dimensió disponible ho permeti i la intensitat de vehicles ho aconselli, la senyalització de l'itinerari practicable es pot complementar amb les solucions que indica l'apartat 1.1.3.c.

**g) A les vies d'ús mixt sense aparcament i una amplada inferior a 6,00 m o amb aparcament a un costat i una amplada inferior a 8,00 m:**

**a. Si l'amplada és de 4,80 m o superior, l'itinerari practicable de cada costat s'ha de distingir de l'espai destinat a calçada mitjançant paviments amb contrast tàctil i cromàtic elevat.**

**b. Si l'amplada és inferior a 4,80 m, no es requereix diferenciació entre els paviments de les voreres i de la calçada, atesa la manca d'espai.**

**h) A les vies d'ús per a vianants tot el paviment es considera vorera.** Quan tingui una amplada de 6,00 m o superior, el paviment ha d'identificar la zona habilitada per al pas ocasional de vehicles amb un disseny diferenciat.

#### **1.2.5. Espai de creuament**

**Als itineraris practicables, es considera espai de creuament el que permet que dues persones amb cadira de rodes que circulin en sentit contrari es creuin.**

**Ha d'estar lliure d'obstacles i reunir les característiques següents:**

**a) Longitud mínima: 2,00 m**

**b) Amplada mínima: 1,80 m**

**c) Separació màxima entre espais de creuament: 20 m**

**d) A les vies en què es justifica una circulació de vianants poc freqüent:**

**a. Es pot reduir l'amplada mínima a 1,60 m quan es tracta d'itineraris situats en voreres d'amplada inferior a 1,80 m.**

**b. Es pot ampliar la separació màxima entre espais de creuament a 25 m.**

**Intervencions de reforma puntual sobre vies existents amb voreres** Les intervencions puntuals sobre vies amb voreres existents, d'acord amb el que estableix l'article 13.3, han de garantir les condicions d'accessibilitat següents:

**a) Les voreres han de tenir una amplada de 0,90 m o superior.**

**b) L'itinerari de vianants ha de tenir una amplada de pas lliure d'obstacles en tot el recorregut d'1,20 m, sempre que la vorera tingui una amplada d'1,20 m o superior.**

**c) L'itinerari de vianants ha de tenir una amplada de pas lliure d'obstacles igual a l'amplada de la vorera quan aquesta té entre 0,90 m i 1,20 m d'amplada.**

**d) Excepcionalment, es pot admetre una reducció puntual de les amplades que s'indiquen als punts b) i c), sempre que quedi un pas igual a 0,80 m o superior i es degui a la presència d'elements imprescindibles, com ara semàfors o similars, que no es poden suprimir ni traslladar a una altra ubicació.**



A N À L I S I I D I A G N O S I



## 1. L'ACCESSIBILITAT EN EL MUNICIPI

Els motius històrics que van portar a fer un carrer costerut a Manresa poden tenir l'origen en múltiples casuístiques. Segur que hi ha un motiu perquè la plana de l'Om i la Plaça de Major s'unissin a través del carrer Sant Miquel -prioritzant el màxim pendent-, independentment del recorregut que es pot fer voltant pel carrer Na bastardes o pel carrer del Pedregar, inclús fora muralles, per la Muralla del Carme; o bé hi ha una raó històrica perquè s'acabés convertint en carrer la Baixada del Pòpul per accedir al carrer Sta. Llúcia, al Parc de la Seu i al carrer Vallfonollosa. Segur que fer pujar bestiar, carros i carretes en camins de terra o pedra d'aquest pendent, tampoc era cap meravella i, en canvi, s'han acabat consolidant com a carrers històrics. Això, a la ciutat de Manresa, passa en una part prou important dels vials, sobretot en el Barri Antic però també a l'Eixample -p.e. carrers de l'Era del Firmat o l'Era Esquerra- i difícilment es poden trobar solucions per a revertir-ho al 100%, simplement és una realitat. Concretament, en el cas de la Baixada del Pòpul, una solució tecnològica, com és l'ascensor de la Plaça Major, executat l'abril de 2018, va ser una aportació important a la millora de l'accessibilitat en aquest punt concret.

En la zona del Barri Antic les actuacions portades a terme en les darreres dècades han suposat una millora important. La conversió a *plataforma única* de tots aquells carrers que tenen una amplada inferior a 6 m ha suposat un canvi de criteri que, tot i no ser definitiu en tots els casos, ha comportat una gran aportació a la millora del conjunt de l'accessibilitat a la ciutat. La *plataforma única* prioritzant el recorregut de vianants i amb la restricció de la circulació i velocitat dels vehicles -20 km/h o 10 km/h-, permet disposar d'un itinerari amb l'amplada suficient que el faci plenament accessible; amb l'excepció dels carrers que no poden assolir aquesta condició pel seu elevat pendent. Tot i així, amb independència del pendent del carrer, el fet de donar prioritat al vianant respecte al vehicle privat, tampoc és una garantia per a l'assoliment de l'accessibilitat plena. En aquest sentit s'han detectat alguns tipus d'artefactes que, ubicats al damunt de la *plataforma única*, fan d'obstacle en l'itinerari del vianant i l'obliguen a circular pel mig de la calçada, a no poder arribar als accessos als edificis públics de serveis, als locals o als edificis residencials. Aquesta solució s'ha portat a terme, encara que en menor mesura, en zones més residencials situades a l'eixample, sempre en carrers d'amplada inferior a 6 metres; així doncs, carrers estrets, passatges i altres carrers secundaris també s'han anat convertint en *plataforma única* prioritzant l'accessibilitat del vianant, però no impedit l'accés del vehicle privat al seu edifici residencial.

Quan l'amplada és superior a 6 metres, els carrers ja es desenvolupen a partir de la secció clàssica -normalment simètrica- de "*vorera\_calçada\_vorera*", és a dir, voreres a diferent nivell de la calçada. La raó principal és que a partir de 6 metres la *plataforma única* dona massa llibertat de moviment al vehicle en circulació i per tant dificulta més la llibertat de moviment del vianant. Una altra de les raons és que l'amplada superior a 6 metres és suficient per estacionar el vehicle sense que impedeixi la circulació dels que venen a continuació, cosa que provoca una situació de vehicles estacionats ocupant la *plataforma única*, que és just al contrari d'allò buscat: el vehicle es converteix de nou en l'artefacte que entorpeix l'accessibilitat. El Codi d'Accessibilitat contempla voreres en *plataforma única* de fins a 8 metres en vies d'ús mixt quan es té en compte la possibilitat de l'aparcament en un costat de la

via, ara bé, és una opció que no se sol aplicar a carrers de Manresa per l'esmentat risc de mal estacionament, que acaba essent un impediment superior.

Tot i així, un gruix important dels carrers de la ciutat tenen amplades superiors a 8 metres i les problemàtiques que es generen són d'una altra tipologia. Un dels objectius de l'ens municipal és posar èmfasi en l'eliminació d'artefactes en les voreres que interfereixen l'itinerari i fan que el tram de carrer no pugui assolir la plena accessibilitat. En aquests casos trobem elements d'urbanització, guals de vianants, guals de vehicles, papereres, bàculs de lluminàries, contenidors,... Puntualment, també trobem trams de carrer que finalitzen en escales o rampes esglaonades que converteixen els trams en totalment inaccessibles per a persones amb diversitat funcional. Tot i que es vetlla per a millorar-ne les característiques - baranes, senyalitzacions-, la diferència de cota és un dels factors determinants i difícils de resoldre.

També hi han alguns carrers que són vials sense voreres, amb una capa d'asfaltat continuu -tipus plataforma única-, però que no mostren cap mena de prioritat cap al vianant -p.e. el carrer de la Pujada Roja-. Solen ser carrers que estan pendents d'un desenvolupament futur, on els traçats i les característiques de la via seran molt diferents de les actuals però, en aquesta espera, caldrà senyalitzar-los degudament. En alguns casos, especialment en les barriades més allunyades del centre urbà pròpiament dit, hi ha una manca d'urbanització important -p.e. a l'urb. Sol i Aire- o, en d'altres, una urbanització originària que s'ha anat degradant. En aquests casos, l'avantatge màxim és per al vehicle provocant que, en certes zones, es dificulti o es compliqui molt el pas per als vianants.

D'altra banda, la ciutat també té altres problemes més puntuals com són elements d'urbanització o mobiliari urbà interposats, passos de vianants sense guals, guals sense pas de vianants, guals que superen els 2 cm de desnivell,...Aquests han estat degudament recollits per a indexar-los i poder posar-hi remei amb la celeritat necessària.

Finalment, com ja s'ha esmentat, el sistema SIG no discrimina els trams d'un mateix vial que estan fora del sòl urbà, així com els que són d'ús privatiu de la resta del conjunt del sòl urbà; cal dir que se n'ha pres nota però, en canvi, no s'han tingut en compte en l'elaboració de cap diagrama ni a l'hora d'extreure cap tipus de conclusió -tant sols s'han reflectit de manera indicativa en els plànols adjunts-.

Tot això fins ara esmentat, ha estat exhaustivament detallat en el treball de camp que hem portat a terme i que queda reflectit a continuació.

## **2. RECORREGUTS DE VIANANTS.**

anàlisi de voreres

Correspon a l'anàlisi efectuat, pel que fa al recorregut de vianants, segons allò que estableix l'Article 14 i l'annex 2a del Codi d'Accessibilitat. El treball de camp s'ha portat a terme en funció de les característiques observades en cada *tram de vial* i aplicant els criteris establerts en el Codi per als camps de treball següents: SECCIÓ DE CARRER, PENDENT LONGITUDINAL MÀXIM, AMPLADA DE VORERA ESQUERRA, AMPLADA DE VORERA DRETA, AMPLADA DE VORERA RESULTANT, AMPLADA LLIURE DE PAS ESQUERRA, AMPLADA LLIURE DE PAS DRETA I AMPLADA LLIURE DE PAS RESULTANT.

a) SECCIÓ DE CARRER.

Camp d'anàlisi que estableix la tipologia de carrer en funció de la seva secció transversal. S'han parametrizat els carrers del municipi tenint en compte *si hi ha diferència de nivell entre la vorera i la calçada, la tipologia del vial, l'amplada del carrer i la manca d'urbanització*. Els paràmetres bàsics de treball s'han escollit en base al Codi d'Accessibilitat, ara bé, segons criteri de l'ens municipal i degut a les complicacions -ja esmentades- que es deriven de l'aparcament de vehicles en plataforma única, NO s'ha considerat la franja d'amplada de carrer que es troba entre  $6\text{ m} < \text{vials} < 8\text{ m}$ .

Per tant, pel que fa a la secció de carrer en el conjunt de trams del sòl urbà del municipi de Manresa i, considerant els criteris que estableix el Codi d'Accessibilitat, s'han establert els paràmetres de tipologia següents:

Plataforma única (21,6% dels trams)

Carrers sense diferència de nivell entre l'espai de recorregut per a vianants i l'espai de recorregut per als vehicles -calçada-. Són trams de carrer on l'espai destinat als vehicles i l'espai destinat als vianants és el mateix, són les anomenades vies d'ús mixt. A nivell d'accessibilitat és una de les millors solucions pel que fa als vianants degut a que no han de fer cap tipus de canvi de nivell; no obstant això, pel que fa a la seguretat, cal que es respectin les restriccions de circulació establertes per als vehicles. Aquesta tipologia de vial és dominant en la zona del barri antic de la ciutat, però també es prescriu en aquelles zones on es preveu poc trànsit rodat i es vol prioritzar el recorregut de vianants.



TRAM 1218



TRAM 1065

Amb voreres i secció de carrer d'amplada  $\geq 6,00$  (62,0% dels trams)

Carrers amb diferència de nivell entre l'espai de recorregut per a vianants i l'espai de recorregut per als vehicles -calçada-. Són trams de carrer on l'espai destinat als vianants i l'espai destinat als vehicles està a diferent altura. Aquesta tipologia correspon als vials amb voreres a diferent nivell de la calçada amb un ample de secció igual o superior als 6 m -entre façanes-. És el tipus de vial més freqüent a la ciutat, amb l'excepció del barri antic.



TRAM 1810



TRAM 518

Amb voreres i secció de carrer d'amplada  $< 6,00$  (4,4% dels trams)

Carrers amb diferència de nivell entre l'espai de recorregut per a vianants i l'espai de recorregut per als vehicles -calçada-. Són trams de carrer on l'espai destinat als vianants i l'espai destinat als vehicles està a diferent altura. Aquesta tipologia correspon als vials amb voreres a diferent nivell de la calçada que tenen un ample de secció inferior als 6 m -entre façanes-. Són vials que, en un futur proper, l'ens municipal preveu convertir-los en plataforma única ja que les voreres son estretes i l'espai que resta per a recorregut vianants és insuficient; d'altre manera no podrien ser mai accessibles.



TRAM 1044



TRAM 1839

### Rotonda (7,0% dels trams)

Inclou tots aquells trams que formen part d'una rotonda. En general les rotondes disposen, com a mínim, d'un recorregut de vianants perimetral pel seu exterior. Tot i així, en alguns casos, quan les rotondes que estan en el límit del sòl urbà no disposen de voreres en aquestes cares limítrofs, o bé són pràcticament intransitables per a les persones i estan concebudes, tant sols, com un nexa de vials per a vehicles. També, en d'altres casos, trobem recorreguts de vianants per l'interior de la rotonda, quan està concebuda com a illeta de vianants; és el que passa en les rotondes de la plaça Espanya i la plaça 11 de Setembre.



TRAM 1847



TRAM 2202

### Escala / rampa (3,1% dels trams)

Inclou tots aquells trams que contenen totalment o parcial en el seu recorregut de vianants una escala, una rampa o inclús una rampa esglaonada i que n'ocupa el 100% de la secció de carrer. Aquests vials no són accessibles per a persones que no puguin superar graons encara que, en certs casos, es pot buscar la manera de millorar certs aspectes pel que fa a l'accessibilitat -p.e. col·locació de baranes de suport-. Es tracta de trams concrets de la ciutat que uneixen carrers amb molta diferència de nivell topogràfic i que, per aquesta raó, generen un fort pendent.



TRAM 1759



TRAM 966

### **No urbanitzat** (1,9% dels trams)

Carrers que no han estat urbanitzats, ja sigui perquè es troben en zones externes al nucli urbà, perquè són passatges amb poca afluència de vianants o que tenen poca importància a nivell viari, perquè es troben en barriades poc desenvolupades urbanísticament -per exemple, barriada Sol i Aire-. També, en el cas de vials que han tingut un deteriorament elevat i no se n'ha fet cap tipus de manteniment darrerament, es considera com si fos un tram sense urbanitzar.



TRAM 121



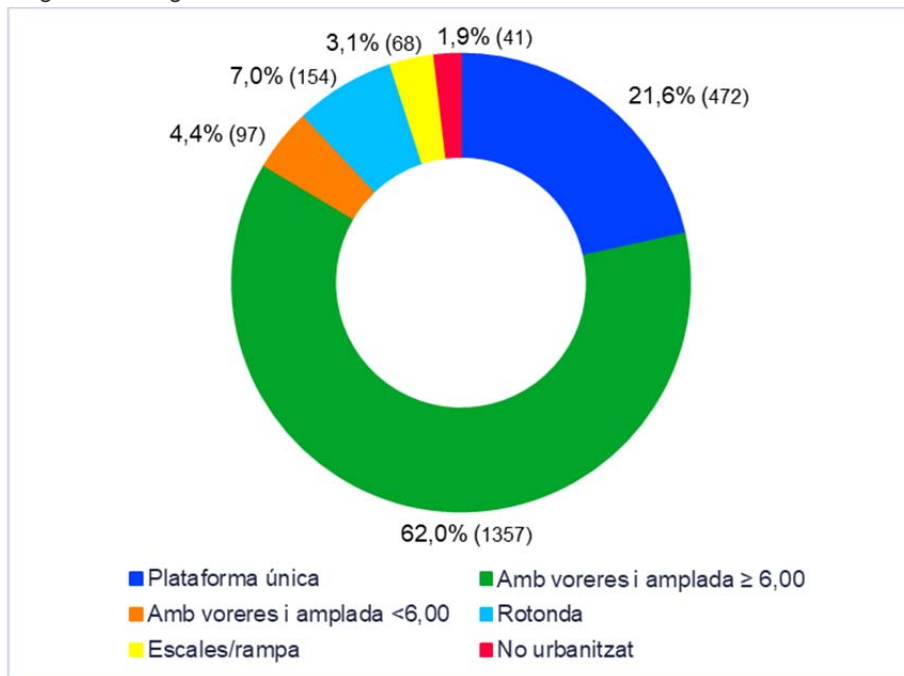
TRAM 1752

### **Fora del sòl urbà / Ús privatiu\***

S'inclouen en aquest apartat tots aquells trams de vials que es troben fora del sol urbà i, per tant, de l'àmbit d'anàlisi. En general són les parts més allunyades de vials llargs que connecten el nucli més urbà amb altres barriades i disseminats més allunyats. En aquest apartat s'hi inclouen, també, tots aquells passatges o vials d'ús privatiu que, tot i formar part de la xarxa urbana de carrers, actualment se n'està fent un ús privatiu.

Els resultats en el conjunt del municipi pel que fa a la secció de carrer són:

a) SECCIÓ DE CARRER  
diagnosi en diagrama de sectors



\*Tal i com s'ha esmentat, el diagrama no inclou els trams fora de sòl urbà ni els trams d'ús privatiu.

El primer que podem veure en el diagrama de sectors és que una gran majoria dels trams existents al sòl urbà, pel que fa a la secció de carrer, són de la tipologia de carrers amb voreres a diferent nivell de la calçada i amb una secció de vial igual o superior a 6 m, en un percentatge del 62,0% dels trams analitzats. El següent gran grup de trams existents al sòl urbà, pel que fa a la secció de carrer, són els carrers amb tipologia de plataforma única, en un percentatge del 21,6% dels trams analitzats. **Això ens indica que en un total de 83,6%, dels trams de carrer la ciutat, l'amplada del vial és suficient per a adaptar-los o bé ja han estat transformats en plataforma única per a assolir aquesta adaptació.**

També podem veure, en aquest diagrama que els trams amb voreres a diferent nivell de la calçada i amb una secció de vial igual o inferior a 6 m són, tant sols, el 4,4% dels trams analitzats. Una de les raons més importants, ja esmentada, és que l'ens municipal fa anys que treballa en aquesta millora i la majoria d'aquests trams ja s'han convertit en plataforma única.

Pel que fa als trams que pertanyen a la tipologia de rotonda són un 7% dels trams analitzats. En aquest cas cal tenir en compte que a nivell de metodologia, tal i com ja s'ha descrit en aquest document, una rotonda té molts trams degut a que en el sistema SIG es genera un tram en cada intersecció amb cada vial que hi conflueix.

També, si mirem les dades comparatives per a cadascun dels barris de la ciutat, la dada més rellevant és que la majoria dels trams amb tipologia de plataforma única

es situen en el barri antic amb un valor absolut de 165 trams, seguit del barri de Vic-Remei amb un valor absolut de 43 trams i del barri de les Escodines amb un valor absolut de 38 trams. Això és degut a que l'ample dels carrers en aquest barri és generalment inferior a 6 m i s'ha prioritzat la seva conversió a la tipologia de plataforma única. Encara i això resta un 4,4% de trams, la majoria en aquests tres barris esmentats, pendents d'urbanitzar per convertint-los en plataforma única.

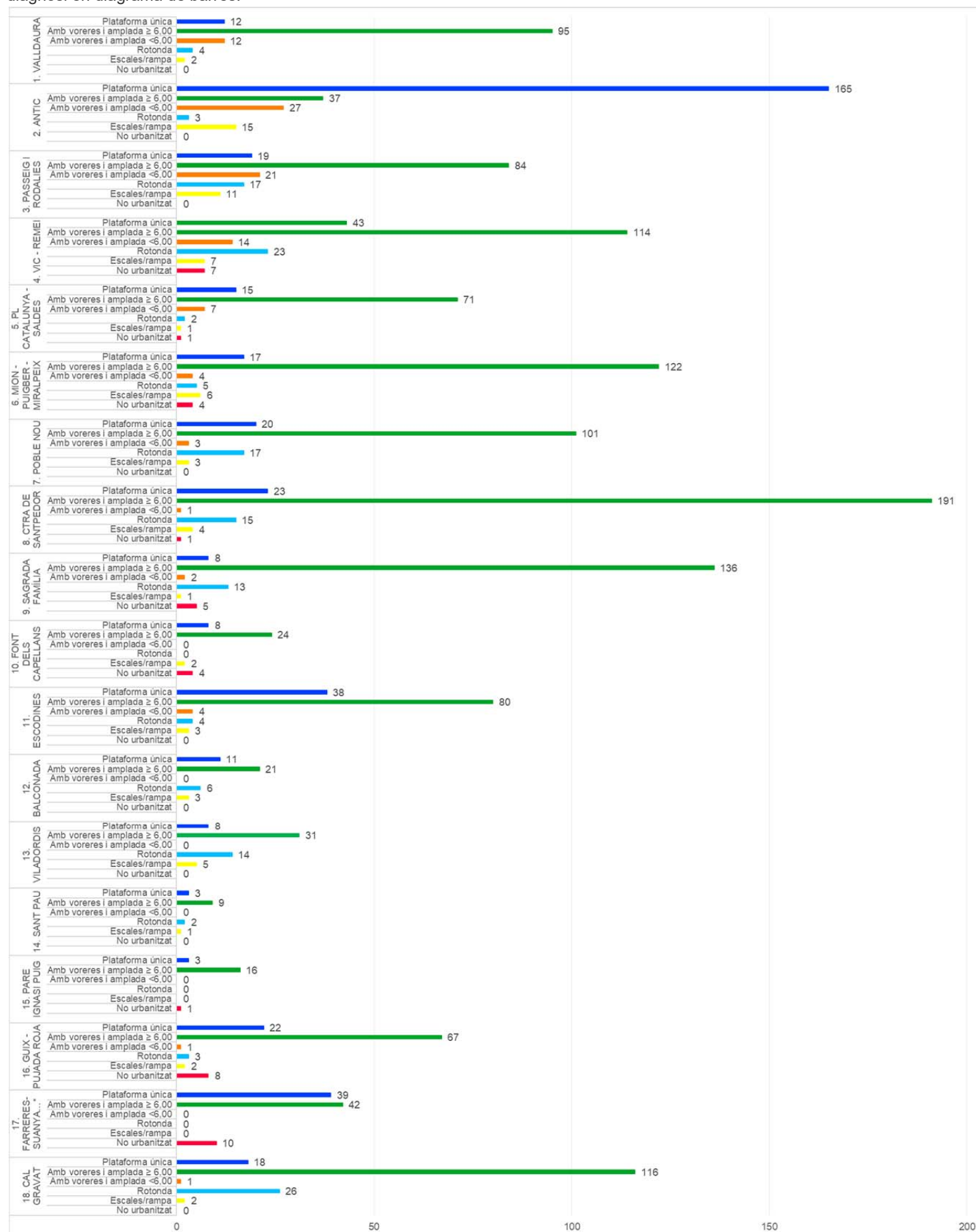
Una darrera observació seria l'elevada quantitat de trams amb plataforma única que trobem en els barris Farreres-Suanya-Comtals-Sta.Caterina-l'Oller-Guia o el Guix-Pujada Roja. En aquests vials l'asfalt arriba de façana a façana, al mateix nivell que la calçada, i és per això que s'han considerat plataforma única: no hi han voreres i no hi ha un trànsit de vehicles important. Ara bé, no és exactament la tipologia de plataforma única que estem habituats a veure en la zona del Barri Antic i cal considerar una bona senyalització -àrea per a vianants i vehicles a 20 km/h- per a poder assolir la plena prioritat dominant per al vianant.

Pel què fa als trams de carrers NO urbanitzats, dels 40 trams localitzats, en trobem quasi la meitat en barris més externs de la ciutat com són Guix-Pujada Roja amb un valor absolut de 8 trams i Farreres-Suanya-Comtals-Sta.Caterina-l'Oller-Guia amb un valor absolut de 10 trams.

Finalment, cal tenir present que no formen part d'aquest anàlisi els trams que es situen fora de l'àmbit del sòl urbà i els que s'han considerat d'ús privatiu.

Els resultats pels barris del municipi pel què fa als tipus de secció són:

a) SECCIÓ DE CARRER  
diagnosi en diagrama de barres.



VALORS ABSOLUTS UNITARIS

\*17.Barri:

FARRERES-SUANYA-COMTALS-STA.CATERINA-L'OLLER-GUIA

b) PENDENT LONGITUDINAL MÀXIM.

Camp d'anàlisi que estableix la tipologia de carrer en funció del seu pendent longitudinal màxim. S'han parametrizat els carrers del municipi tenint en compte *si són accessibles, practicables, practicable per preexistències o impracticables amb necessitat de col·locar passamans*. Els paràmetres bàsics de treball s'han escollit en base al Codi d'Accessibilitat, ara bé, la franja de pendent de carrers que es troba entre el 8% i el 10% s'ha considerat practicable per preexistències. La raó és que, tal i com s'ha esmentat repetidament, el relleu característic de la ciutat de Manresa provoca que, en certs carrers o trams de carrer, el pendent sigui molt superior a l'establert per la normativa que li és d'aplicació, fent difícil -o impossible- trobar una solució viable per a convertir-los en accessible. Aquesta preexistència prové d'un origen històric i difícilment serà modificable en un futur immediat i, tenint en compte que altres normatives -CTE- accepten -de manera molt limitada- pendents de fins un 10% en rampes, s'ha considerat establir aquest paràmetre, una mica més lax, degut a entendre que tampoc són del tot impracticables.

Per tant, pel que fa al pendent longitudinal màxim en el conjunt de trams del sòl urbà del municipi de Manresa i, considerant els criteris que estableix el Codi d'Accessibilitat, s'han establert els paràmetres de tipologia següents:

■ Accessible. Pendent del 0 al 6% (82,2% dels trams)

Carrers amb un pendent longitudinal màxim inferior al 6%. Són trams de carrer que donen ple compliment al Codi d'Accessibilitat.



TRAM 310



TRAM 1584

Practicable. Pendent del 6 al 8% (8,6% dels trams)

Carrers amb un pendent longitudinal màxim entre el 6% i el 8%. Són trams de carrer que NO donen compliment a l'Ordre TMA/851 però SI al Codi d'Accessibilitat amb la consideració de practicable.



TRAM 1603



TRAM 1328

Practicable per preexistències. Pendent del 8 al 10% (2,6% dels trams)

Carrers amb un pendent longitudinal màxim entre el 8% i el 10%. Són trams de carrer que no donen compliment al Codi d'Accessibilitat. Les raons que ens han portat a considerar aquests trams com a practicables per preexistències son bàsicament dues. La primera és que degut a les preexistències de desnivells topogràfics i raons històriques, fer-los accessibles comporta una molt difícil o nul·la solució. L'altra raó és que el criteri utilitzat en el treball de camp ha estat considerar el pendent en el punt més desfavorable en cada tram, això vol dir que potser tant sols té un pendent superior al 8% en algun punt localitzat però, en canvi, compromet tot el tram.



TRAM 1396



TRAM 2438

Impracticable/necessitat de passamans. Pendent >10% (6,5% dels trams)  
Carrers amb un pendent longitudinal màxim superior al 10%. Són trams de carrer que no donen compliment al Codi d'Accessibilitat. Els trams classificats en aquest apartat es consideren impracticables i, per tant, es recomana incorporar tot allò que en pugui facilitar el recorregut de vianants, ja sigui objectes per a poder portar a terme un descans intermedi, elements de suport, tipus passamans o bé mitjançant elements tecnològics que hi aportin millores.



TRAM 258



TRAM 1066

Els resultats en el conjunt del municipi pel què fa al pendent longitudinal màxim són:

b) PENDENT LONGITUDINAL MÀXIM  
diagnosi en diagrama de sectors

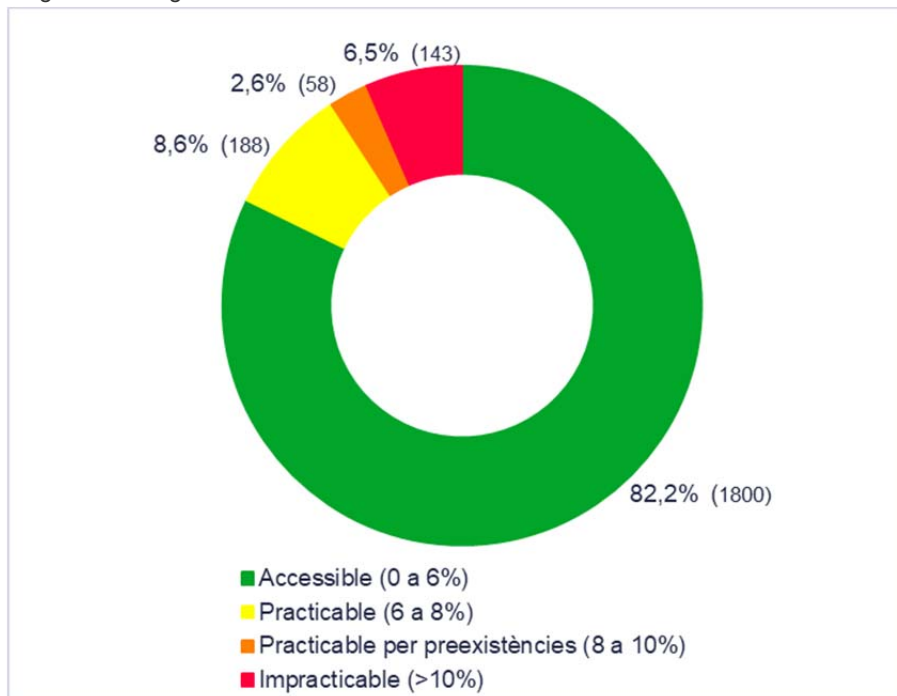


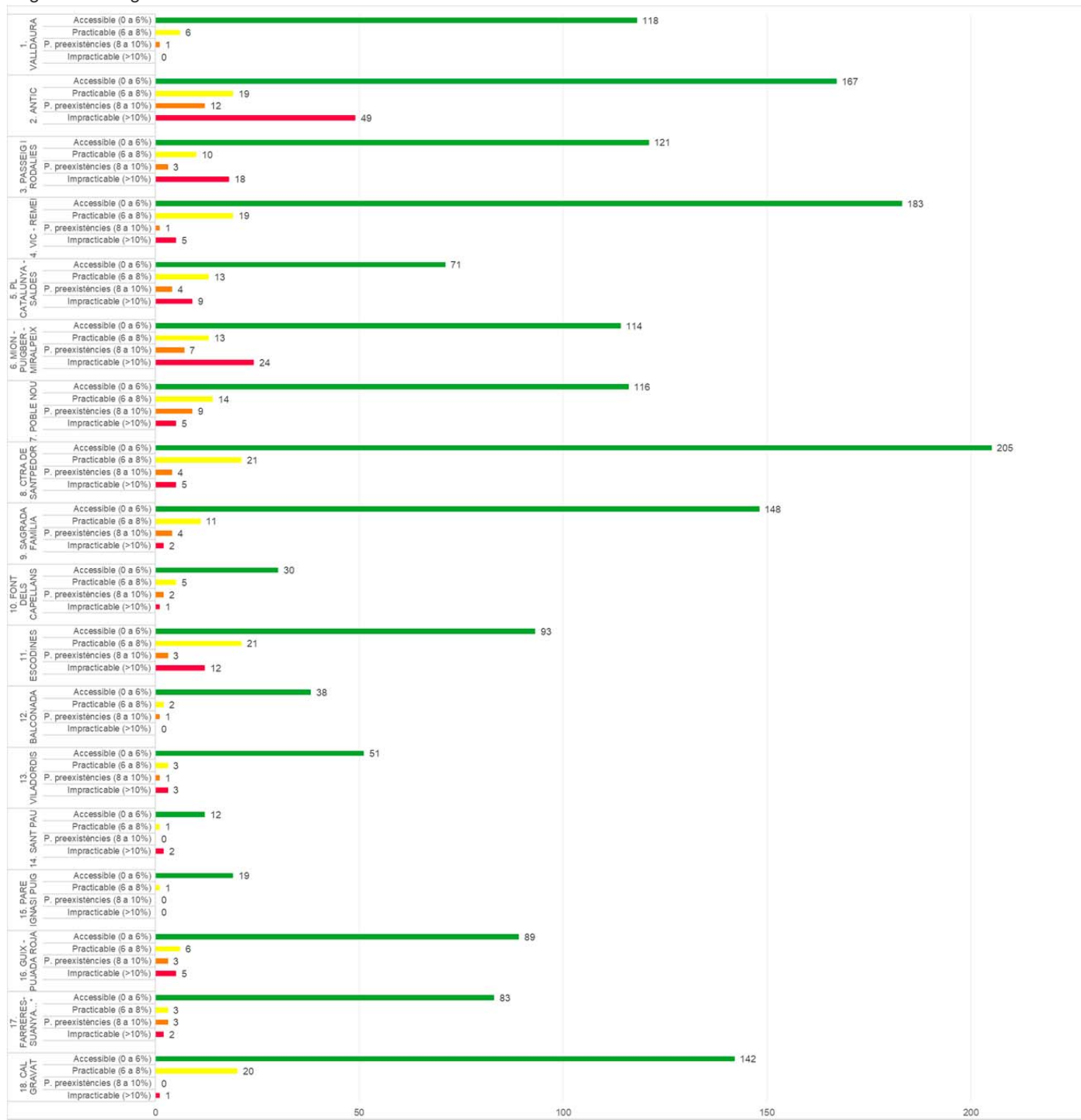
Diagrama de sectors pel que fa al PENDENT LONGITUDINAL MÀXIM.

El primer que podem veure en el diagrama de sectors és que una gran majoria dels trams existents al sòl urbà, pel que fa al pendent longitudinal màxim, són accessibles, en un percentatge del 82,2% dels trams analitzats. El següent grup de trams existents al sòl urbà, pel que fa a la secció de carrer, són els carrers practicables, en un percentatge del 8,6% dels trams analitzats. **Això ens indica que en un total de 90,7%, dels trams de carrer la ciutat, el pendent longitudinal màxim del carrer és suficient per a considerar-lo apte a nivell d'accessibilitat.**

També podem veure, en aquest diagrama que els trams practicables amb preexistències són, tant sols, un 2,6% dels trams analitzats. Finalment resten com a impracticables 6,5% dels trams analitzats. **Això ens indica que en un total de 9,1% dels trams de carrer de la ciutat és molt difícil o inassolible l'accessibilitat pel que fa al pendent longitudinal màxim.** Tal i com hem esmentat el relleu i l'elevat desnivell topogràfic ens porten a un urbanisme amb pendents superiors al 8% que fa difícil o impossible l'accessibilitat. En aquests casos s'ha de recórrer directament a mitjans de millora física com replans de descans, passamans de suport...o bé a mitjans tecnològics superiors.

Els resultats per barris ens indiquen que la majoria d'aquests trams que són practicables per preexistències o impracticables, es situen en el barri antic (61ut.) o en el barri de la Mió-Puigberenguer-Miralpeix (31ut.):

b) PENDENT LONGITUDINAL MÀXIM  
diagnosi en diagrama de barres



VALORS ABSOLUTS UNITARIS

17.Barri: FARRERES-SUANYA-COMTALS-STA.CATERINA-L'OLLER-GUIA

### c) AMPLADA DE VORERA.

Camp d'anàlisi que estableix la tipologia de carrer en funció de la seva amplada de vorera. S'han parametrizat els carrers del municipi tenint en compte *si són plataforma única, accessibles, practicables sense espai de creuament, practicable sense accés a les edificacions o impracticable*. Els paràmetres bàsics de treball s'han escollit en base al Codi d'Accessibilitat, ara bé, la franja d'amplada de vorera que es troba entre 1,80 i 2,40 metres s'ha considerat practicable sense espai de creuament. La raó és que, tal i com estableix el Codi en l'Annex 2a punt 1.2.5., és necessari disposar d'espais de creuament cada 20 metres de carrer que tinguin una amplada mínima de 1,80 metres (90 cm per cadira) i, tenint en compte que en totes les voreres fan falta elements de mobiliari urbà (mínim 60 cm), arbres (mínim 100 cm) o guals d'encreuament (mínim 120 cm), NO és possible que cap vorera inferior a 2,40 metres sigui totalment practicable en aquest sentit. Un altre paràmetre establert és la franja d'amplada de vorera que es troba entre 0,90 i 1,80 metres s'ha considerat practicable sense accés a les edificacions. La raó és que, tal i com estableix el Codi en l'Annex 2a punt 1.1.5, és necessari garantir un espai lliure de 1,20 metres davant de qualsevol accés a una edificació (per a fer el canvi de direcció de 90°) i, tenint en compte que en totes les voreres fan falta elements de mobiliari urbà (mínim 60 cm.), arbres (mínim 100 cm) o guals d'encreuament (mínim 120 cm.), NO és possible cap que cap vorera inferior a 1,80 sigui totalment practicable en aquest sentit. Per tant, pel que fa a l'amplada de vorera en el conjunt de trams del sòl urbà del municipi de Manresa i, considerant els criteris que estableix el Codi d'Accessibilitat, s'han establert els paràmetres de tipologia següents:

#### Plataforma única (accessible)

Carrers sense diferència de nivell entre l'espai de recorregut per a vianants i l'espai de recorregut per als vehicles -calçada-. Són trams de carrer on l'espai destinat als vehicles i l'espai destinat als vianants és el mateix, són les anomenades vies d'ús mixt. A nivell d'accessibilitat és una de les millors solucions pel que fa l'amplada de vorera degut a que es considera que tot l'ample del carrer és amplada de vorera. En aquest apartat s'inclouen també aquells trams de carrer asfaltats de façana a façana en els que no hi ha vorera i es considera que vianant i vehicle poden circular simultàniament; no obstant això, pel què fa a la seguretat, cal que es respectin les restriccions de circulació establertes per als vehicles.



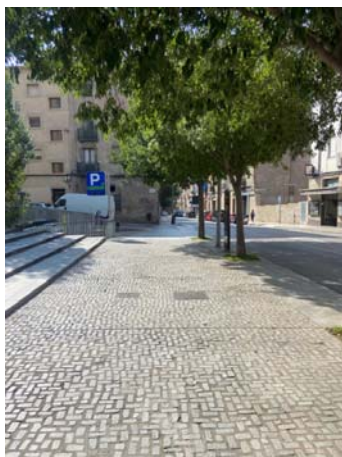
TRAM 461



TRAM 1623

2,40 ≤ Amplada (accessible)

Carrers amb una amplada de vorera igual o superior a 240 cm. Es considera plenament accessible si compleix també el paràmetre de pendent < 6% i practicable en pendents entre el 6% i el 8%. Article 14.1.a1.



TRAM 1627



TRAM 1252

1,80 ≤ Amplada < 2,40 (practicable sense espais de creuament)

Carrers amb una amplada de vorera igual o superior a 180 cm però inferior a 240 cm.



TRAM 510



TRAM 2044

0,90 ≤ Amplada < 1,80 (practicable sense accés a edificacions)

Carrers amb una amplada de vorera igual o superior a 90 cm però inferior a 180 cm.



TRAM 2046



TRAM 1870

Amplada < 0,90 (impracticable)

Carrers amb una amplada de vorera inferior a 90 cm. Es considera que NO dona compliment al Codi d'accessibilitat.



TRAM 1370



TRAM 270

### Sense vorera

Carrers amb una o dues voreres inexistentes per diferents raons: límit del sòl urbà, illeta interior rotondes, manca d'urbanització... En aquest apartat s'inclouen també aquells trams de carrer en els que la vorera és inexistent però que l'amplada és superior a 6 metres i que, per tant, es proposarà urbanitzar la vorera.



TRAM 678

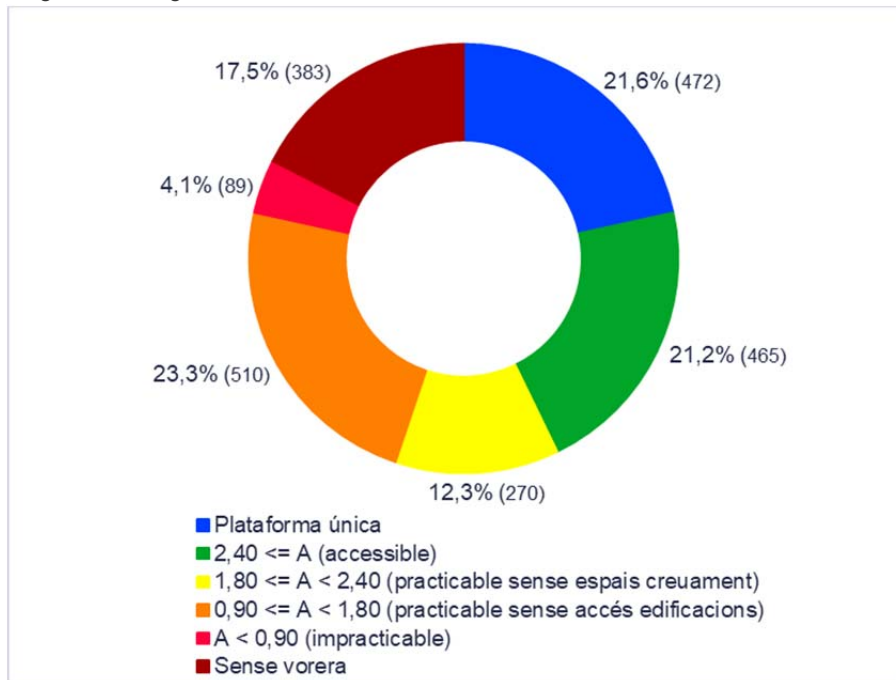


TRAM 1320

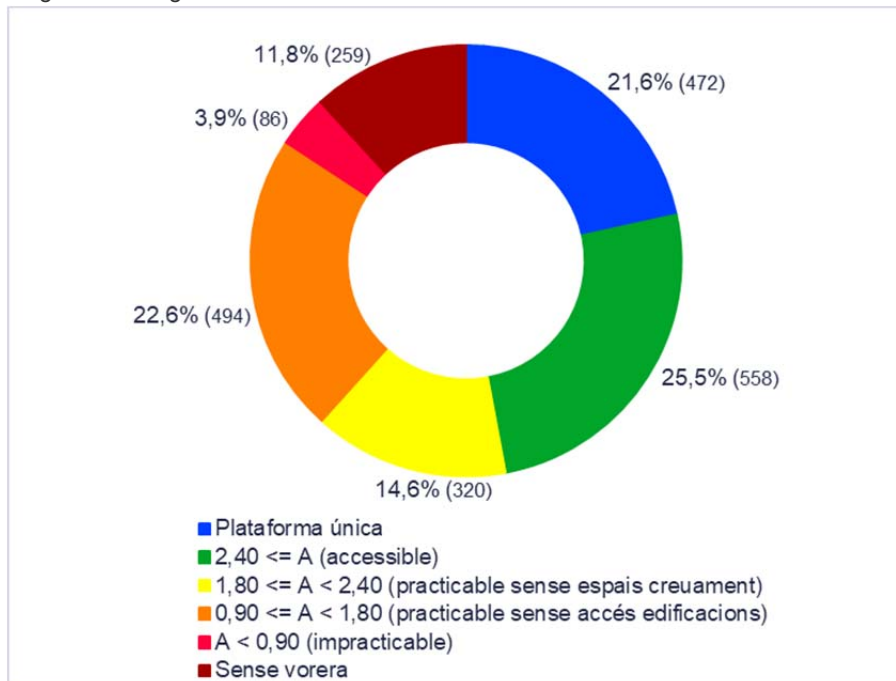
La secció urbanística del vial en el cas de voreres a diferent nivell de la calçada, sol disposar habitualment dues voreres. Tal i com s'ha comentat, el sistema d'informació geogràfica SIG i, en concret, el programari SIGMap, té establert un sentit de tram per a poder identificar cadascuna de les voreres de cada tram, amb precisió. També, com s'ha comentat, el sentit del tram ve determinat pels números de policia de les edificacions, i en certs casos, podria es pot invertir el sentit en alguns dels trams que conté un carrer. En base a aquest sentit de tram, el treball de camp ha identificat cadascuna d'aquestes dues voreres amb els paràmetres: vorera esquerra i vorera dreta; sense que això impliqui altra cosa que la seva ubicació. Per tant, en els diagrames de sectors, l'anàlisi de l'amplada de vorera segueix aquest mateix criteri i, per aquest motiu, s'han generat 2 diagrames. Ha calgut crear un tercer diagrama on es fusionin les dades esquerra i dreta per a tenir una visió conjunta de la ciutat.

Els resultats en el conjunt del municipi pel què fa a l'amplada de vorera són:

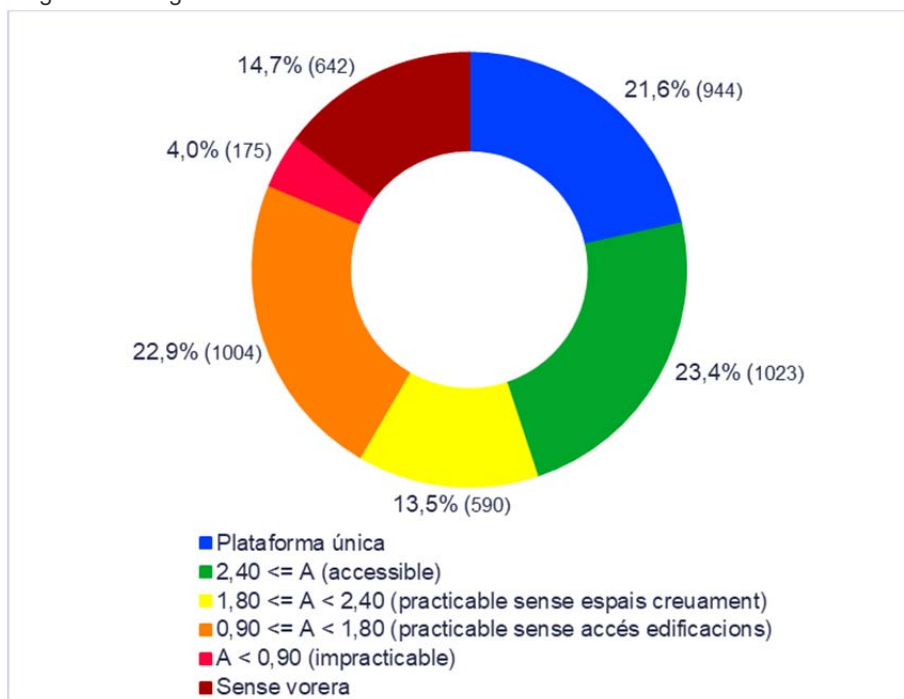
c) AMPLADA DE VORERA ESQUERRA  
diagnosi en diagrama de sectors



c) AMPLADA DE VORERA DRETA  
diagnosi en diagrama de sectors



c) AMPLADA DE VORERA EN CONJUNT DE VORERES  
diagnosi en diagrama de sectors

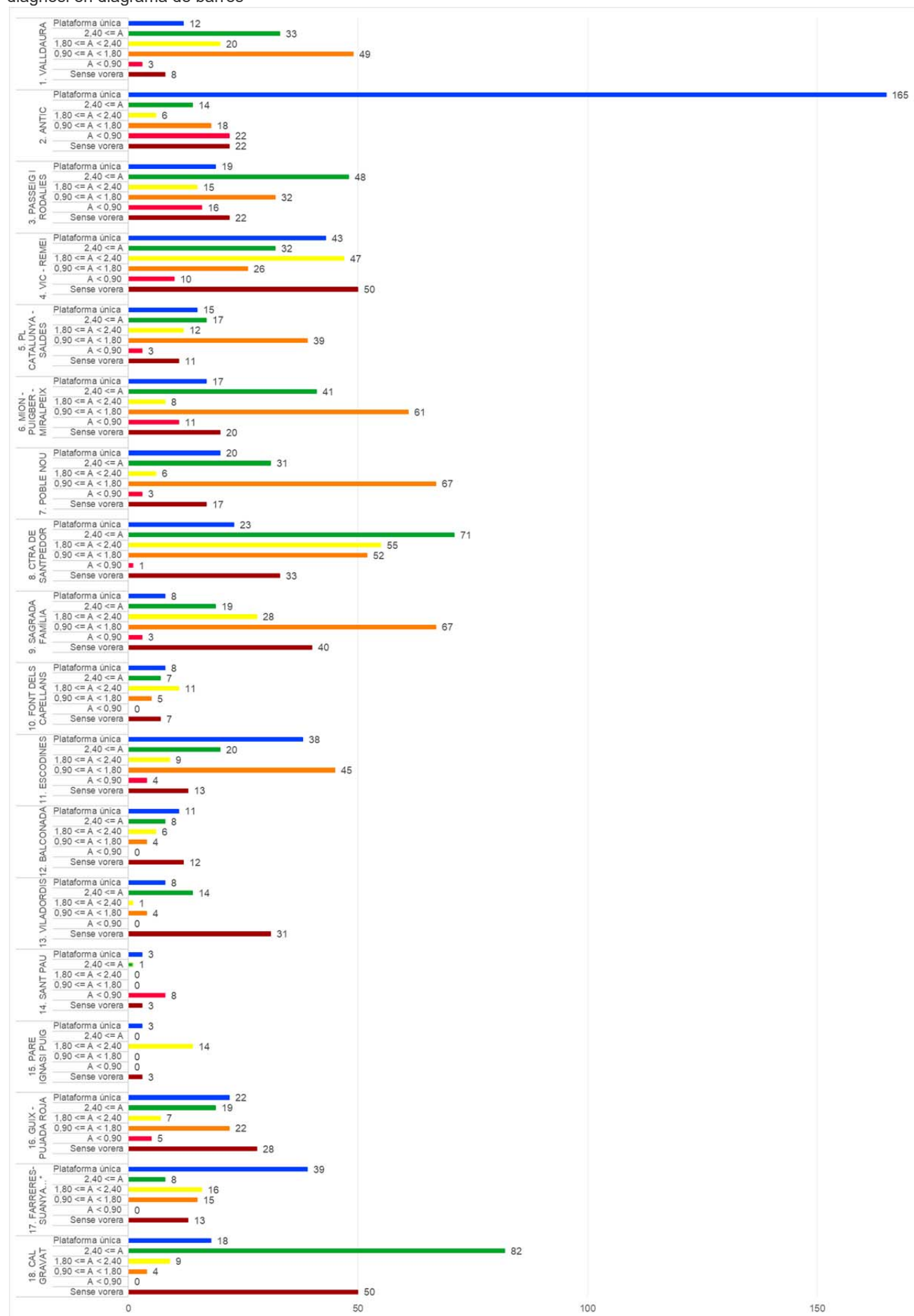


El primer que podem veure en el diagrama de sectors és que gairebé 1/4 part dels trams existents al sòl urbà, pel que fa a l'amplada de vorera són accessibles, en un percentatge del 23,4% dels trams analitzats. El següent grup de trams existents al sòl urbà, pel que fa a l'amplada de vorera, són les plataformes úniques, en un percentatge del 21,6% dels trams analitzats. **Això ens indica que en un total de 45%, dels trams de carrer la ciutat, l'amplada de vorera és suficient per a considerar-los plenament accessibles, pel que fa a l'amplada de vorera.** Si a aquests hi afegim el 13,5% dels trams que estan entre 1,8 metres i 2,4 metres (practicable sense espai de creuament), tindrem un total de 58,5% de carrers practicables, és a dir amb una amplada de vorera superior a 1,8 metres. I, finalment, si hi afegim el 22,9% dels trams entre 0,9 metres i 1,8 metres (practicable sense accés a les edificacions), **tindrem un total de 81,4% dels trams de carrer la ciutat que, com a mínim, són practicables amb certes limitacions, és a dir, amb una amplada de vorera mínima de 0,9 metres.** Finalment els carrers amb amplada de vorera inferior a 0,90 metres resten com a impracticables i corresponen al 4,0% dels trams analitzats. Això ens indica que en aquests carrers per a poder assolir l'accessibilitat cal fer una actuació específica en l'amplada de vorera o bé, per contra, hi ha alguna raó superior que no permetrà assolir aquesta accessibilitat mínima.

Els resultats per barris ens indiquen que la majoria d'aquests trams amb amplades de voreres superiors a 2,40 metres es troben en el barri de Cal Gravat (181ut.) o en el barri de la Ctra. de Santpedor (145ut.). En els dos casos, són barris de creixements d'eixample que corresponen als anys 80 i els anys 60 respectivament.

c) AMPLADA DE VORERA ESQUERRA

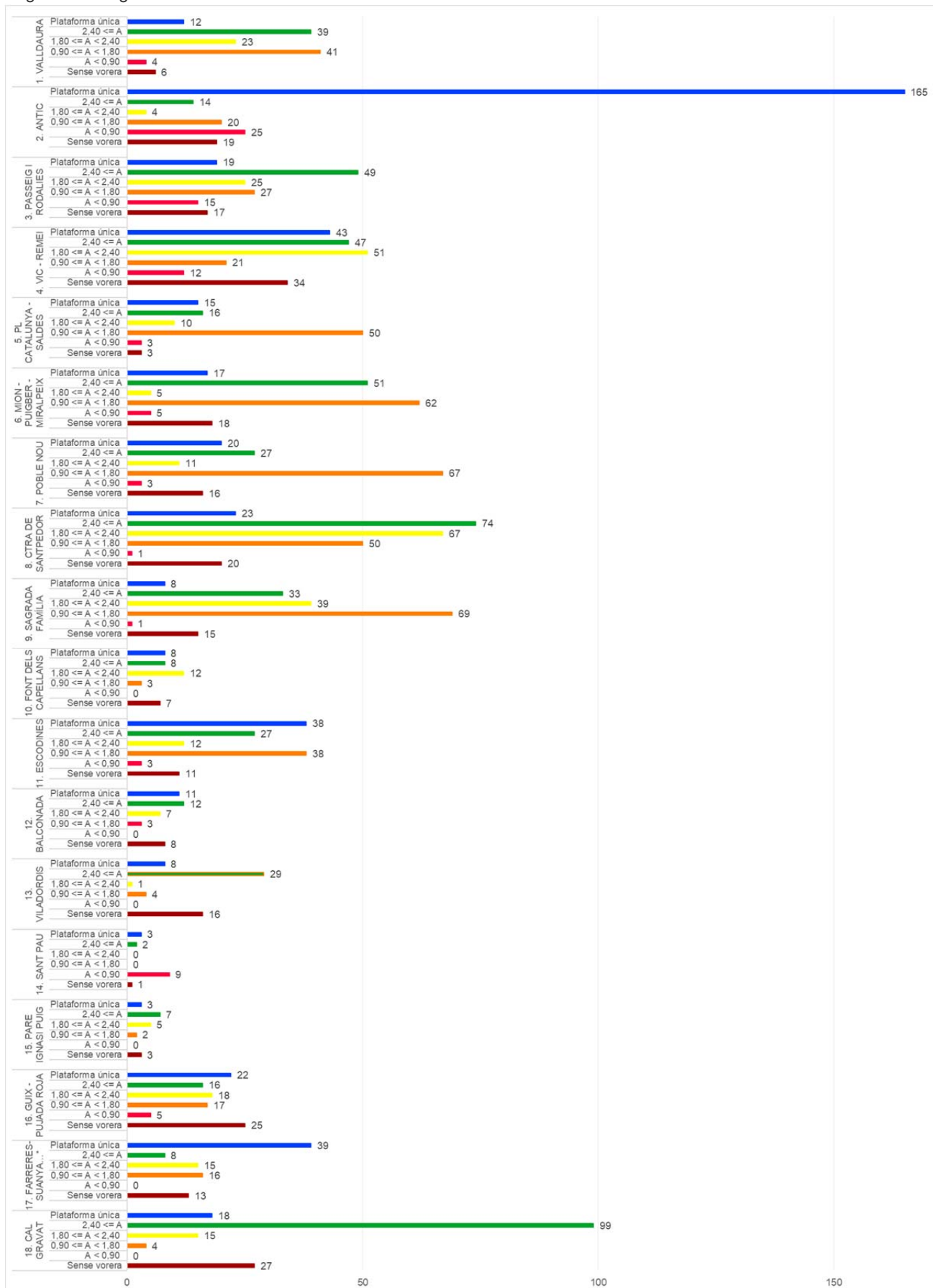
diagnosi en diagrama de barres



VALORS ABSOLUTS UNITARIS (2 ut. de vorera per tram)

\*17.Barri: FARRERES-SUANYA-COMTALS-STA.CATERINA-L'OLLER-GUIA

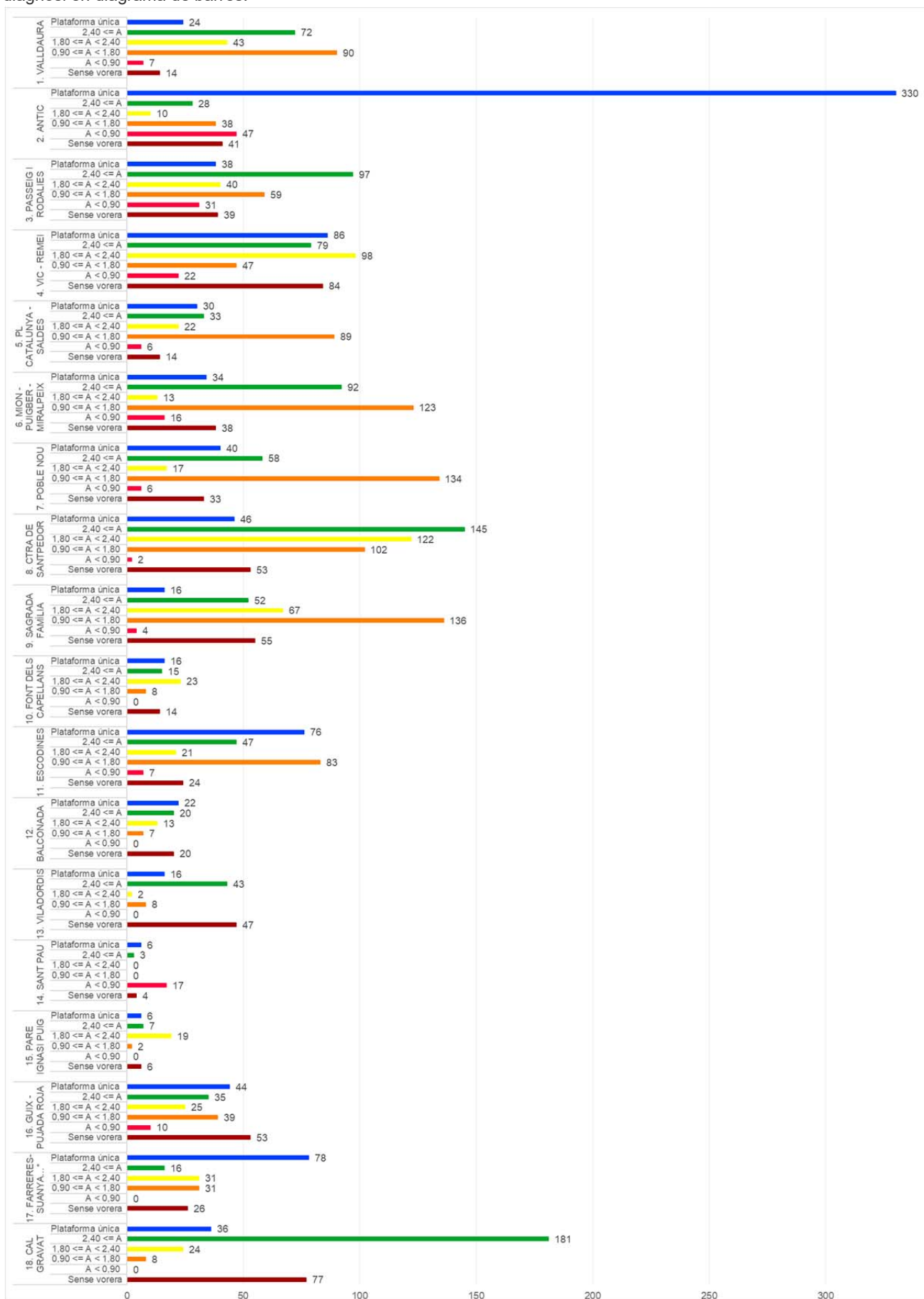
c) AMPLADA DE VORERA DRETA  
diagnosi en diagrama de barres.



VALORS ABSOLUTS UNITARIS

17.Barri: FARRERES-SUANYA-COMTALS-STA.CATERINA-L'OLLER-GUIA

c) AMPLADA DE VORERA EN CONJUNT DE VORERES  
 diagnosi en diagrama de barres.



VALORS ABSOLUTS UNITARIS (2 ut. de vorera per tram)

\*17.Barri: FARRERES-SUANYA-COMTALS-STA.CATERINA-L'OLLER-GUIA

#### d) AMPLADA LLIURE DE PAS -ITINERARI-

Camp d'anàlisi que estableix la tipologia de carrer en funció de la seva amplada lliure de pas, l'anomenat itinerari. S'han parametrizat els itineraris dels carrers del municipi tenint en compte *si són plataforma única, accessibles, practicables sense espai de creuament, practicable sense accés a les edificacions o impracticable*. Els paràmetres bàsics de treball s'han escollit en base al Codi d'Accessibilitat, ara bé, la franja d'itinerari que es troba entre 1,20 i 1,80 metres s'ha considerat practicable sense espai de creuament. La raó és que, tal i com estableix el Codi en l'Annex 2a punt 1.2.3., els itineraris que recorren per davant de parcel·les residencials plurifamiliars han de fer 1,20 metres, especialment davant dels guals amb pendent perpendicular al sentit de pas i en els canvis de direcció de més de 30°. A més, en el punt 1.2.2.d estableix que és necessari disposar d'espais de creuament cada 20 metres de carrer que tinguin una amplada mínima de 1,80 metres (90 cm per cadira), i NO és possible que cap itinerari inferior a 1,80 metres sigui totalment practicable en aquest sentit. Un altre paràmetre establert és la franja d'itinerari que es troba entre 0,90 i 1,20 metres s'ha considerat practicable sense accés a les edificacions. La raó és que, tal i com estableix el Codi en l'Annex 2a punt 1.1.5, és necessari garantir un espai lliure de 1,20 metres davant de qualsevol accés a una edificació (per a fer el canvi de direcció de 90°) i, però també en el punt 1.2.2.b) estableix que en tot el recorregut de l'itinerari de vianants hi ha d'haver una amplada mínima de 0,90 metres i en el punt 1.2.2.c) estableix que, en cas d'existir elements d'urbanització preexistents que no són traslladables a curt termini es pot reduir fins a 0,80 sempre i quan es garanteixi un espai lliure de 1,20 davant de l'accés a les edificacions. Això s'interpreta que en els casos que apareixen artefactes justificats que poden interferir en l'itinerari es pot reduir l'amplada lliure de pas de 1,20 metres per preexistències mentre es mantingui aquesta amplada en els canvis de direcció, davant dels guals i davant dels accessos a les edificacions. Per tant, pel que fa a l'amplada lliure de pas -itinerari- en el conjunt de trams del sòl urbà del municipi de Manresa i, considerant els criteris que estableix el Codi d'Accessibilitat, s'han establert els paràmetres de tipologia següents:

#### ■ Plataforma única (itinerari accessible) (21,6% dels trams)

Carrers sense diferència de nivell entre l'espai de recorregut per a vianants i l'espai de recorregut per als vehicles -calçada-. Són trams de carrer on l'espai destinat als vehicles i l'espai destinat als vianants és el mateix, són les anomenades vies d'ús mixt. A nivell d'accessibilitat és una de les millors solucions pel que fa a l'amplada lliure de pas degut a que es considera que tot l'ample del carrer pot arribar a ser amplada lliure de pas. En aquest apartat s'inclouen també aquells trams de carrer asfaltats de façana a façana en els que no hi ha vorera i es considera que vianant i vehicle poden circular simultàniament; no obstant això, pel que fa a la seguretat, cal que es respectin les restriccions de circulació establertes per als vehicles. A més, cal evitar col·locar objectes i elements en l'itinerari que puguin ser un obstacle per a persones amb diversitat funcional visual o que puguin donar prioritat als vehicles envers els vianants.



TRAM 2004



TRAM 1284

**Amplada  $\geq 1,80$  (itinerari accessible) (21,7% dels trams)**

Carrers amb voreres on l'itinerari té una amplada lliure de pas igual o superior a 180 cm. Annex 2a Punt 1.1.1.b) Es considera plenament accessible si compleix també el paràmetre de pendent  $< 6\%$  i practicable en pendents entre el  $6\%$  i el  $8\%$ . Article 14.1.a1.



TRAM 1252



TRAM 1937

**$1,20 \leq \text{Amplada} < 1,80$  (itinerari practicable sense espais de creuament) (21,1% dels trams)** Carrers amb voreres on l'itinerari té una amplada lliure de pas igual o superior a 120 cm però inferior a 180 cm.



TRAM 1349



TRAM 797

**$0,90 \leq \text{Amplada} < 1,20$  (itinerari practicable sense accés a edificacions)** (12,5% dels trams). Carrers amb voreres on l'itinerari té una amplada lliure de pas igual o superior a 90 cm però inferior a 120 cm.



TRAM 514



TRAM 484

**Amplada  $< 0,90$  (impracticable)** (8,5% dels trams)  
Carrers amb voreres on l'itinerari té una amplada lliure de pas inferior a 90 cm. Es considera que NO dona compliment al Codi d'accessibilitat.



TRAM 1067



TRAM 1635

### **Sense vorera** (14,7% dels trams)

Carrers amb una o dues voreres inexistentes per diferents raons: límit del sòl urbà, illeta interior rotondes, manca d'urbanització... En aquest apartat s'inclouen també aquells trams de carrer en els que la vorera és inexistent però que l'amplada és superior a 6 metres i que, per tant, es proposarà urbanitzar la vorera.



TRAM 656

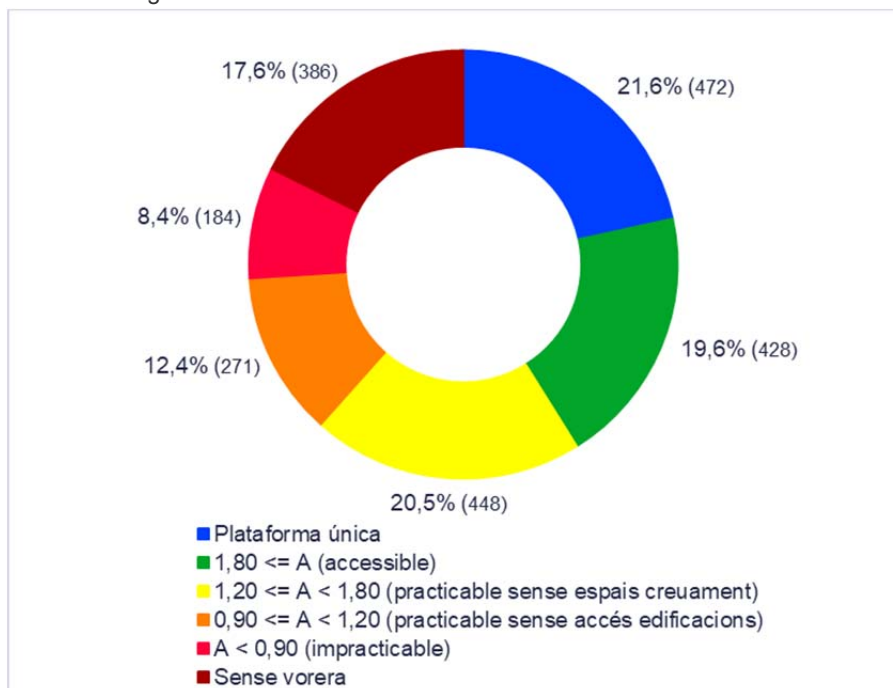


TRAM 533

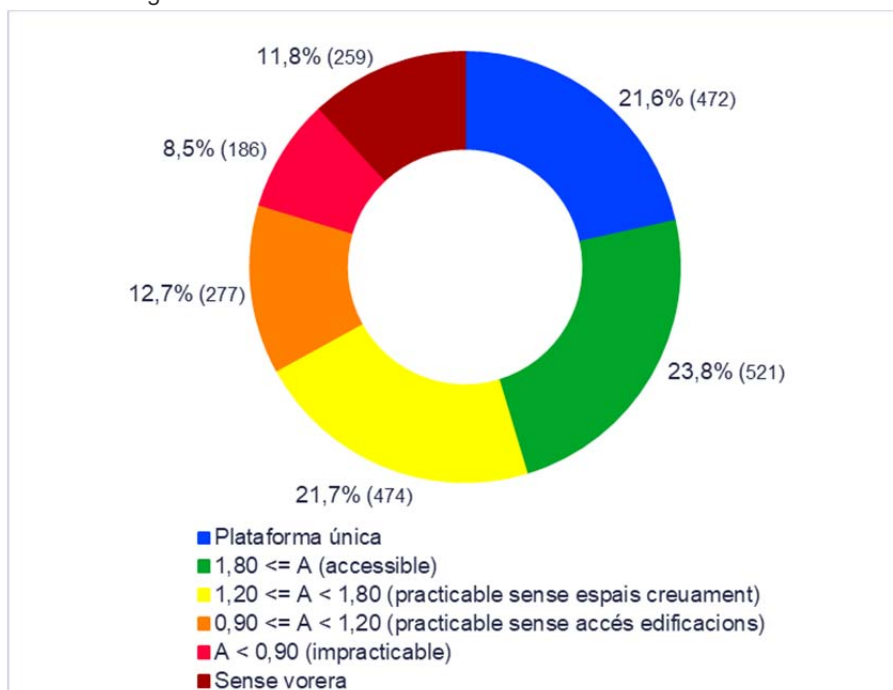
La secció urbanística del vial en el cas de voreres a diferent nivell de la calçada, sol disposar habitualment dues voreres. Tal i com s'ha comentat, el programari SIGMap, té establert un sentit de tram per a poder identificar les voreres de cada tram, amb precisió. També, el sentit del tram ve determinat pels números de policia de les edificacions i, en base a ell, els treballs han identificat les dues voreres amb els paràmetres: vorera esquerra i vorera dreta; sense que això impliqui altra cosa que la seva ubicació. En els diagrames de sectors, l'itinerari segueix aquest mateix criteri i, per aquest motiu, s'han generat 2 diagrames. Ha calgut crear un tercer diagrama on es fusionin les dades esquerra i dreta per a tenir una visió conjunta de la ciutat.

Els resultats en el conjunt del municipi pel què fa a l'itinerari són:

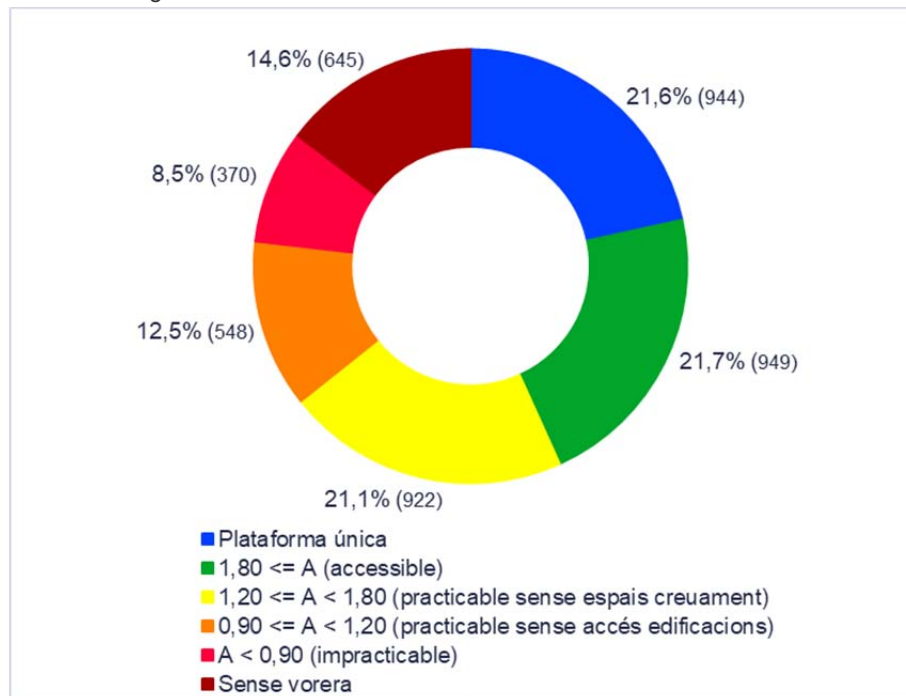
d) ITINERARI EN VORERA ESQUERRA  
anàlisi en diagrama de sectors



d) ITINERARI EN VORERA DRETA  
anàlisi en diagrama de sectors



d) ITINERARI EN CONJUNT DE VORERES  
anàlisi en diagrama de sectors

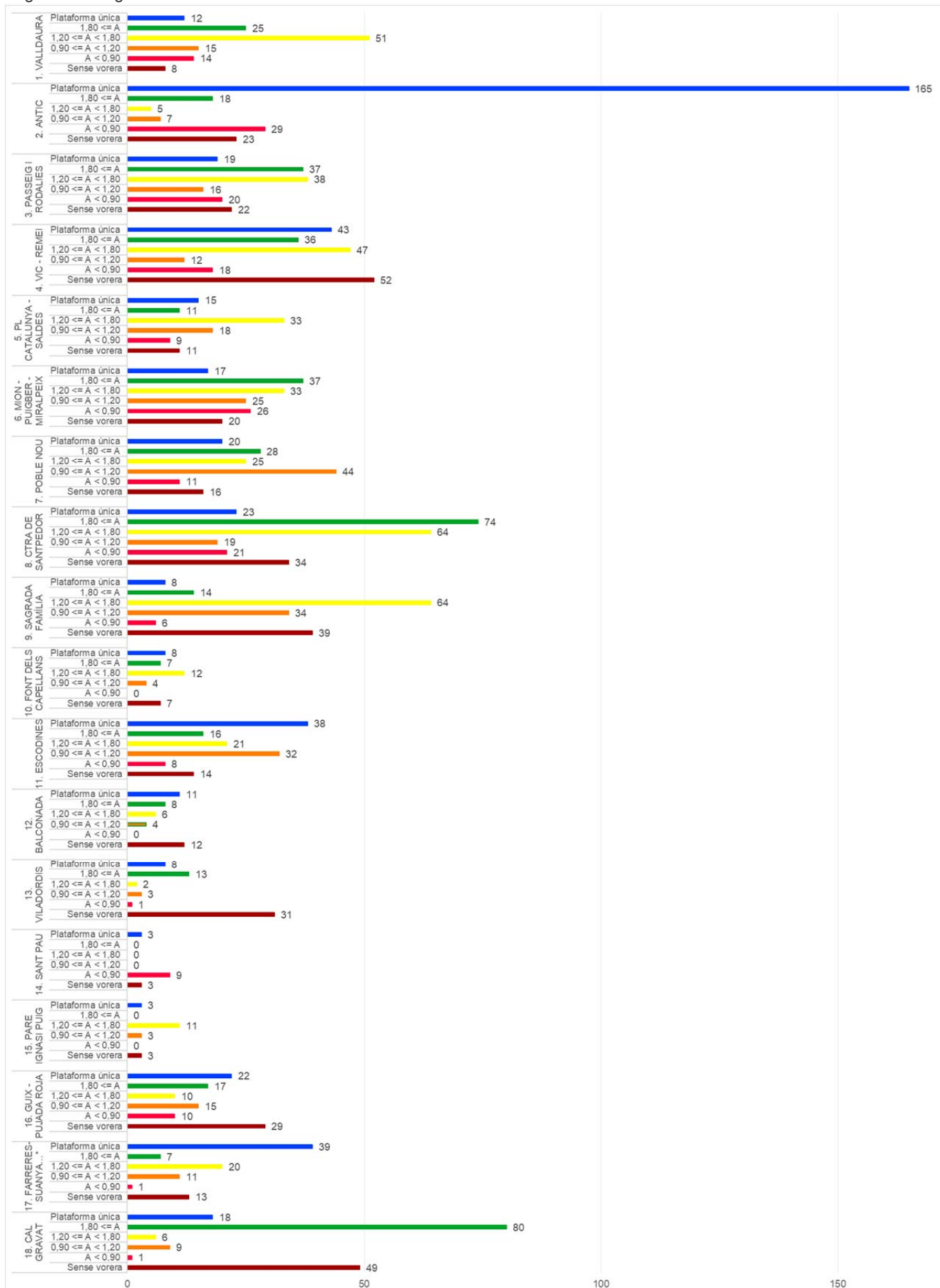


El primer que podem veure en el diagrama de sectors és que 1/5 part dels trams existents al sòl urbà, pel que fa l'itinerari són accessibles, en un percentatge del 21,7% dels trams analitzats. El següent grup de trams existents al sòl urbà, pel que fa a l'itinerari són les plataformes úniques, en un percentatge del 21,6% dels trams analitzats. **Això ens indica que en un total de 43,3% dels carrers de la ciutat l'itinerari es pot considerar plenament accessible.** Si a aquests hi afegim el 21,1% dels trams que estan entre 1,2 metres i 1,8 metres (practicable sense espai de creuament), tindrem un total de 64,4% d'itineraris practicables, és a dir, amb un valor d'amplada de pas superior a 1,2 metres. I, finalment, si hi afegim el 12,5% dels trams entre 0,90 metres i 1,2 metres (practicable sense accés a les edificacions), **tindrem un total de 76,9% dels trams de carrer la ciutat que, com a mínim, són practicables amb certes limitacions pel que fa a l'itinerari, és a dir amb un valor d'amplada lliure de pas mínima de 0,9 metres.** Finalment els carrers amb l'itinerari inferior a 0,90 metres resten com a impracticables i correspon al 8,5% dels trams analitzats. Això ens indica que en aquests carrers de la ciutat per a poder assolir l'accessibilitat mínima cal fer una actuació específica a l'itinerari o bé, simplement, hi ha alguna raó superior que no permetrà assolir aquesta accessibilitat mínima.

Els resultats per barris ens indiquen que la majoria d'aquests trams amb itineraris superiors a 1,80 metres es troben en el barri de Cal Gravat (174ut.) o en el barri de la Ctra. de Santpedor (143ut.). En els dos casos, són barris de creixements d'exemple que corresponen als anys 80 i els anys 60 respectivament i a més, cal dir, que són resultats coincidents amb l'amplada de vorera.

d) ITINERARI EN VORERA ESQUERRA

diagnosi en diagrama de barres.

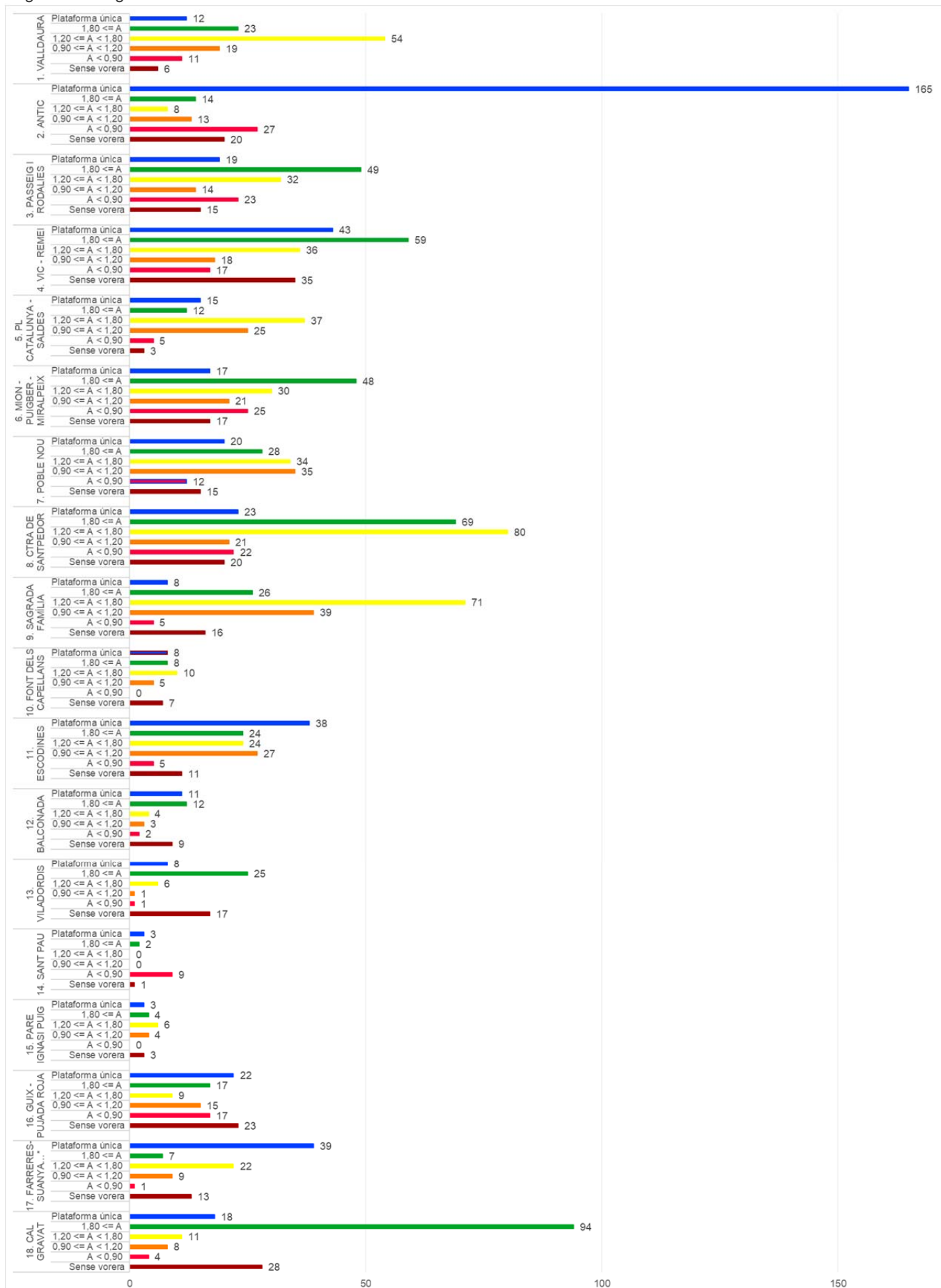


VALORS ABSOLUTS UNITARIS

\*17.Barri: FARRERES-SUANYA-COMTALS-STA.CATERINA-L'OLLER-GUIA

d) ITINERARI EN VORERA DRETA

diagnosi en diagrama de barres

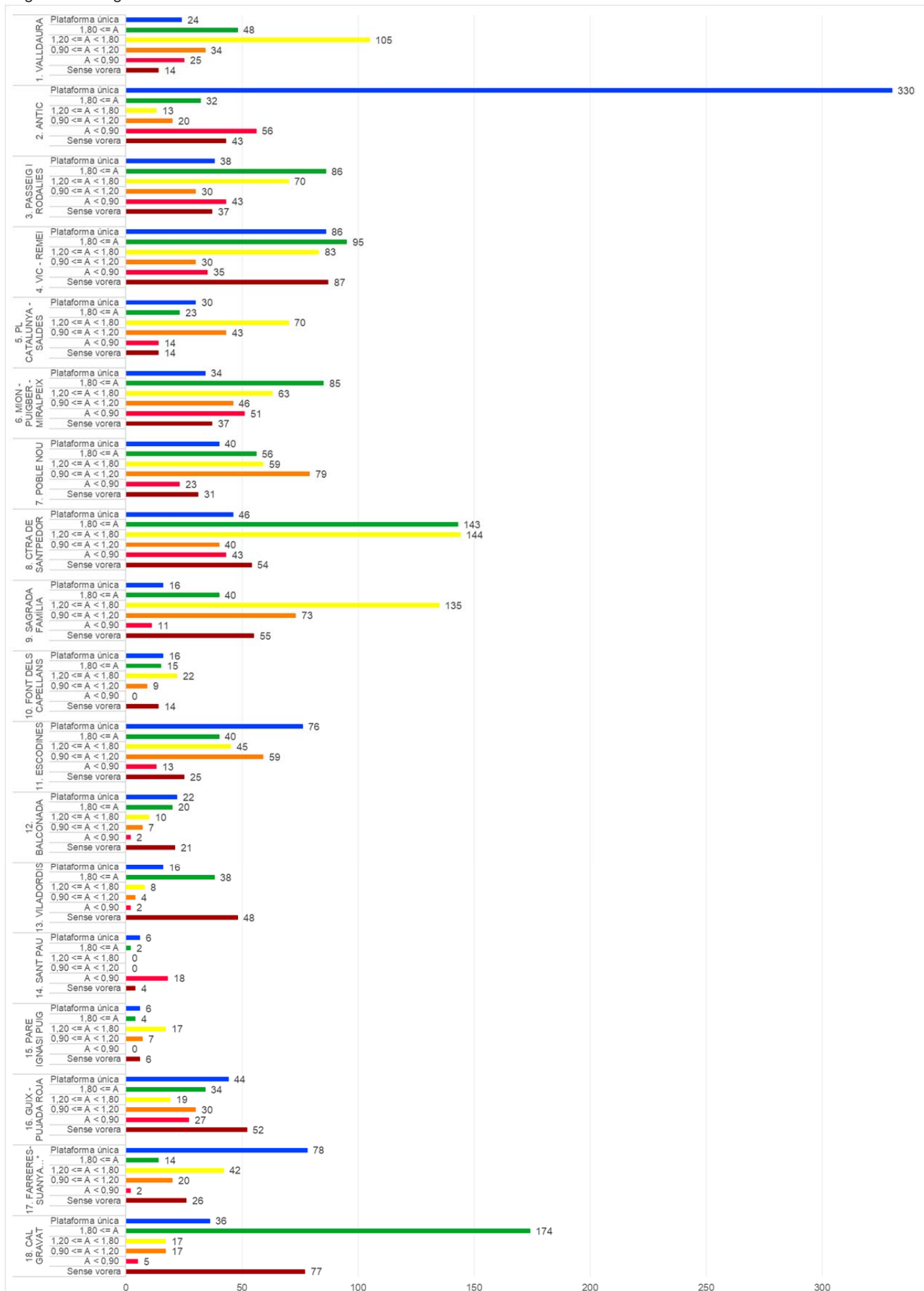


VALORS ABSOLUTS UNITARIS

\*17.Barri: FARRERES-SUANYA-COMTALS-STA.CATERINA-L'OLLER-GUIA

d) ITINERARI EN CONJUNT DE VORERES

diagnosi en diagrama de barres.



VALORS ABSOLUTS UNITARIS (2 ut. de vorera per tram)

17.Barri: FARRERES-SUANYA-COMTALS-STA.CATERINA-L'OLLER-GUIA

### 3. ENCREUAMENTS

anàlisi de passos i guals de vianants

Correspon a l'anàlisi efectuat, pel que fa als espais de creuament, segons allò que estableix l'Article 17 i l'annex 2a del Codi d'Accessibilitat. El treball de camp s'ha portat a terme en funció de les característiques observades en cada *encreuament* i aplicant els criteris establerts en el Codi per als camps de treball següents: GUAL UN PLA / 120. PAS ELEVAT, GUAL DEPRIMIT, GUAL BARCA / 3 PLANS, GUAL DE VEHICLES, AMB GUAL PERÒ AMB PAS DE VIANANTS NO SENYALITZAT, SENSE GUAL PERÒ AMB PAS DE VIANANTS SENYALITZAT, GUAL NO URBANITZAT, GUAL FORA DEL SÒL URBÀ.

Les disposicions específiques de la *SECCIÓ SEGONA* pel que fa als **encreuaments entre itineraris de vianants i itineraris vehiculars -Art.17 del Codi-** estableixen la classificació següent:

Article 17. **Encreuaments** entre itineraris de vianants i itineraris vehiculars

**17.1 Els encreuaments entre itineraris de vianants i vies vehiculars han de ser accessibles.**

**17.2 Segons es doni preferència a la continuïtat de cota de l'itinerari de vianants o a la continuïtat de cota de la via vehicular, s'estableix la classificació següent:**

**a) Encreuament amb canvi de nivell per a vianants:** la via vehicular manté una superfície contínua sense ascendir al nivell de la vorera, de manera que els vianants han d'experimentar dos canvis de cota durant el trajecte de l'encreuament. Es considera un encreuament accessible si compleix les característiques que s'especifiquen a l'apartat 2.1 de l'annex 2a

**b) Encreuament amb canvi de nivell per a vehicles:** la vorera manté una superfície contínua sense descendir al nivell de la calçada durant tot l'encreuament, de manera que són els vehicles els que han d'efectuar un canvi de cota durant el trajecte de l'encreuament. Es considera un encreuament accessible si compleix les característiques que s'especifiquen a l'apartat 2.2 de l'annex 2a

**c) Encreuament sense canvi de nivell:** ni els vianants ni els vehicles experimenten cap canvi de cota durant el trajecte de l'encreuament, com ara en encreuaments entre dues vies de plataforma única o en encreuaments entre una vorera i una via de plataforma única. Es considera un encreuament accessible si compleix les característiques que s'especifiquen a l'apartat 2.3 de l'annex 2a.

A més, l'Annex 2a estableix pel que fa als encreuaments entre itineraris de vianants i itineraris vehiculars -Annex 2a punt 2 del Codi-. les disposicions següents:

#### 2. Encreuaments

##### 2.1. Encreuament amb canvi de nivell per a vianants

Als itineraris accessibles i practicables, l'**encreuament amb canvi de nivell per a vianants ha de complir les condicions següents:**

**a) Hi ha un gual a cada extrem del pas de vianants** que comunica el nivell de vorera i el de calçada i pertany a algun dels tipus següents:

**a. Gual tipus 120:** consta d'un únic pendent, longitudinal a la direcció de pas de l'encreuament, que genera dos desnivells d'alçària variable als seus laterals. Al llarg de tota l'amplada del gual, entre l'inici del pendent a la vorera i la façana o l'obstacle més proper hi ha d'haver una separació, com a mínim, d'1,20 m en el sentit d'encreuament.

**b. Gual tipus barca:** consta de tres pendents, un de longitudinal a la direcció de pas de l'encreuament i els altres dos sorgeixen de l'aixamfranament dels desnivells laterals generats. Al llarg de tota l'amplada del gual, entre l'inici del pendent a la

vorera i la façana o l'obstacle més proper hi ha d'haver una separació, com a mínim, d'1,20 m en el sentit d'encreuament.

**c. Gual deprimat (recte o en cantonada)**: consta de dos pendents longitudinals a la direcció de pas de la vorera i a tota la seva amplada, amb un replà horitzontal entre els dos i al nivell de la calçada.

**b) El gual de vianants**, independentment del tipus que sigui, **ha de complir:**

a. En la direcció de pas de l'encreuament, el pla inclinat o la zona horitzontal a nivell de calçada en el gual deprimat **han de tenir l'amplària mínima següent:**

**1. 1,80 m si el gual forma part d'un itinerari accessible**

**2. 1,50 m si el gual forma part d'un itinerari practicable**

b. Als guals tipus 120 o tipus barca, quan el pla inclinat té un pendent superior al 8%, el pas de vianants s'ha d'ampliar 0,90 m a partir d'un dels extrems del gual per facilitar l'encreuament a persones amb dificultats per mantenir l'equilibri sobre plans inclinats (persones usuàries de croses i pròtesis, entre d'altres).

**c. L'amplària de pas total no s'ha d'interrompre amb cap obstacle ni cap regruix del paviment.**

**d. La superfície del gual ha de quedar enrasada completament amb el nivell de la calçada.**

e. El paviment del gual ha de garantir un nivell de resistència al lliscament de classe 3, determinat d'acord amb els procediments que descriu l'apartat 3.1.d) de l'annex 3c.

f. El recorregut ha de tenir un pendent transversal màxim del 2% respecte al sentit de la marxa.

g. Si el disseny del gual genera un graó als extrems laterals, el desnivell amb la vorera ha de quedar protegit mitjançant una paperera en un cantó i el semàfor a l'altre. En cas que es tracti d'un encreuament sense semàfor, al seu lloc s'ha de col·locar un fanal, un senyal de tràfic o un altre mobiliari urbà. Els cantells han de quedar arrodonits amb un radi mínim d'1 cm en sentit vertical i un radi mínim de 5 cm en sentit horitzontal.

c) Els guals tipus 120 o tipus barca ubicats a banda i banda d'un carrer s'han de situar enfrontats i perpendiculars respecte a la vorera.

d) Als espais urbans existents es poden admetre guals tipus 120 i tipus barca, amb directriu obliqua respecte al carrer, quan es justifica que la morfologia de la via i les característiques de l'encreuament no permeten situar-los perpendiculars a la vorera. En aquests casos, és imprescindible que els guals estiguin enfrontats i que la pavimentació tàctil d'encaminament estigui perfectament dirigida en la direcció de l'encreuament.

**e) Als guals tipus 120 o tipus barca, el pendent longitudinal o lateral ha de ser, com a màxim, de:**

**a. 10% si el gual forma part d'un itinerari accessible**

b. 12% si el gual forma part d'un itinerari practicable

**f) Als guals deprimats, el pendent en la direcció de pas de la vorera ha de ser, com a màxim, de:**

**a. 8% si el gual forma part d'un itinerari accessible**

b. 12% si el gual forma part d'un itinerari practicable

g) Als espais urbans de nova creació no s'admeten guals deprimats que ocupin tota una cantonada.

h) Als espais urbans existents, els guals deprimats que ocupin tota una cantonada han de protegir el pas per les zones de contacte a nivell entre vorera i calçada, que no formin part del pas de vianants, amb elements d'urbanització o mobiliari urbà que impedeixin el pas accidental de persones amb discapacitat visual sense que

s'adonin de la situació. Els passos de vianants pròpiament dits s'han d'ubicar fora de la zona corba, de manera que els encaminaments de cada costat estiguin enfrontats.

- i) Els guais han d'incorporar els elements de paviment tàctil que descriu l'apartat 3.5.
- j) Quan el recorregut per creuar travessa un illot intermedi a vies vehiculars que té una amplada inferior a 4,00 m, s'han de complir els requisits de disseny següents:
  - a. L'illot ha de quedar rebaixat al mateix nivell de la calçada en una amplada igual a la del pas de vianants.
  - b. El paviment de l'illot s'ha de diferenciar cromàticament respecte al de la calçada. L'inici i el final s'han d'identificar amb una franja de paviment tàctil d'avís, segons l'apartat 3.5.
  - c. Quan el pas s'ha de fer en dos temps amb parada intermèdia, atesa la seva longitud o els sentits de circulació, l'illot ha de tenir una llargada mínima d'1,50 m en sentit de la marxa.

## **2.2. Encreuament amb canvi de nivell per a vehicles**

Als itineraris accessibles i practicables, un encreuament amb canvi de nivell per a vehicles ha de complir les condicions següents:

- a) El pas de vianants ha de tenir continuïtat amb les voreres i ha d'estar a la mateixa altura que aquestes respecte a la calçada.
- b) El pas de vianants ha de tenir una amplada d'1,80 m, com a mínim, sense que sigui interromput per cap obstacle ni regruix del paviment.
- c) Els pendents longitudinals de l'itinerari vehicular, necessaris per superar la superfície elevada, han de ser com a màxim del 16%.
- d) En tot el recorregut, el pas de vianants ha de tenir un pendent transversal màxim del 2% respecte al sentit de la marxa.
- e) El pas de vianants ha d'estar senyalitzat a terra en tot el seu recorregut.
- f) A la vorera, als dos costats de l'encreuament, ha d'estar degudament senyalitzat amb paviment tàctil, d'acord amb les indicacions de l'apartat 3.5.
- g) La previsió d'evacuació d'aigües a la calçada ha de quedar resolta sense que aquesta circumstància provoqui un canvi de cota, un graó o un buit en tot el pas de vianants.

## **2.3. Encreuament sense canvi de nivell**

Als itineraris accessibles i practicables, un encreuament sense canvi de nivell ha de complir les condicions següents:

- a) Existeix senyalització gràfica viària per a conductors i vianants que adverteix de l'existència de l'encreuament amb prou antelació en cada direcció i sentit en què es pugui fer servir.
- b) A la vorera, als dos costats de l'encreuament, està degudament senyalitzat amb paviment tàctil, d'acord amb les indicacions de l'apartat 3.5.
- c) En tot el seu recorregut, el pas de vianants ha de tenir un pendent transversal màxim del 2% respecte al sentit de la marxa.

## **2.4. Encreuament que travessa una línia ferroviària**

Si un itinerari d'encreuament travessa una línia ferroviària (tren o tramvia), aquesta no ha de generar cap desnivell ni irregularitat al pas de vianants, a excepció de l'obertura longitudinal dels carrils ferroviaris o altres elements ferroviaris, com ara contracarril o cremallera, que ha de ser la mínima que permeti el sistema vehicular. Addicionalment, a la pavimentació tàctil que correspongui, hi ha d'haver un contrast cromàtic manifest entre els carrils ferroviaris i la resta del paviment.

## **2.5. Encreuaments a les rotondes**

Tots els encreuaments adjacents a les rotondes han de disposar d'un semàfor acústic amb polsador o sistema manual perquè les persones que ho requereixin puguin activar l'avís d'aturada dels vehicles i estar segures que travessen la via en verd.

Per tant, pel que fa als passos i guals de vianants en el conjunt de trams del sòl urbà del municipi de Manresa i, considerant els criteris que estableix el Codi d'Accessibilitat, s'han establert els paràmetres de tipologia següents:



#### Gual un pla / 120

Guals situats en carrers amb voreres a diferent nivell de la calçada, que salven el desnivell mitjançant un únic pla inclinat. En aquests guals no hi ha pendents transversals en el recorregut, exceptuant la del propi carrer, però tenen l'inconvenient que generen dos graons triangulars als seus laterals. El Codi d'Accessibilitat el defineix aquest gual amb una llargada mínima, en el sentit del recorregut, de 1,20 metres. Es consideraran accessibles tots aquells que mesurin 1,20 m i, a més, s'hi pugui inscriure un diàmetre de gir equivalent a 1,20 m en el pla horitzontal consecutiu situat en la vorera. Tenint en compte aquests paràmetres, l'ample mínim de vorera que cal disposar és de 2,40 m.



GUAL UN PLA /120. Tram 686



GUAL UN PLA /120. Tram 318

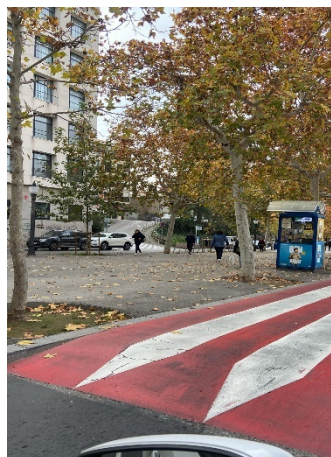


#### Pas elevat.

Guals situats en carrers amb voreres a diferent nivell de la calçada i que mantenen el nivell elevat d'aquestes en tot l'encreuament. En aquests guals no hi ha pendents transversals en el recorregut, exceptuant la del propi carrer -que no pot superar el 2%-, i tenen l'avantatge que no generen graons laterals. El Codi d'Accessibilitat el defineix aquest gual amb un ample mínim de 1,80 metres. En aquest cas són els vehicles els que han de superar el desnivell entre la vorera i la calçada, i les rampes vehiculars no poden superar el 16%.



PAS ELEVAT. Tram 146



PAS ELEVAT. Tram 1049



**Gual deprimit / Illeta**

Guals situats en carrers amb voreres a diferent nivell de la calçada i que salven el desnivell mitjançant el rebaix de tota la vorera. Consten de dos pendents longitudinals en la direcció de recorregut de la vorera, l'un de descens i l'altre de remunta, i un replà horitzontal al mig. Se solen utilitzar en casos en que no és possible assolir l'amplada suficient de vorera per a fer un gual un pla/120 i pot estar en cantonada, en un tram recte o en illeta. Té l'inconvenient que, quan es troba amb entrades a les edificacions, sol generar un graó en el seu accés.



GUAL DEPRIMIT. Tram 1604



ILLETA. Tram 2266



**Gual barca / 3 plans**

Gual de 3 plans: Guals situats en carrers amb voreres a diferent nivell de la calçada, que salven el desnivell mitjançant un pla inclinat central i dos plans inclinats laterals - aixamfranaments-. En aquests guals no es generen dos graons laterals, però tenen l'inconvenient que tenen altres biaixos en els dos plans inclinats laterals, és a dir, que el recorregut de vianants per la vorera pateix una petita baixada i una petita

pujada. Tenen l'inconvenient que no totes les rodes de les cadires toquen al paviment amb el risc que pateixin inclinacions laterals. A més, a vegades, se'n fa un mal ús amb vehicles de mobilitat personal com són patinets i bicicletes. Tot i que si son guals d'unes certes dimensions es limita el pendent transversal i donen compliment al Codi d'accessibilitat, ara bé, tant sols s'han considerat acceptables quan no hi ha altra solució viable en aquell punt de l'espai urbà.

Gual Barca: Guals de 3 plans en els que la superfície no acaba de ser mai plana, de manera que sembla la meitat longitudinal d'un buc de barca. També, com els anteriors, si son guals d'unes certes dimensions, queda limitat el pendent transversal i donen compliment al Codi d'accessibilitat, ara bé, tant sols s'han considerat acceptables quan no hi ha una altra solució viable en aquell punt de l'espai urbà.



GUAL 3 PLANS. Tram 571



GUAL BARCA. Tram 1506



#### Gual de vehicles

Guals situats en carrers amb voreres a diferent nivell de la calçada, que salven el desnivell mitjançant un una peça de gual de vehicles. Les raons que han fet que mal usés una peça de gual de vehicles per a un gual de recorregut o encreuament de vianants són diverses:

- Mala praxis urbanística.
- Guals que coincideixen amb un accés a garatge i no s'han modificat.
- Guals que són l'accés a un plataforma única i interfereixen l'itinerari.
- Ciutadans que actuen, per interès propi, a la via pública sense autorització.



GUAL VEHICLES. Tram 2203



GUAL VEHICLES. Tram 557



Amb gual però amb pas de vianants no senyalitzat

Guals accessibles de diferents tipologies que no disposen de senyalització horitzontal -pintura-. Tot i trobar-se'n pocs casos, dins del sòl urbà, cal estudiar-los i valorar-ne la necessitat del pas i la urgència de la millora.



GUAL NO SENYALITZAT. Tram 286



GUAL NO SENYALITZAT. Tram 1876



Sense gual però amb pas de vianants senyalitzat

Guals inexistents i per tant, encreuaments inaccessibles que disposen del pas de vianants senyalitzat -pintura- i inclús, a vegades, gual accessible a l'altre vorera. Les raons d'aquesta situació solen ser:

- Perímetres d'actuacions urbanístiques diferenciades en el temps -mig carrer-
- Punts on no s'ha trobat cap solució viable.
- Replà final d'una escala que té continuïtat amb un pas de vianants.

En aquest cas, cal estudiar-los i valorar-ne el trasllat i la urgència de la millora.



SENSE GUAL. Tram 870



SENSE GUAL. Tram 2050



#### Gual no urbanitzat

Guals inexistents i per tant, encreuaments inaccessibles que estant en voreres no urbanitzades parcialment o total. En aquests casos s'ha proposat l'execució d'un gual de nova construcció.



GUAL NO URBANITZAT. Tram 637



GUAL NO URBANITZAT. Tram 1562



#### Gual innecessari

Guals existents que per alguna raó no cal que hi siguin. Són guals que no s'han anul·lat després de fer una reforma o bé que estan pintats innecessàriament en una via d'ús mixt. S'ha utilitzat aquest camp quan la intervenció que es proposa és la d'eliminar gual.



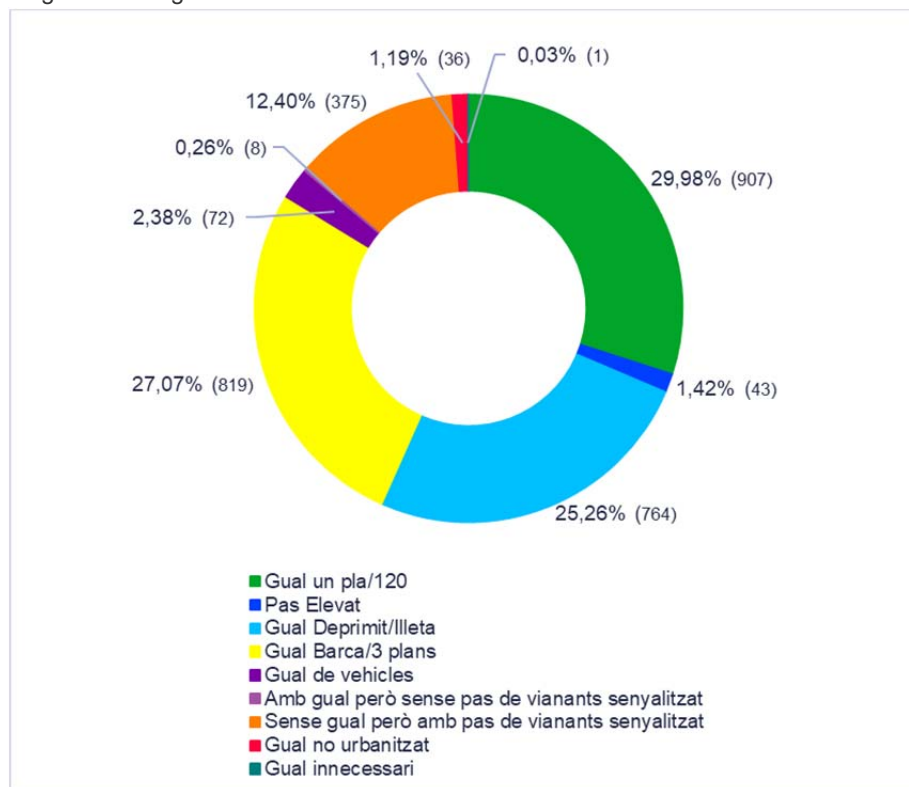
#### Gual fora de sòl urbà

Guals situats en trams que estan fora del sòl urbà i, per tant, fora de l'àmbit d'aquest anàlisi.

Els resultats en el conjunt del municipi pel què fa als encreuaments són:

## ENCREUAMENTS

diagnosi en diagrama de sectors.

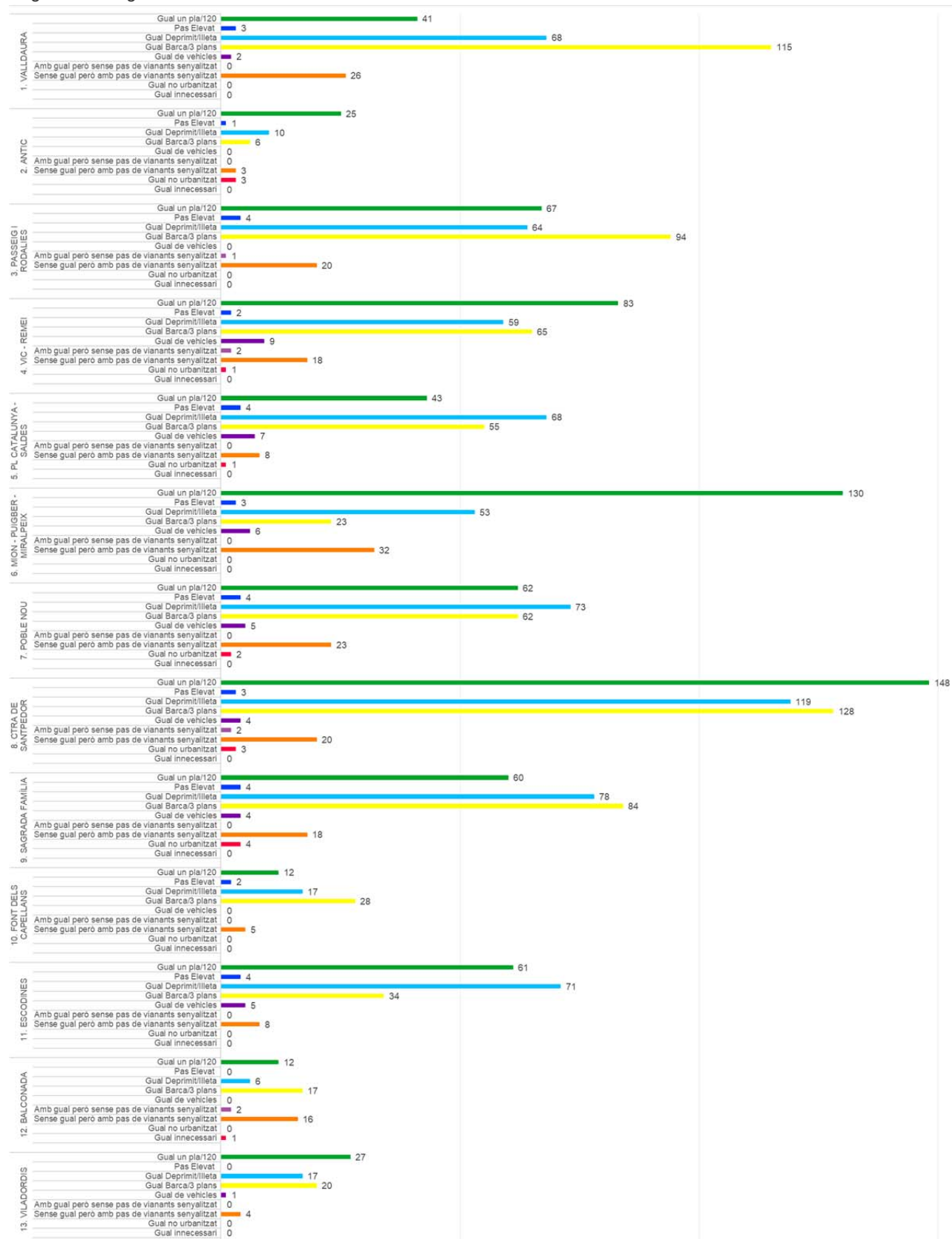


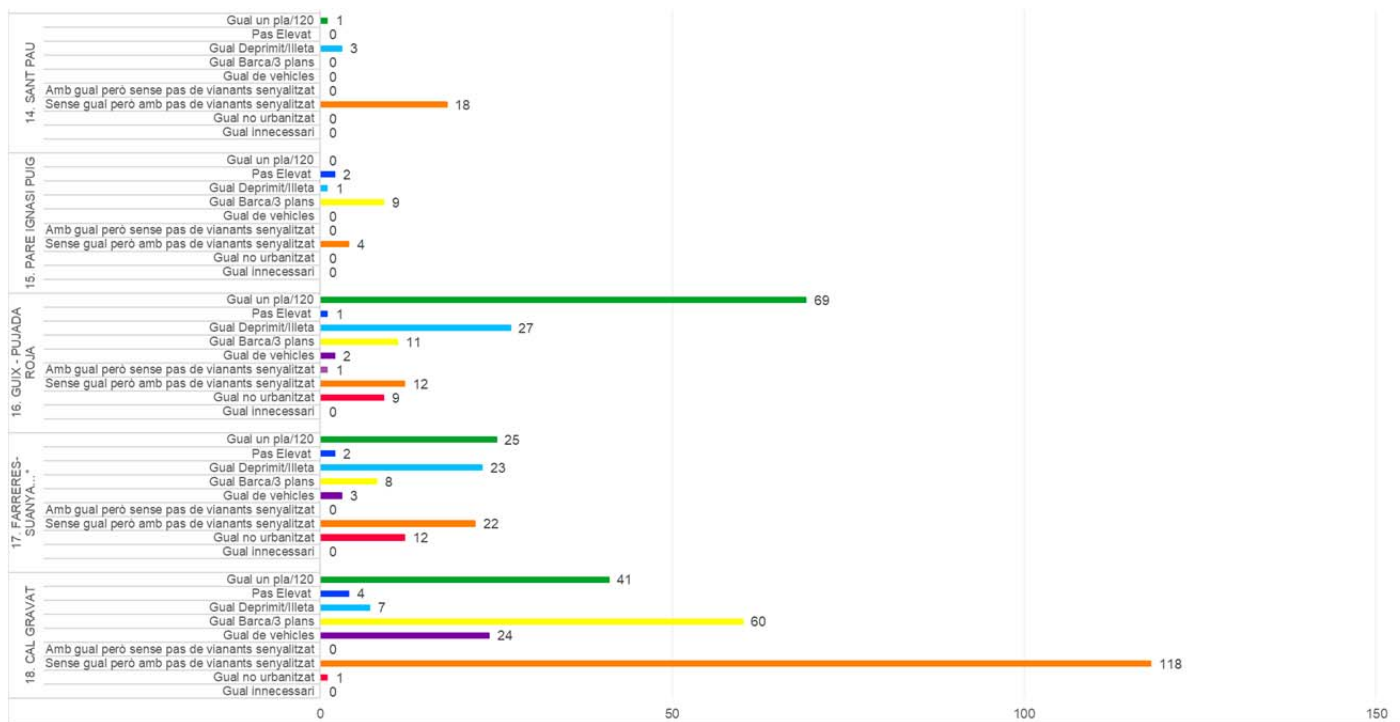
El primer que podem veure en el diagrama de sectors és que gairebé 1/3 dels guals existents en el sòl urbà són guals un pla / 120, en un percentatge del 29,98% dels guals analitzats. El següent grup de guals existents en el sòl urbà, pel que fa al nivell d'accessibilitat, són els passos elevats en un percentatge del 1,42% dels trams analitzats. També podem veure que gairebé 1/4 part dels guals existents en el sòl urbà són guals deprimits / illeta, en un percentatge del 25,26%. El següent grup de guals existents en el sòl urbà, pel que fa al nivell d'accessibilitat són els guals barca / 3 plans en un percentatge del 27,07%. **Això ens indica que en un total de 83,73%, dels encreuaments de la ciutat, el nivell d'accessibilitat resultant és suficient per a considerar-los accessibles amb certes limitacions.** La resta d'encreuaments, guals de vianants executats amb peça de vehicle (2,38%), passos de vianants no senyalitzats (0,26%), passos de vianants senyalitzats sense guals (12,40%) i guals no urbanitzats (1,19%) no són guals accessibles per múltiples raons. **Per tant, hi ha un 16,23% dels encreuaments que NO assoleixen l'accessibilitat i els considerem totalment inaccessible.** Cal posar especial èmfasi en que 1/8 part dels encreuaments del sòl urbà de la ciutat tenen un pas de vianants senyalitzat però no disposen de gual. En tots ells s'ha de vetllar per actuar amb celeritat, primerament en aquells que formen part de la xarxa d'eixos vertebradors de la ciutat, seguidament en la resta i puntualment els que siguin d'urgència manifesta.

Els resultats pels barris del municipi pel què fa als encreuaments són:

# ENCREUAMENTS

## diagnosi en diagrama de barres



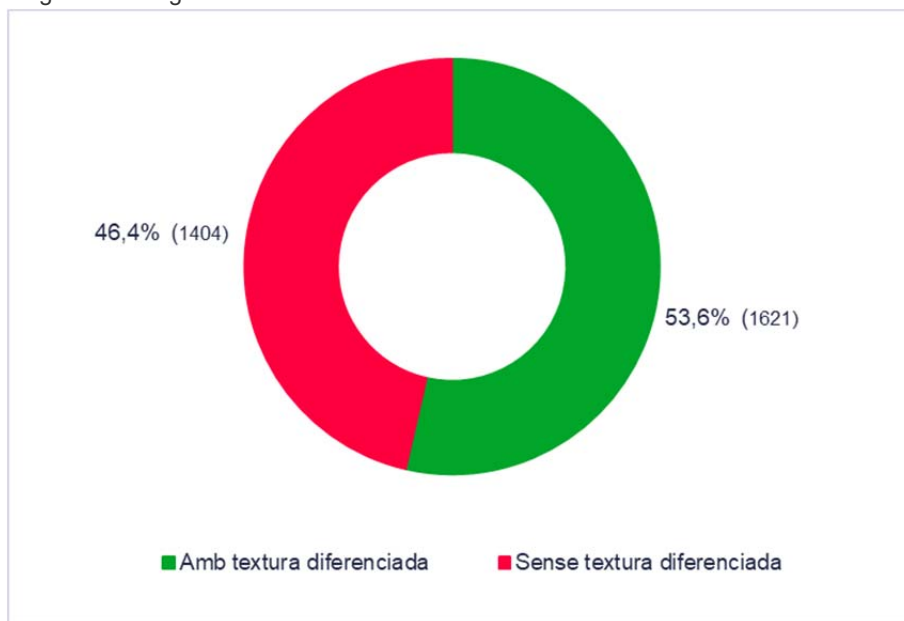


VALORS ABSOLUTS UNITARIS

\*17.Barri: FARRERES-SUANYA-COMTALS-STA.CATERINA-L'OLLER-GUIA

Els resultats per barris ens indiquen que en la majoria de barris on hi ha un equilibri semblant en el número d'unitats de els guals 120, de guals deprimits i de guals barca, exceptuant el barri Mion-Puigberenguer-Miralpeix on dominen els guals 120 (130ut.), el barri de Valldaura on dominen els guals barca/3 plans (115ut.) També destaca el barri de Cal Gravat per l'alta presència de passos de vianants senyalitzats però que no disposen de gual (118ut.), un dels barris on queda més feina per fer

#### TEXTURA DIFERENCIADA EN ENCREUAMENTS diagnosi en diagrama de sectors



Entre d'altres, una dada més recollida i que es pot obtenir del SIGMap és la textura superficial del paviment que disposen els encreuaments de la ciutat. Podem veure que poc més de la meitat (53,6%) dels encreuaments del sòl urbà disposen de textura diferenciada per a persones amb diversitat funcional visual.

#### **4. ELEMENTS D'URBANITZACIÓ I MOBILIARI URBÀ**

anàlisi dels elements d'interferència

Correspon a l'anàlisi efectuat, pel que fa als elements d'urbanització i mobiliari urbà, segons allò que estableix l'Article 18 i l'annex 2a del Codi d'Accessibilitat. El treball de camp s'ha portat a terme en funció de les característiques observades en cada *tram de vial* pel que fa als elements que interfereixen l'itinerari de vianants o els encreuaments, aplicant els criteris establerts en el Codi per als camps de treball següents: FANAL/BÀCUL, PAPERERA, PILONA, ALTRES.

Les disposicions específiques de la *SECCIÓ SEGONA* pel que fa als **elements del mobiliari urbà -Art.18 del Codi-**, en aquest sentit estableixen:

##### **Article 18. Elements d'urbanització i mobiliari urbà**

**18.1 Els elements d'urbanització i el mobiliari urbà** associats a un determinat itinerari de vianants accessible o practicable, addicionalment al compliment de les amplades de pas que corresponguin i de les condicions d'accessibilitat que s'especifiquen al capítol 5, **s'han de situar de manera que el seu ús i gaudi no interfereixi amb l'itinerari al qual serveixen**, d'acord amb els criteris següents:

**a) A les vies i als espais lliures de nova creació, l'espai d'interacció dels elements d'urbanització i mobiliari urbà no es pot superposar amb l'amplada mínima lliure de pas de l'itinerari accessible.**

**b) A les vies i als espais lliures públics existents, l'espai d'interacció dels elements d'urbanització i mobiliari urbà es pot superposar amb l'itinerari accessible i practicable quan es garanteixin les amplades lliures mínimes que indica l'annex 2a** i es justifiqui l'absència d'ubicacions alternatives o la dificultat de traslladar l'element.

**18.2 Les reixes, els embornals, els escocells, les tapes d'instal·lació i altres elements similars han de complir les condicions d'accessibilitat que defineix l'apartat 3.2 de l'annex 2a.** En cas que no sigui possible ubicar-los sense envair l'amplada mínima corresponent a l'itinerari accessible o practicable, s'han de justificar suficientment a la memòria del projecte d'urbanització els motius que ho impedeixen.

**18.3 Les pilones o els elements d'urbanització similar situats a la via pública han de tenir un disseny que no generi risc per als vianants i s'han d'ubicar de manera que no suposin un obstacle que impedeixi el pas, el gir o el creuament als itineraris accessibles o practicables. Els requisits geomètrics d'aquests elements es defineixen a l'apartat 9 de l'annex 2a.**

Per tant, pel que fa a elements d'urbanització i mobiliari urbà, en el conjunt de trams del sòl urbà del municipi de Manresa s'han establert els paràmetres de tipologia següents:

##### **a) FANAL / BÀCUL**

Camp d'anàlisi que estableix les interferències de tots els elements d'urbanització i mobiliari urbà de tipologia fanal / bàcul de suport de lluminàries, senyals, semàfors..., amb l'itinerari de vianants o els encreuaments. Els semàfors i els bàculs són els elements que més interfereixen l'itinerari de vianants, mentre que els bàculs de senyals de trànsit són els que ho fan menys. S'han parametrizat, tant sols, els fanals o bàculs que suposen una interferència física evident.



SEMÀFOR. Tram 777



SENYAL. Tram 1522

#### b) PAPERERA

Camp d'anàlisi que estableix les interferències de tots els **elements d'urbanització i mobiliari urbà de tipologia paperera o similar amb l'itinerari de vianants o els encreuaments**. Les papereres, també, són els elements que distorsionen sovint l'itinerari de vianants degut a estar col·locades al mig d'encreuaments del tipus gual deprimat o gual barca / 3plans. S'han parametritzat, tant sols, les papereres que suposen una interferència física evident.



PAPERERA. Tram 600



PAPERERA. Tram 1957

#### c) PILONA

Camp d'anàlisi que estableix les interferències de tots els **elements d'urbanització i mobiliari urbà de tipologia pilona o similar amb l'itinerari de vianants o els encreuaments**. S'han parametritzat, tant sols, les pilones que suposen una interferència física evident.



PILONA EN GUAL. Tram 776



PILONA DAVANT DE BANC. Tram 1898

d) ALTRES

Camp d'anàlisi que estableix les interferències de tots els **elements d'urbanització i mobiliari urbà de tipologia variada amb l'itinerari de vianants o els encreuaments**. Dins d'aquesta classificació hem inclòs arbres, escocells i reixes que suposen una interferència per a transitar pel recorregut de vianants, dins de l'itinerari o l'encreuament. Però, en canvi, les interferències derivades de les arrels del arbres quan aixequen el paviment que forma part de l'itinerari, tant sols s'han considerat un dèficit de manteniment i no s'ha comptabilitzat. S'han parametrizat, tant sols, els elements que suposen una interferència física evident.



ALTRES (arbrat i vegetació). Tram 686



ALTRES. Caixa d'instal·lacions. Tram 1475

## 5. ESCALES

anàlisi de l'accessibilitat mínima en escales

Correspon a l'anàlisi efectuat, pel que fa a les escales, segons allò que estableix l'article 18 i l'annex 2a del codi d'accessibilitat. El programari SIGMap tant sols identifica les escales de l'espai urbà del municipi, sense identificar ni rampes ni rampa-escapes, que ja han estat parametritzades juntament amb el tram al qual pertanyen. En els casos que els trams contenen escales -habitualment en un dels seus extrems- s'ha optat per considerar-los totalment inaccessibles, perquè l'itinerari queda interromput i no es pot salvar el desnivell de cap altra manera que pugui ser accessible o practicable. Per altra banda, s'han considerat escales accessibles totes aquelles escales que tenen una estesa igual o superior a 28 cm i una alçària igual o inferior a 17,5 cm, perquè com a objecte urbanístic compleixen amb els paràmetres establerts. Per tant, el treball de camp, en aquest apartat, s'ha portat a terme, únicament, en funció de les característiques observades en cada *escala* i aplicant els criteris establerts en el Codi per als camps de treball següents: ESTESA I ALÇÀRIA DE GRAÓ.

Les disposicions del Codi d'accessibilitat pel que fa a les **escales existents -article 14 punt 13.9-**, en aquest sentit estableixen:

**13.9 Les escales existents es consideren admissibles i es poden mantenir en els casos següents:**

- a) **Quan tenen una estesa igual de 28 cm o superior, una alçària igual a 17,5 cm o inferior i es justifica que complien la normativa vigent en el moment de la seva construcció.**
- b) **Quan no compleixen el punt a), però es justifica conservar-les per preservar-ne els valors que en motiven la protecció.**
- c) **Quan existeix un recorregut alternatiu accessible.**

Les disposicions del Codi d'accessibilitat pel que fa a les **escales de nova creació-Annex 2a Apartat 6-**, en aquest sentit estableixen:

### 6.Escales

**Les escales han de complir les condicions següents:**

#### 6.1 Graons

- a) **Han de tenir una alçària màxima de 0,16 m.**
- b) **Als trams rectes, l'estesa ha de ser de 0,30 m com a mínim.**
- c) **L'alçària A i l'estesa E han de complir la relació següent:  $0,54 \text{ m} < 2A + E < 0,70 \text{ m}$ .**
- d) **Als trams en corba, l'estesa ha de ser de 0,30 m, com a mínim, i complir la relació que s'indica al punt c), a una distància de 0,40 m de la vora interior.**
- e) **La dimensió de l'estesa a cada graó es mesura sempre segons la direcció de la marxa, i no inclou la projecció vertical de l'estesa del graó superior.**
- f) **Tots els graons de l'escala han de tenir les mateixes dimensions d'alçària i estesa.** En cas que hi hagi parts rectes i parts en corba, l'estesa mesurada en l'eix del tram a les parts en corba no ha de ser inferior que l'estesa a les parts rectes.
- g) **No s'admeten graons sense peça d'alçària o amb discontinuïtats a l'estesa.**

h) Cada graó s'ha de senyalitzar amb una banda de 5 cm d'amplada situada a 3 cm de la vora i en tota la seva longitud, que ha de quedar enrassada i ha de contrastar en textura i color amb el paviment del graó.

#### **6.2 Trams**

**a) Cada tram ha de tenir 3 graons com a mínim i 12 com a màxim.**

**b) Els trams de les escales han de ser preferentment rectes.**

**c) L'amplada lliure de pas del tram és, com a mínim, d'1,20 m.**

d) L'amplada lliure de pas es mesura entre parets o barreres de protecció, sense descomptar l'espai ocupat pels passamans, sempre que aquests no sobresurtin de les parets o barreres de protecció més de 0,12 m. Als trams en corba, l'amplada lliure de pas ha d'excloure les zones on l'estesa tingui una dimensió inferior a 0,17 m.

e) A les zones amb un nivell baix d'il·luminació, l'escala ha de disposar d'una il·luminació d'abaliment. Les balises d'il·luminació han d'estar perfectament encastades amb el parament.

f) Els extrems de l'escala s'han de senyalitzar mitjançant pavimentació tàctil "d'avís" amb les característiques que indica l'apartat 3.5.7.

#### **6.3 Replans**

**a) Els replans situats entre trams d'una escala que segueixin la mateixa direcció han de tenir, com a mínim, la mateixa amplada que l'escala en si i una longitud d'1,20 m mesurada al seu eix.**

b) Quan hi hagi un canvi de direcció entre dos trams, l'amplada de l'escala no es redueix en tot el recorregut del replà. Aquesta amplada ha d'estar lliure d'obstacles i fora de les àrees d'escombratge de qualsevol porta.

c) Als replans de planta no hi ha d'haver portes ni corredors d'amplada inferior a 1,20 m situats a menys de 0,40 m de distància del graó inicial de cada tram.

#### **6.4 Passamans**

a) Les escales que salven una alçària superior a 0,55 m han de disposar de passamans continus als costats, amb una prolongació horitzontal de 0,30 m als extrems.

b) Es disposen passamans intermedis quan l'amplada del tram és superior a 4,00 m. La separació entre passamans intermedis és de 4,00 m com a màxim, excepte en escalinates de caràcter monumental, on es disposa un passamà intermedi com a mínim.

c) Els passamans se situen a doble alçada.

d) El passamà superior se situa a una alçària mínima de 0,90 m si el desnivell adjacent és de 6,00 m o inferior i a una alçària mínima d'1,10 m si el desnivell adjacent és superior a 6,00 m.

e) El passamà inferior se situa a una alçària compresa entre els 0,65 m i els 0,75 m.

f) Els passamans han de ser fermes, han de tenir un disseny anatòmic que permeti adaptar la mà, amb una secció igual o funcionalment equivalent al d'un tub rodó de 30 m a 45 m de diàmetre, s'han de separar del parament 40 mm com a mínim i ni la seva secció ni el seu sistema de fixació han d'interferir el pas continu de la mà.

g) Hi ha d'haver contrast cromàtic entre passamans i parament.

Per tant, pel que fa a les escales, en el conjunt de trams del sòl urbà del municipi de Manresa s'han analitzat les unitats següents:

### ESCALES

	NOM DE CARRER	Nº TRAM (FID)	ESTESA	ALÇADA	ADMISSIBLE	
Escala admissible existent: Estesa > 28cm i Alçada < 17,5cm						
1	Aneto	250	52	13	si	
2	Arcs Santa Llúcia (des de C/ Sobrerroca)	966	145-150	14-15	si	
3	Arcs de Sta.Llúcia (tram carrer reixat)	1713	-	-	no	
4	Arcs de Sta.Llúcia (tram carrer reixat)	1710	-	-	no	
5	Arcs Santa Llúcia (des de C/Sta. Llúcia)	1712			no	tancat amb reixa per C/Sta Llúcia i C/Sobrerroca
6	Baixada del Pòpul	1790	29-30	15,5-16,5	si	
7	Baixada dels Jueus	1782	38	20,5	no	
8	Beates	1759	320x10	170x13-14	no	
9	Bernat Oller	865	28/49	16,5/17	si	
10	Bisbe	1781	38-40	14-18-19	no	
11	Camí de la Vall del Paradís	1887	30,5	15,5	si	
12	Canal	1246	76-148	12,5-16,5	si	
13	Cantarell	1402	334x10	184x8,5	no	33-35x18,5-19,5
14	Cap del Rec	952	146	9,5-11	si	
15	Darrera pista castell-Accés Parc de Puigterrà	1808	32x14-15	32,5-33x16-17	no	133-145x7-7,5
16	C/Circumval·lació- Accés Parc de Puigterrà	1900	32-33x12,5-14	37-38x14-15	no	200-365x13-24-30
17	Font del gat	2472	30	14,5	si	C/ Font del gat
18	General Prim - prolongació	855	28-29	17,5-18,5	no	Aprox. La 1/2 fa 18 cm alçada o més
19		2384				
20	Grup Balconada - Ll. Villalonga	2277	39	14,5	si	Costat camp futbol
21	Ignasi Domènech Puigcercós / Avda. Francesc Macià	1379	29,5/36	15/14	si	Obra / Travesses fusta
22	Josep Esteve (Balconada)	75			si	
23	Madrid	248	29,5	16,5	si	
24	Montsec	1033	25	20	no	
25	Oleguer Miró	78	28/30	15/15	si	
26	Pedraforca	254	29	18,5	si	
27	Picancel	1276	30	18,5/20	no	1graó de 20 cm alçada
28	PL Cal Gravat	2235	40	12	si	
29	PL Cal Gravat	2243	40	11	si	
30	PL Carme	1650	35-36	17-17,5	si	
31	PL de la Reforma	1945	35	14,5	si	
32	PL Parc de Ramon Estrada	973	29	18	si	
33	PL Porxada (C/ Guimerà)	1333	30	16	si	
34	PL Porxada (Muralla del Carme)	1338	30/90	16/8,5	si	
35	PL Reforma	1686	35/36	14/15	si	
36	PL Sant Ignasi	1413	55	12	si	
37	PL Sant Ignasi Malalt	1562	31	16,5-17	si	
38	PL Sol	1477	29,5	15	si	
39	Prudenci Comellas	885	88/30/92	16,5/17/11,5	si	
40	PTGE Lladó	1750	33	16,5	si	
41	PTGE Pep Ventura	398	260	18,5	si	
42	PTGE Ramon d'iglésies	297	90x14,5		si	29-30/15,5
43	PTGE Sant Pau	91	34-59	16-20,5	si	
44	PTGE Sorribes	1564	67x14,5		si	30-31/14,5-16-17,5
45	PTGE Valentí	1260	32-33	14-15	si	
46	PTGE Valentí	1260	32-33	14-15	si	
47	Reparadores	1963	30/28,5	16,5/16	si	
48	Sant Marc	1801	26-28,5	14,5	si	

TRAMS ESCALA-RAMPA AMB REIXA, SENSE PODER ACCEDIR

TOT I QUE EN GENERAL COMPLEIX PER ALÇADES NO EL DONEM PER ACCESSIBLES PER LA DISCONTINUITAT DEL PAVIMENT

TOT I QUE COMPLEIX PER ALÇADES NO EL DONEM PER ACCESSIBLES PER LA DISCONTINUITAT DEL PAVIMENT

3er TRAM 133-145x7-7,5 GRAÓ PEDRA + RAMPA TERRA NO EL DONEM PER ACCESSIBLES PER LA DISCONTINUITAT DEL PAVIMENT

GRAÓ DE PEDRA + RAMPA DE TERRA, NO EL DONEM PER ACCESSIBLES PER LA DISCONTINUITAT DEL PAVIMENT

TOT I QUE NO COMPLEIX L'ALÇADA DE 17,5 CM S'HA DONAT PER ESCALA ACCESSIBLE

## ESCALES

	NOM DE CARRER	Nº TRAM (FID)	ESTESA	ALÇADA	ADMISSIBLE	
Escala admissible existent: Estesa > 28cm i Alçada < 17,5cm						
49	Sant Pere	1636	31,5-41,5	17-21	no	
50	Santa Teresa	1277	29,5	17	si	
51	Santa Teresa	2390	29,5	17	si	
52	(Renaixença)	1058	33/35	16/16,5	si	
53	(Ctra. Pont Vilomara/Ptge Montserrat Roig)	187	32,5	15	si	
54	(Ctra. Pont Vilomara/Ptge Montserrat Roig)	188	32,5	14,5	si	
55	(Bernat Oller)	997	28	16,5	si	
56	(Montealegre-Guillem Catà)	1487	38	17-23 (36)	no	
57	(Montealegre-Guillem Catà)	1493	28,5	19,5	no	
58	(Montealegre-Guillem Catà)	1495			no	Tram tancat amb portes metàl·liques
59	(Montealegre-Guillem Catà)	1497	30	20,5	no	
60	(Plaça 11 de Setembre)	1547	33	18	no	
61	C/ St. Miquel-Plana de l'Om	1768	37,5-39	13,5-17	si	
62	Passeig Pere III-Circumval·lació	1867	30-31,5	14-15,5	si	
63	C/Joan Fuster - Passatge Montserrat Roig	171	32-33	15-15,5	si	
64	(Ctra. Pont Vilomara/Ptge Montserrat Roig)	770	33	14-15	si	
65	(Ctra. Pont Vilomara/Ptge Montserrat Roig)	170	32,5	15	si	
66	C/Joan Fuster - Passatge Montserrat Roig	175	33	16	si	
67	(M <sup>3</sup> Aurèlia Capmany)	553	31	16,7	si	
68	Sèquia	983	31	15	si	
69	Torrent dels predicadors	1301	30	16,5	si	
70	TRV dels Drets	967			-	
71	AV Francesc Macià-C/Viladordis	1382	39x12	85x11,5	si	
72	PL del Salt	1698	30	17,5	si	
73	PTGE Escodines	1696	30-31	16-17	si	
74	Saleses	1853	36x14,5	147x12	no	440x18 tram amb alçades lleugerament per sobre del permès però molta discontinuïtat al paviment
75	Trieta	221	36	12,5	si	
76	Trieta	2064	35-36	10-nov	si	
77	Viladordis	810	30-32,5	17-18	si	1 o 2 graons 15 cm alçada
78	Castellbell	1123	35-36	14-15	si	1 graó 30 cm estesa
79	Castellallat	584	170-185	10,8-12,8	si	
80	PTGE Pep Ventura	289	32-32,5	14-16,5	si	
81	Doctor Flèming	1908	30	14,5	si	
82	Grup Font dels Capellans	658	30-33	14-16,5	no	No compleix últim tram graó amb pendent
83	Grup Font dels Capellans	733	32-33,5	14	si	
84	PL de la Font	639	30-32	14-16	si	
85	PL de la Pau	736	31-34	13-14	si	
86	PTGE de la Bellaterra	1135	35-38	19-20	no	48x15
87	PL del Salt	1521	30x16,5		si	
88	Darrera pista castell-Parc de Puigterrà	338	42-43	15,5-16	no	
89	Darrera pista castell-Parc de Puigterrà	1905	59,5-60,5	19-20	no	
90	Darrera pista castell-Parc de Puigterrà	1554	42-43	15,5-16	no	
91	Darrera pista castell-Parc de Puigterrà	1901			no	133-145x7-7,5
92	C/ de la Pujada del Parc del Castell-Parc de Puigterrà	138			no	>500x13-30

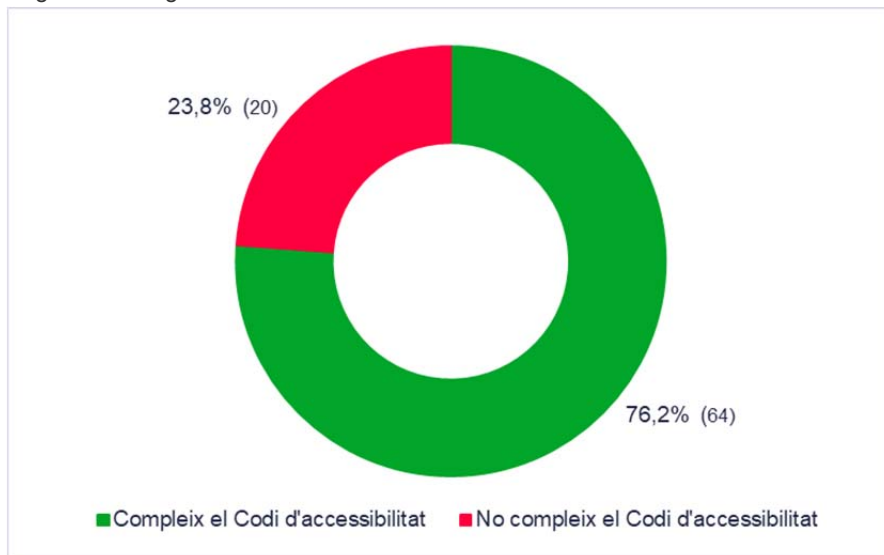
ESCALES EN TRAMS PRIVATS NO COMPLEIXEN ELS PARÀMETRES

ES VAN ELIMINAR ELS GRAONS A LES OBRES D'URBANITZACIÓ DE LA BAIXADA DELS DRETS

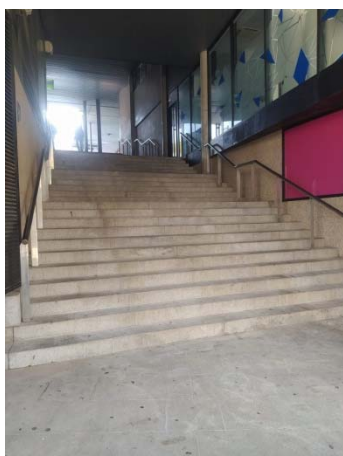
133-145x7-7,5  
GRAÓ PEDRA + RAMPÀ TERRA  
NO EL DONEM PER ACCESSIBLES PER LA DISCONTINUITAT DEL PAVIMENT

>500x13-30  
RAMPÀ ESCALA FINS ARRIBAR A PUIGTERRÀ + RAMPÀ DE FORMIGÓ DES DE C/PUJADA DEL PARC DEL CASTELL AL PARC DE PUIGTERRÀ

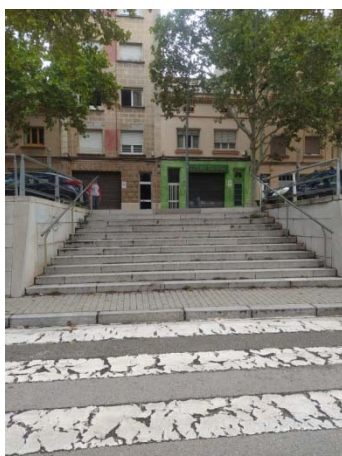
ESCALES  
diagnosi en diagrama de sectors



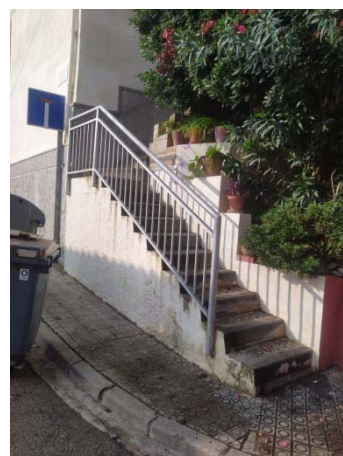
Com podem veure, en el diagrama de sectors, més de 3/4 parts de les escales existents en el sòl urbà són accessibles, pel que fa a l'estesa i l'alçària. Per tant, hi ha 1/4 part de les escales existents en el sòl urbà que NO assoleixen els mínims pel que fa a l'accessibilitat. En aquests casos es recomana que tinguin un recorregut alternatiu accessible i que estigui degudament senyalitzat. En totes elles s'ha de vetllar per actuar amb celeritat, primerament en aquelles que formen part de la xarxa d'eixos vertebradors de la ciutat, seguidament en la resta, i puntualment en les que siguin d'urgència manifesta. Tot i la urgència esmentada en intervenir en les escales que no assoleixen els mínims establerts, cal seguir revisant les que SI compleixen els mínims per ser accessibles per a fer-hi les adaptacions necessàries per a assolir la plena accessibilitat amb les exigències de l'actual Codi d'accessibilitat.



ESCALA ACCESSIBLE. Tram 1333



ESCALA ACCESSIBLE. Tram 2472



ESCALA INACCESSIBLE. Tram 1033

## 6. ASCENSORS

anàlisi de l'accessibilitat mínima en ascensors

Correspon a l'anàlisi efectuat, pel que fa als ascensors, segons allò que estableix l'Annex 2a del Codi d'Accessibilitat. Ara bé, l'evolució de les normatives d'accessibilitat i l'increment del grau de restricció ha fet que, elements tecnològics d'elevat cost que complien amb totes les exigències de les normatives anteriors, ara ja no siguin considerats accessibles per alguna raó. Els elements com el paviment tàctil, el mirall o l'obertura i tancament tàctil, s'ha considerat que s'hi poden afegir.

**Per aquest motiu s'han considerat ascensors accessibles tots aquells que complien o podien complir els criteris establerts pel Codi, exceptuant el d'amplada mínima de pas.** Cal tenir en compte que aquests ascensors, en el moment de la seva construcció, complien tota la normativa que els era d'aplicació. Per tant, el treball de camp, en aquest apartat, s'ha portat a terme, únicament, en funció de les característiques observades en cada *ascensor* i aplicant els criteris establerts en el Codi per als camps de treball següents: DIÀMETRE INSCRIT DE MÍNIM 1,50 m. PAVIMENT TÀCTIL. AMPLADA MÍNIMA DE PAS. SENSOR DE TANCAMENT. MIDES DE CABINA. PASSAMANS A 90-95 cm. FINESTRA DE VIDRE. MIRALL. RÈTOL TÀCTIL. LLUMINÀRIA DE SOSTRE. BOTONERA SOBRESORTIDA I OBERTURA I TANCAMENT ACÚSTIC.

Les disposicions del Codi d'accessibilitat pel que fa a les **escales -Annex 2a Apartat 5-**, en aquest sentit estableixen:

## 5. Ascensors

**Els ascensors que s'instal·lin als espais urbans han de ser accessibles, d'acord amb les condicions següents:**

**a) Davant de la porta d'accés al recinte de l'ascensor s'ha de disposar d'un espai lliure on es pugui inscriure un cercle d'1,50 m i s'ha de senyalitzar amb un paviment tàctil "d'avís" amb les característiques que s'indiquen a l'apartat 3.5.7.**

**b) Les portes, tant del recinte com de la cabina, han de ser automàtiques, corredisses o telescòpiques; tenir una amplada mínima de pas d'1,00 m, i disposar de sensor de tancament que cobreixi amb uniformitat, horitzontalment o verticalment, tota la superfície de pas.**

**c) El desnivell entre la cabina i el paviment exterior no pot ser superior a 1 cm i la separació horitzontal no pot ser superior a 3,5 cm.**

**d) La cabina ha de complir les condicions següents:**

a. Ha de tenir unes dimensions mínimes segons s'especifica a la taula 5.1 en funció del nombre i la posició de portes de què disposi.

**Taula 5.1 Dimensions mínimes de la cabina dels ascensors als espais urbans**

Tipus de cabina	Amplada × fondària
Cabina d'una sola porta	1,10 × 1,40 m
Cabina de dues portes enfrontades	1,10 × 1,40 m
Cabina de dues portes en angle	1,40 × 1,40 m

**b. Ha de disposar de passamans a una alçària entre 0,90 m i 0,95 m, a totes les parets de la cabina, a excepció de la porta, amb una secció igual o equivalent a la d'un tub rodó entre 3 cm i 4,5 cm de diàmetre i una separació del parament de 4 cm o superior.**

**c. La cabina amb dimensions inferiors a 1,40 × 1,40 m ha de disposar d'un mirall que permeti observar obstacles quan una persona usuària s'hagi de desplaçar**

marxa enrere perquè l'espai interior és insuficient per poder girar amb la cadira de rodes.

**d. Ha de disposar, com a mínim, d'una finestra de vidre que permeti que les persones amb discapacitat auditiva es comuniquin amb l'exterior.** Es considera una alternativa vàlida quan l'aparell té les portes del recinte i de la cabina transparents.

e. Els ascensors panoràmics han de tenir les cantonades fetes amb muntants o elements opacs a tota la seva alçària o, si no és així, com a mínim disposar d'un tram de paret opac de 0,50 m d'amplada.

**f. Ha de disposar d'un botó d'alarma en cas d'emergència, equipat amb un indicador lluminós que informi les persones sordes** que l'avís d'emergència s'està atenent i amb una comunicació per veu, tipus interfon, amb bucle magnètic.

**g. Ha de disposar d'un rètol (gràfic i tàctil) en què s'indiqui el número de telèfon de la central d'alarma i del servei 112 accessible per a les persones sordes per comunicar una emergència.** L'empresa instal·ladora ha de garantir la possibilitat d'enviament i recepció d'SMS d'emergència des de l'interior de la cabina mantenint la cobertura de xarxa necessària o mitjançant un sistema alternatiu. La comunicació amb la central d'alarma mitjançant SMS s'ha de poder fer de manera gratuïta.

**h. Es pot proposar un sistema alternatiu al que exposa el punt g),** sempre que es mantingui l'empresa mantenidora com a responsable d'aquest sistema i garanteixi a tothom tant la possibilitat de comunicar qualsevol incidència que es produeixi a l'ascensor des de l'interior de la cabina com la recepció d'una resposta a la incidència en qüestió. Per garantir aquesta comunicació efectiva, el sistema ha de mantenir oberts, com a mínim, un canal auditiu i un canal visual de comunicació bidireccional.

**i. Ha de tenir lluminàries únicament al sostre,** de manera que proporcionin una il·luminació uniforme sense enlluernament.

**e) Les tecles de les botoneres han de sobresortir del parament vertical** i contrastar cromàticament amb el fons. Els números han de contrastar cromàticament amb la tecla i han d'estar en alt relleu i en Braille. La força d'accionament necessària per activar els controls ha de ser superior a 2,5 N i inferior a 5,0 N, i aquests han de disposar d'un indicador lluminós d'activació. Els controls de cabina han d'estar situats a una alçària entre 0,90 m i 1,20 m i els controls de planta a una alçària entre 0,90 m i 1,10 m.

**f) Tant a l'interior com a l'exterior, l'ascensor ha d'informar acústicament del tancament i l'obertura de portes.** Quan tingui més de dues parades, també ha d'informar del número de planta a la cabina i de la direcció a les parades intermèdies.

**g) S'ha d'indicar, als brancals de sortida de l'ascensor, el número de planta en Braille i aràbic en alt relleu,** amb una dimensió mínima de 0,10 m a cada costat i situat a una alçària entre 1,00 m i 1,20 m als dos costats.

**h) S'ha de senyalitzar l'existència d'un ascensor accessible amb el SIA.**

**i) Els ascensors s'han de sotmetre a revisions periòdiques d'accessibilitat** per comprovar que els seus sistemes s'adeqüen a les darreres actualitzacions de la legislació. La verificació d'accessibilitat s'ha d'integrar en les revisions tècniques i de manteniment del mateix aparell. L'empresa mantenidora és la responsable de fer efectives aquestes verificacions i la persona titular/propietària de la instal·lació és la responsable que es facin les modificacions, si escau, de l'equipament dels

ascensors. Les persones titulars/propietàries disposen d'un termini de 3 anys des de l'aprovació d'aquest reglament per adequar els comandaments i els sistemes de comunicació dels aparells existents a les condicions indicades.

Per tant, pel que fa als ascensors, en el conjunt del sòl urbà del municipi de Manresa s'han analitzat les unitats següents:

ASCENSORS														
	NOM DE CARRER	∅1,50 m	PAVIMENT TÀCTIL	AMPLADA MÍNIMA DE PAS DE NOVA CREACIÓ (PAS)	SENSOR DE TANCAMENT	CABINA A. 1 porta 1,10 x 1,40 m B. 2 portes enfrontades 1,10 x 1,40 C. 2 portes angle 1,40 x 1,40 m	PASSAMANS A 90-95 cm	FINESTRA VIDRE	MIRALL (maniobra marxa enrere cadira rodes)	RÈTOL (gràfic i tàctil)	LLUMINÀRIA SOSTRE	BOTONERA SOBRESORTIDA	OBERTURA / TANCAMENT ACÚSTIC	ACCESSIBLE si no fos per l'amplada mínima
1	Passeig Pere III - C/ Circumval·lació	si	no	0,900	si	1,10x1,40	si	si	no	si	si	si	no	si
2	Plaça Major - C/ Sta. Llúcia	si	no	0,900	si	1,09x1,40	si	si	no	si	si	si	no	si
3	Via St. Ignasi - Plaça del Salt	si	no	0,800	si	-	si	si	no	si	si	si	no	si
4	Plaça de la Reforma	si	no	0,805	si	1,20x1,25	si	si	no	si	si	si	no	si

Com podem veure en el quadre, la totalitat dels 4 ascensors de l'espai urbà del municipi compleixen amb el criteri establert d'accessibles si no fos per l'amplada mínima. Com podem veure, l'amplada mínima es mou entre 80 i 90 cm i és l'amplada que estableixen les normes en el moment que es van dissenyar i construir aquests aparells elevadors.

Tot i així, cal dir que requereixen una intervenció mínima en aquells elements anteriorment esmentats com són:

- el paviment tàctil
- el mirall
- l'obertura i tancament acústic

El reduït cost d'aquestes actuacions fa que siguin viables per a assolir una aproximació a l'accessibilitat amb restriccions - limitada per l'amplada mínima-.



1. Plaça Espanya - C/Circumval·lació



2. Plaça Major - C/ Sta Llúcia



3. Via St. Ignasi - Plaça del Salt



4. Plaça de la Reforma

## 7. ESPAIS URBANS LLIURES EXISTENTS

anàlisi dels espais de tractament especial

Correspon a l'anàlisi efectuat, pel que fa als espais de tractament especial, és a dir: les places, els parcs urbans i les zones verdes, segons allò que estableix l'Article 15 del Codi d'Accessibilitat. El programari SIGMap tant sols identifica els espais urbans lliures existents pels trams de recorreguts de vianants, sense qualificar els espais en tota la seva superfície, ni tampoc si hi han escales, ni rampes, ni rampa-escapes. En els casos que els espais de tractament especial ja contenen trams -habitualment en zones verdes-, aquests s'han analitzat juntament amb els altres trams de recorregut de vianants, encara que a vegades l'itinerari quedi interromput perquè és l'accés a un edifici públic o residencial existent. Per altra banda, s'han seguit considerant les condicions d'aquest espai urbà per a poder discernir, a grans trets, quins són accessibles de quins no ho són i els motius que ho provoquen. Per tant, el treball de camp, en aquest apartat, s'ha portat a terme, únicament, en funció de les característiques observades en cada *espai de tractament especial* i aplicant els criteris establerts en el Codi per als camps de treball següents: ACCESSIBLE. AMB NECESSITAT D'INTERVENCIÓ. PENDENT D'URBANITZAR. NO ACCESSIBLE I NO ES PREVEU INTERVENCIÓ.

Les disposicions del Codi d'accessibilitat pel que fa **espais urbans lliures existents** -**Art. 15 del Codi**- en aquest sentit estableixen:

### Article 15. Espais urbans lliures existents

**15.1 Als espais urbans lliures existents, els recorreguts principals i els accessos als elements singulars de l'espai han de disposar d'un itinerari de vianants accessible.**

**15.2 Excepcionalment, quan es justifiqui que els itineraris del punt anterior, per impossibilitat tècnica, no poden assolir la condició d'accessible en part del seu recorregut o en la totalitat d'aquest, s'admeten les alternatives següents:**

**a) Complir les condicions tècniques d'un itinerari de vianants practicable en aquesta part** del seu recorregut o en la totalitat d'aquest, respectivament.

**b) Preveure itineraris alternatius accessibles o practicables que permetin accedir al màxim nombre possible d'elements singulars.** En aquest cas, als extrems dels recorreguts principals que no s'han pogut fer accessibles **s'han d'indicar amb un rètol informatiu** la direcció i la distància a les quals hi ha l'accés a l'itinerari de vianants

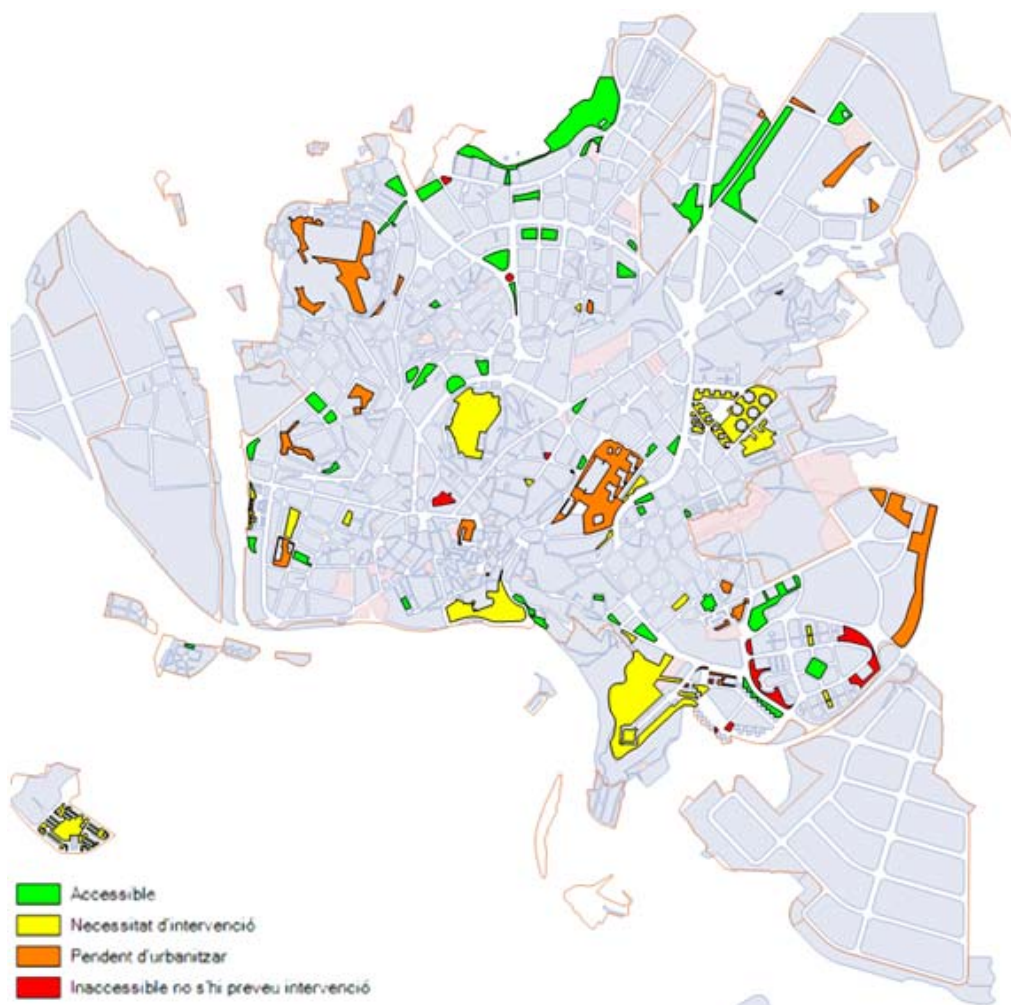
accessible o practicable alternatiu més proper.

**15.3 S'entén per impossibilitat tècnica l'existència de característiques orogràfiques, elements catalogats o altres** components essencials de l'espai lliure que no permetin les actuacions necessàries o que requereixin mitjans desproporcionats.

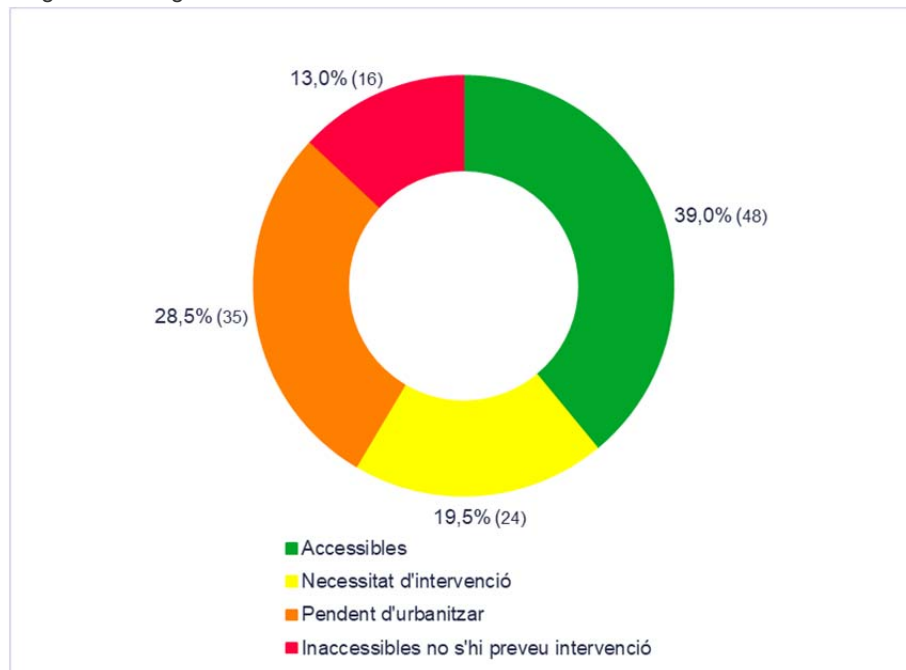
S'han analitzat els espais lliures de titularitat municipal definits en el pla d'ordenació urbanística municipal. Alguns d'aquests espais resten pendents d'urbanització encara per la seva dimensió i elevat relleu, raó per la que no es pot determinar la seva adequació al Codi d'Accessibilitat. També, s'han identificat aquells espais urbanitzats que precisarien d'un projecte d'adaptació al nou Codi.

També, davant la dificultat de llistar una part dels espais urbans lliures existents a la ciutat, pel fet que alguns d'ells són encara espais buits sense cap tipus de tractament o amb un ús actual -p.e. aparcament improvisat- diferent del que han de tenir en un futur, hem optat per fer un anàlisi i una diagnosi gràfica damunt del propi plànol del municipi. D'aquesta manera, també és pot apreciar la dimensió, l'extensió en el territori i l'abast dels treballs urbanístics pendents a la ciutat.

Per tant, pel que fa als espais de tractament especial, en el conjunt del sòl urbà del municipi de Manresa s'han analitzat les unitats següents:



## ESPAIS URBANS LLIURES EXISTENTS diagnosi en diagrama de sectors



El primer que podem veure en el diagrama de sectors és que gairebé 2/5 parts dels espais urbans lliures existents en el sòl urbà són accessibles, en un percentatge del 39,0% dels espais lliures analitzats. El següent grup d'espais lliures existents al sòl urbà, pel que fa a l'accessibilitat tenen necessitat d'intervenció, en un percentatge del 19,5% dels espais lliures analitzats. **Això ens indica que en un total de 58,5% dels espais lliures urbans de la ciutat són o poden arribar a ser plenament accessibles, segons l'intervenció que s'hi efectui.** Si a aquests hi afegim el 28,5% dels espais que estan pendents d'urbanitzar, podrem gaudir, en un futur, d'un total del 87% dels espais urbans lliures plenament accessibles. Finalment hem de dir que hi ha un conjunt de petits espais lliures, en un percentatge del 13%, que s'han considerat no accessibles o bé on no s'hi preveu cap tipus d'intervenció. Això ens indica que en aquests espais residuals de la ciutat, per a poder assolir l'accessibilitat mínima, cal fer una actuació específica molt costosa que no ho justifica, que és un àmbit que no depèn de l'ens municipal o que, simplement, hi ha alguna raó superior que no permetrà assolir aquesta accessibilitat mínima.

En els casos amb necessitat d'intervenció, on es pot obtenir una millora es recomana cercar recorreguts alternatius als existents que siguin accessibles i que estiguin degudament senyalitzats. En tots ells s'ha d'actuar amb cura amb l'entorn, amb un ordre que prioritzi les necessitats de la ciutadania i, puntualment, en els que siguin d'urgència manifesta. Pel que fa als espais lliures urbans pendent d'urbanitzar, en general, degut a les seves dimensions i els seus costos absoluts són deures que s'arrosseguen històricament i reptes que ens queden per un futur immediat.

## 8. APARCAMENTS

Les possibilitats d'un municipi d'exigir als ciutadans el compliment de la legislació, pel que fa als usos de les places d'aparcament reservades per a persones amb diversitat funcional, depèn de molts factors. Segurament, degut a la manca d'aparcament i al costum de fer ús del vehicle privat en trajectes curts, a Manresa hi ha una tradició històrica d'un mal ús continuat d'aquestes places reservades. Això ha fet que l'ens municipal tendís a concedir totes les places d'aparcament a titulars concrets, que en fan un ús individual. Per aquesta raó, el municipi disposa de molt poques places d'aparcament accessibles d'ús general i en disposa de moltes d'ús individual. **En concret, pel que fa a reserves de places d'aparcament accessibles n'hem comptabilitzat 221 unitats que, en bona part, són d'ús individual.** Ara bé, la claredat del nou Codi, obliga a l'ens municipal a fer un canvi de política que suposa un nou repte a afegir als fins ara esmentats: una plaça accessible d'ús general per cada 30 places d'aparcament estàndard.

Les disposicions del Codi d'accessibilitat pel que fa als **aparcaments -Article 19-**, estableixen:

Article 19. Aparcaments

**19.1 Les zones d'aparcament situades a la via pública o als espais lliures d'ús públic han de disposar de places d'aparcament accessibles d'ús general reservades per a persones titulars d'una targeta d'aparcament per a persona amb discapacitat en una proporció, com a mínim, d'una plaça reservada per cada 30 places o fracció. Aquesta proporció s'ha de calcular sense tenir en compte les places reservades d'ús individual per a persones amb discapacitat.**

19.2 Les places d'aparcament accessibles situades a la via pública **han de complir les especificacions de l'apartat 8 de l'annex 2a i s'han de distribuir homogèniament**, sens perjudici que els edificis rellevants que no disposin de places d'aparcament pròpies tinguin a prop el nombre de places d'aparcament accessible que preveu l'article 47.

Les disposicions del Codi d'accessibilitat pel que fa a les **places d'aparcament accessibles -Annex 2a Apartat 8-**, en aquest sentit estableixen:

8. Places d'aparcament accessibles

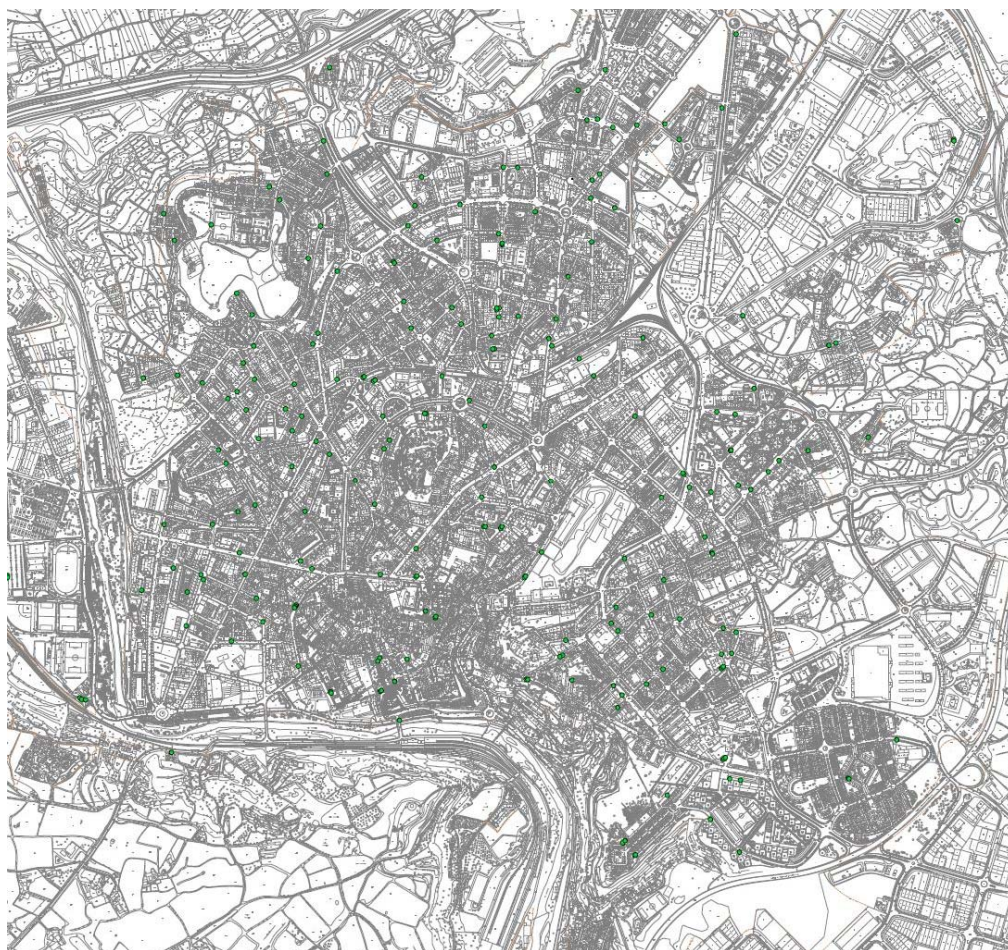
**Han de complir les condicions següents:**

- a) S'han de situar tan a prop com sigui possible dels accessos a l'entorn edificat o urbanitzat a què pertanyin.
- b) L'àrea d'aparcament del vehicle ha de tenir unes dimensions mínimes de 2,20 m d'amplada i 5,00 m de longitud.
- c) Si l'aparcament és en bateria, ha de disposar d'un espai d'aproximació i transferència lateral al costat del conductor, amb una amplada mínima d'1,50 m, que pot estar compartit entre dues places adjacents. Si l'aparcament és en línia, ha de disposar d'un espai posterior de 3,00 m de longitud.
- d) Han d'estar comunicades amb l'itinerari accessible de la vorera, bé per mitjà del pas de vianants quan està adjacent a la plaça, bé mitjançant un gual de vianants específic que permeti accedir de la calçada a la vorera quan sigui necessari.

e) Les places d'aparcament en línia han de tenir la vorera adjacent lliure d'obstacles, en tota la longitud i una amplada d'1,50 m, tant de mobiliari urbà fix com d'elements temporals, i s'ha de senyalitzar la prohibició d'aparcar motocicletes en aquest tram de vorera. Les places d'aparcament en bateria han de tenir la vorera adjacent lliure d'obstacles en tota la longitud i una amplada de 3,00 m en les mateixes condicions.

f) Han d'estar degudament senyalitzades amb el símbol internacional d'accessibilitat dibuixat a terra i en un senyal vertical, de manera que siguin fàcilment visibles.

g) L'àrea d'aparcament ha de quedar clarament identificada mitjançant pintura diferenciadora o delimitació perimetral suficient. L'espai d'aproximació i de transferència situat a la calçada s'ha de senyalitzar per garantir que cap vehicle hi aparqui, preferentment amb línies diagonals, excepte quan coincideix amb un pas de vianants o amb el gual d'accés a un aparcament.



UBICACIÓ DE **PLACES D'APARCAMENT ACCESSIBLES**, EXISTENTS ACTUALMENT, EN BONA PART D'ÚS INDIVIDUAL

## 9. NIVELL D'ACCESSIBILITAT EXISTENT

diagnosi resum de l'accessibilitat existent

Correspon a la diagnosi efectuada, pel que fa al nivell d'accessibilitat existent, segons allò que estableix l'Article 14 i l'annex 2a del Codi d'Accessibilitat. Les dades extretes de l'anàlisi s'han confrontat entre elles per a obtenir-ne una diagnosi resum de l'accessibilitat existent en cadascun dels trams de vial. Inclou els camps de recorregut de vianants, encreuaments, elements d'urbanització i mobiliari urbà. Els paràmetres bàsics de treball s'han escollit en base al Codi d'Accessibilitat, ara bé, s'ha diferenciat una franja d'accessible amb limitacions -si no fos pel pendent excessiu-. La raó és que, tal i com s'ha esmentat repetidament, el relleu característic de la ciutat de Manresa provoca que, en certs carrers o trams de carrer, el pendent sigui molt superior a l'establert per la normativa que li és d'aplicació, fent difícil -o impossible- trobar una solució viable per a convertir-los en accessibles. Els criteris escollits per a classificar els trams de vial segons els criteris que estableix el Codi d'Accessibilitat han estat els següents: ACCESSIBLE SEGONS EL CODI D'ACCESSIBILITAT, ACCESSIBLE SI NO FOS PEL PENDENT EXCESSIU, CONVERTIBLE, INACCESSIBLE O TRAM FORA DEL SÒL URBÀ / TRAM D'ÚS PRIVATIU.

Les disposicions del Codi d'accessibilitat pel que fa **espais urbans viaris existents - Art. 14 del Codi-** s'han inclòs en l'apartat de Normativa del present document.

Les disposicions del Codi d'accessibilitat pel que fa a **itineraris de vianants -Annex 2a del Codi-** s'han inclòs en l'apartat de Normativa del present document.

 Accessible segons el Codi d'Accessibilitat (68% dels trams)

Trams que donen compliment a allò que estableix l'Article 14 i l'annex 2a del Codi d'Accessibilitat. Es consideren plenament accessibles.

 Accessible si no fos pel pendent excessiu (11,5% dels trams)

Trams que donen compliment a allò que estableix l'Article 14 i l'annex 2a del Codi d'Accessibilitat, exceptuant que tenen un pendent longitudinal superior al permès. S'entén que la morfologia urbana de la ciutat derivada de l'orografia, en aquests casos, no dona marge per a una actuació de millora en aquest tram. Es consideren accessibles amb limitacions.

 **Convertible** (17,5% dels trams)

Trams que, tot i que no donen compliment a allò que estableix l'Article 14 i l'annex 2a del Codi d'Accessibilitat, però que es considera que poden arribar a donar compliment si es porta a terme una intervenció urbanística concreta. Es consideren d'accessibilitat convertible mitjançant intervenció.

 Inaccessible (3% dels trams)

Trams que no donen compliment a allò que estableix l'Article 14 i l'annex 2a del Codi d'Accessibilitat. Es consideren inaccessibles amb petites millores pendents.

#### Tram fora de sòl urbà / Tram d'ús privatiu

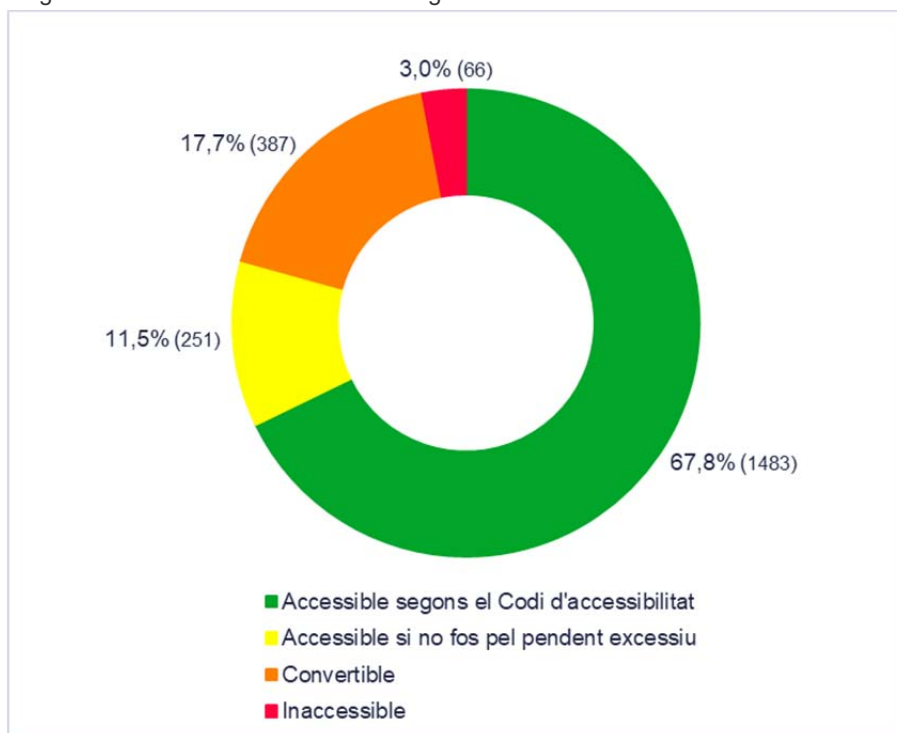
Trams que es troben fora del sol urbà i que no formen part de l'àmbit d'anàlisi, però que pertanyen a carrers que tenen altres trams en el sòl urbà. En general són vials que connecten el centre del municipi o el nucli més urbà amb altres barriades i disseminats més allunyats.

Trams que, tot i formar part de la trama urbana de la ciutat, actualment se'n fa un ús totalment privatiu. En general són parts de l'espai urbà que estan tancats per reixats, tanques o elements de separació. En cap cas s'ha entrat a valorar la realitat dels drets reals.

Els resultats en el conjunt del municipi pel què fa al nivell d'accessibilitat existent són:

#### NIVELL D'ACCESSIBILITAT EXISTENT

diagnosi resum de l'accessibilitat en diagrama de sectors.



El primer que podem veure en el diagrama de sectors és que més de 2/3 dels trams existents en el sòl urbà es consideren accessibles segons el Codi d'accessibilitat, pel que fa al nivell d'accessibilitat existent, en un percentatge del 67,8% dels trams analitzats. El següent grup de trams existents en el sòl urbà, pel que fa al nivell d'accessibilitat existent, són els accessibles si no fos pel pendent excessiu, en un percentatge del 11,5% dels trams analitzats. **Això ens indica que en un total de 79,3%, dels trams de carrer la ciutat, el nivell d'accessibilitat existent és**

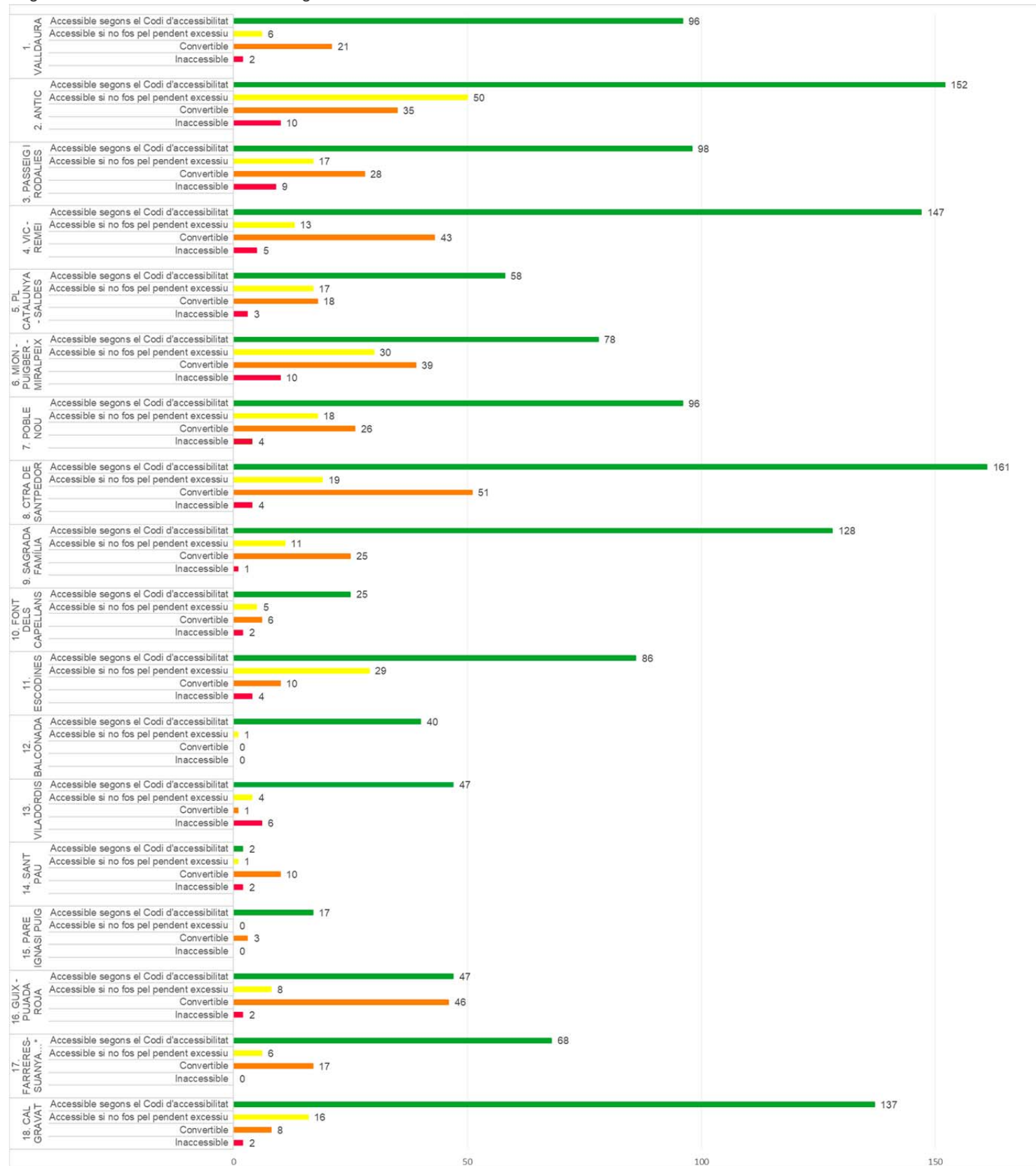
**suficient per a considerar-los accessibles amb certes limitacions.** Si a aquests hi afegim el 17,7% dels trams que són convertibles, tindrem un total de 97,0% de carrers que poden arribar a assolir l'accessibilitat encara que sigui amb limitacions. **I, finalment hi ha un 3% dels trams de carrer que no poden assolir l'accessibilitat i els considerem totalment inaccessibles. Aquests trams estan formats per carrers amb escales, amb rampes amb graons intercalats, amb un petit conjunt de graons al mig del tram...** En aquests darrers s'ha de vetllar per instal·lar elements tècnics que puguin facilitar el recorregut als vianants que en fan ús: baranes, passamans, replans de descans, augmentar els luxs de la il·luminació del paviment, millorar l'estat del paviment...

Els resultats per barris ens indiquen que, en la majoria de barris, el grup més elevat és el de trams de carrer accessibles, en els barris de la Ctra de Santpedor (51ut.), Pujada Roja (46ut.), Vic-Remei (43ut.) i Mion-Puigberenguer-Miralpeix (39ut.) és on encara hi resten més trams convertibles i, per tant, on queda més feina per fer. També al Barri Antic (50ut.) i a les Escodines (29ut.) es localitzen els grups més elevats de trams accessibles si no fos pel pendent excessiu, cosa que implica que es puguin portar a terme petites actuacions per a millorar, dins del relleu abrupte de la ciutat, l'accessibilitat d'aquests trams.

Els resultats pels barris del municipi pel què fa al nivell d'accessibilitat existent són:

## NIVELL D'ACCESSIBILITAT EXISTENT

diagnosi resum de l'accessibilitat en diagrama de barres.



### VALORS ABSOLUTS UNITARIS

17.Barri: FARRERES-SUANYA-COMTALS-STA.CATERINA-L'OLLER-GUIA



**PROPOSTES D'INTERVENCIÓ**



## 1. PROPOSTES D'INTERVENCIÓ

Les capacitats d'un municipi d'adaptar-se a nous reptes i assolir millores en un termini de temps depèn de molts factors. També, pel que fa a l'accessibilitat, els municipis amb orígens històrics antics ho tenen un mica més difícil i, si són d'una certa dimensió i amb poca planimetria la cosa encara es complica més. El municipi de Manresa té tots aquests factors en contra i, per aquesta raó, davant d'un nou Codi d'Accessibilitat el repte encara és més alt.

A més, hi ha diferents tipus d'intervencions que permeten aportar millores en l'accessibilitat. Les primeres són les intervencions en **espais urbans viaris de nova creació -Art.10 del Codi-**, en **espais urbans lliures de nova creació -Art.11 del Codi-** i en **ampliacions de nuclis existents -Art.12 del Codi-**. Totes elles formen part de l'urbanisme d'obra nova i es desenvolupen en Projectes Urbans que ja incorporen els nous criteris normatius. Aquestes intervencions, precisament degut a ser de nova creació, disposen d'un marge de disseny més ampli per a assolir la plena accessibilitat davant d'un nou Codi d'Accessibilitat, amb un cost relativament més baix envers el conjunt de l'actuació. Aquestes intervencions, però, no són objecte d'aquest document.

El segon tipus d'intervencions són les que es fan en **espais urbans existents - Art.13 del Codi-**. En aquest sentit el Codi demana:

**"13.1 Els espais urbans existents, i també les instal·lacions de serveis respectives i el mobiliari urbà, s'han d'anar adaptant gradualment d'acord amb el que estableix la Llei 13/2014, del 30 d'octubre, d'accessibilitat. A aquest efecte, els ens locals han d'elaborar plans municipals d'accessibilitat que identifiquin i programin les actuacions que s'han de dur a terme perquè els espais viaris i els espais lliures assoleixin les condicions que estableix aquest Codi, o revisar els existents, en un termini no superior a tres anys des de l'entrada en vigor d'aquest Codi."**

Tot i que aquest és l'objecte del present document, l'obligatorietat d'anar adaptant gradualment els espais urbans existents a allò que determina el Codi supera les capacitats del municipi més preparat. A més, hi intervenen factors que no depenen de l'actuació municipal: **la dimensió del municipi de Manresa i les característiques d'alguns dels carrers històrics de la ciutat dificulta l'assoliment de l'accessibilitat plena, o si més no, l'endarrereix en el temps.** Un altre dels factors que ens ve determinat, és l'orografia del conjunt del municipi. En concret, el relleu dels turons de la ciutat comporta una topografia amb elevats desnivells relatius. És a dir, a Manresa, ens podem trobar que 2 punts molt propers en distància horitzontal estiguin molt allunyats pel que fa a la seva cota de nivell vertical. Aquesta característica geofísica, en alguns casos, es torna determinant i fa que alguns carrers es converteixin directament en inaccessibles, segons criteri normatiu.

Un cop detectades aquestes problemàtiques, es proposen de manera genèrica, un conjunt d'actuacions que pretenen definir les intervencions de millora en la mesura que sigui possible actuar en elles. També, degut a la dimensió del municipi, s'ha posat el focus en aquelles intervencions més necessàries i per ordre de prioritat. En

aquest sentit, un dels punts on s'ha posat molt d'èmfasi és en les intervencions que portin a assolir un itinerari superior a 90 cm en tots els trams del municipi. Això implica que, en les intervencions en voreres, es proposi una solució diferent per a cada tipologia de vorera per a poder assolir aquesta accessibilitat mínima. És a dir, hi ha moments en que traslladar un bàcul no és una solució suficient i cal ampliar vorera per a assolir aquesta accessibilitat mínima.

Tot això fins ara esmentat, ha estat exhaustivament detallat en les propostes d'intervenció que hem proposat i que queda reflectit en els paràmetres següents: RECORREGUT DE VIANANTS, ENCREUAMENTS I ELEMENTS D'URBANITZACIÓ I MOBILIARI.

## 2. RECORREGUT DE VIANANTS

### Intervenció en voreres

Correspon a les propostes d'intervenció, pel que fa als itineraris de recorreguts de vianants en les voreres que els contenen, segons allò que estableix l'article 14 i l'annex 2a del Codi d'Accessibilitat. Les propostes s'han prescrit en funció de les característiques observades en cada tram de vial pel que fa als elements que interfereixen l'itinerari de vianants, amb l'objectiu de millorar l'amplada lliure de pas mínima i aplicant els criteris establerts en el Codi per als camps de treball següents: ACCESSIBLE, URBANITZAR / CONVERTIR EN PLATAFORMA ÚNICA, APLIAR VORERA, URBANITZAR VORERA, INACCESSIBLES SENSE POSSIBILITATS, I FORA DEL SÒL URBÀ.

### Accessible

Trams de carrer amb plataforma única o voreres a diferent nivell de la calçada amb un ample d'itinerari accessible o accessible amb limitacions segons els criteris establerts pel Codi d'Accessibilitat. No es proposa cap tipus d'intervenció prioritària.



TRAM 1252



TRAM 2111



TRAM 2028



TRAM 2076



Urbanitzar / Convertir en plataforma única

Trams de carrer amb voreres a diferent nivell de la calçada amb un ample d'itinerari NO accessible segons els criteris establerts pel Codi d'Accessibilitat. Es proposa en els casos següents;

-quan l'itinerari té un ample inferior a 90 cm i l'ample de vial és inferior a 6 m:

=> convertir en plataforma única



TRAM 1960



TRAM 1777

-quan el tram no està urbanitzat:

=> urbanitzar vorera / urbanitzar tram



TRAM 455



TRAM 1975

### Ampliar vorera

Trams de carrer amb plataforma única o voreres a diferent nivell de la calçada amb un ample d'itinerari NO accessibles segons els criteris establerts pel Codi d'Accessibilitat. Es proposa en els casos següents;

-quan l'itinerari té un ample inferior a 90 cm i l'ample de vial és superior a 6 m i no és possible eliminar els elements que interfereixen l'itinerari de 90 cm:

=> ampliar vorera



TRAM 1271



TRAM 1329

-quan l'itinerari té un ample entre 80 i 90 cm, el vial és superior a 6 m i no és possible eliminar els elements que interfereixen l'itinerari de 80 cm; seria possible segons el Codi, justificadament, mantenir l'element en alguns casos:

=> ampliar vorera (encara que ha passat en comptades vegades)



TRAM 1417



TRAM 1431

Urbanitzar vorera

Trams de carrer amb voreres no urbanitzades quan l'ample de vial és superior a 6 m i on l'itinerari queda interromput i, per tant, NO accessibles segons els criteris establerts pel Codi d'Accessibilitat. Es proposa en els casos següents;

-quan la vorera és inexistent per raons vàries:  
=> urbanitzar vorera



TRAM 783



TRAM 385

-quan estem dins o en el límit d'una figura urbanística -PMU, PE, PAU...-:  
=> urbanitzar vorera



TRAM 682



TRAM 637

-quan estem en el límits del sòl urbà:  
=> urbanitzar vorera



TRAM 761



TRAM 92

-quan estem en el perímetre exterior d'algunes rotondes:  
=> urbanitzar vorera



TRAM 662



TRAM 298

**Inaccessible sense possibilitats**

Trams de carrer amb plataforma única o voreres a diferent nivell de la calçada amb un ample d'itinerari o un excessiu desnivell salvat amb graons que els fa NO accessibles segons els criteris establerts pel Codi d'Accessibilitat i que no es veu manera física d'aportar. Es proposa en els casos següents;

-quan correspon a un tram d'escales:

=> Inaccessible sense possibilitats



TRAM 983



TRAM 1547

-quan el tram de carrer disposa de graons en un dels extrems

=> Inaccessible sense possibilitats



TRAM 1260



TRAM 297

-quan el tram té voreres amb rampa-escala  
=> Inaccessible sense possibilitats



TRAM 1759



TRAM 1853



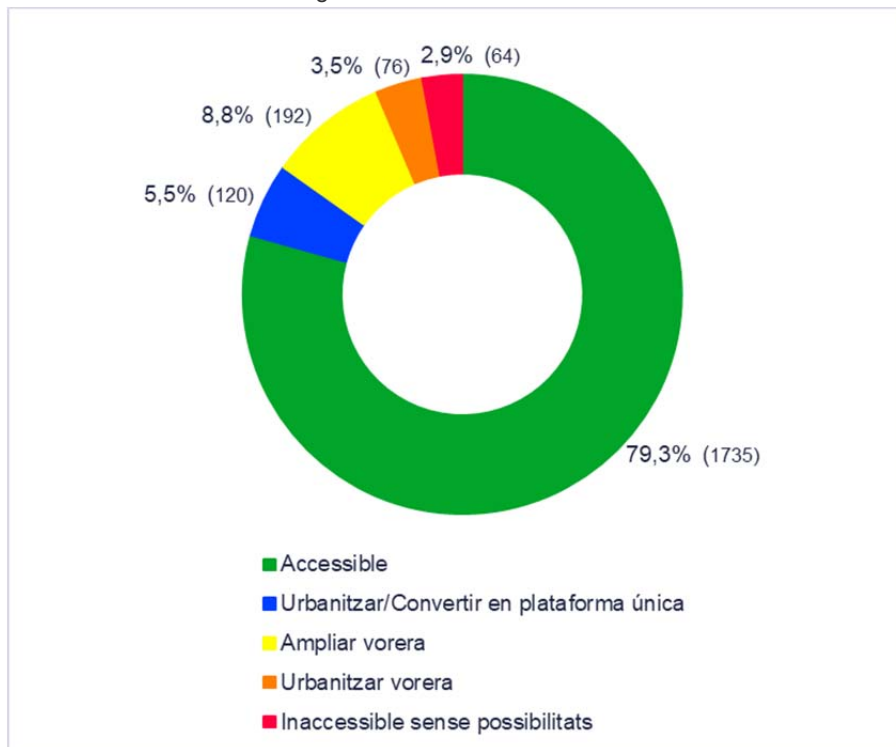
Fora de sòl urbà

Trams de vial que es troben fora del sol urbà i, per tant, de l'àmbit d'anàlisi. No es proposa cap tipus d'intervenció.

Els resultats en el conjunt del municipi pel què fa a les intervencions en recorreguts de vianants són:

## RECORREGUT DE VIANANTS

intervenció en voreres en diagrama de sectors



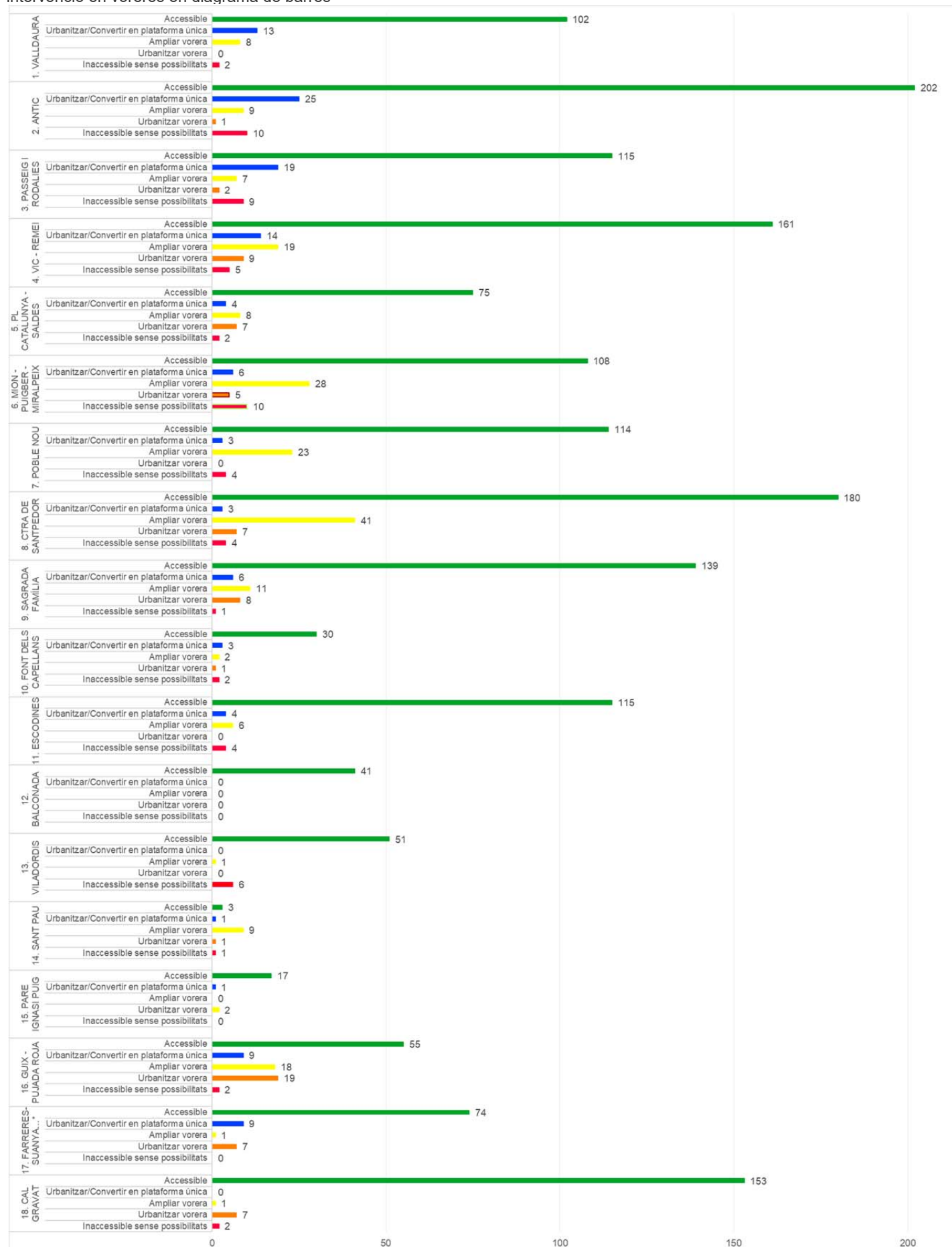
El primer que podem veure en el diagrama de sectors és que gairebé 4/5 parts dels trams de carrer existents en el sòl urbà són accessibles o accessibles amb limitacions, en un percentatge del 79,3% dels trams existents. Aquest grup correspon a la suma obtinguda en el NIVELL D'ACCESSIBILITAT EXISTENT pel que fa als trams accessibles segons el Codi d'Accessibilitat i els trams accessibles si no fos pel pendent excessiu. El següent grup de trams existents en el sòl urbà, pel que fa a les propostes d'intervenció, són els trams a urbanitzar / convertir en plataforma única en un percentatge del 5,5% dels trams proposats. El següent grup de trams existents en el sòl urbà, pel que fa a les propostes d'intervenció, són els trams a ampliar vorera en un percentatge del 8,8%. I, finalment, el darrers trams existents en el sòl urbà amb possibilitats d'intervenció són els trams a urbanitzar vorera. **Això ens indica que en un total de 97,1%, dels trams existents en el sòl urbà de la ciutat, són accessibles o hi ha propostes possibles d'intervenció suficients per a considerar-los accessibles amb certes limitacions.** La resta de trams existents en el sòl urbà, en un percentatge del 2,9% són inaccessibles sense possibilitats de convertir-los amb intervencions raonables i justificables. **Per tant, hi ha un 2,9% dels trams existents en el sòl urbà de la ciutat que NO assoliran l'accessibilitat** En tots ells s'ha de vetllar per actuar amb interès de fer-hi millores que puguin fer-los tant aptes com sigui possible, sabent que no assoliran mai l'etiqueta d'accessibles.

Els resultats per barris ens indiquen que la majoria de les intervencions en voreres pendents de convertir en plataforma única segueix essent el barri antic (25ut.) i també ens indiquen que ampliar vorera és una operació necessària a bastants barris com són: Vic-Remei (19ut.), Mion-PuigBerenguer-Miralpeix (28ut.), Poblenou (23ut.), Ctra. de Santpedor (41ut.) i Guix-Pujada Roja (18ut.). I, finalment observem que el barri que més voreres té pendents d'urbanitzar és Guix-Pujada Roja (19ut.).

Els resultats pels barris del municipi pel què fa a les intervencions en recorreguts de vianants són:

# RECORREGUT DE VIANANTS

intervenció en voreres en diagrama de barres



VALORS ABSOLUTS UNITARIS

17.Barri: FARRERES-SUANYA-COMTALS-STA.CATERINA-L'OLLER-GUIA

### 3. ENCREUAMENTS

intervenció en passos i guals de vianants

Correspon a les propostes d'intervenció, pel que fa als passos i guals de vianants en encreuaments de carrers, segons allò que estableix l'Article 17 i l'annex 2a del Codi d'Accessibilitat. La intervenció es valora en funció del disseny actual del gual i les problemàtiques que s'hi generen, proposant una solució per assolir l'accessibilitat amb una viable relació del cost-benefici. Respecte de l'apartat anterior, cal dir que quan la intervenció ja s'ha fet sobre el recorregut de vianants -intervenció en voreres- alguns dels guals ja han assolit la condició d'acceptables, degut a la seva conversió en plataforma única, i són considerats com a ja intervinguts -gual acceptable- en el present apartat. Les propostes s'han prescrit en funció de les característiques observades en cada encreuament de vial aplicant els criteris establerts en el Codi per als camps de treball següents: GUAL ACCEPTABLE, GUAL MILLORABLE, GUAL A REFER, GUAL A CONSTRUIR, GUAL FORA DEL SÒL URBÀ.



Gual acceptable

Guals situats en carrers amb voreres a diferent nivell de la calçada o en carrers amb intervenció a convertir en plataforma única i compleixen els paràmetres que defineix el nou Codi d'Accessibilitat. No es proposa intervenció.



GUAL UN PLA /120. Tram 686



GUAL UN PLA /120. Tram 318



Gual millorable

Guals situats en carrers amb voreres a diferent nivell de la calçada que no compleixen la totalitat dels paràmetres que defineix el nou Codi d'Accessibilitat. En aquest apartat es proposen petites intervencions com per exemple millorar el paviment aixecat, trencat o desnivellat.



GUAL MILLORABLE. Tram 2174



GUAL MILLORABLE. Tram 2043



#### Gual a refer

Guals situats en carrers amb voreres a diferent nivell de la calçada que no compleixen els paràmetres que defineix el nou Codi d'Accessibilitat. En aquest apartat s'inclouen un conjunt de casuístiques diverses que ens podem trobar. Les més representatives són les següents:

- Quan el gual afecta a l'itinerari de vianants deixant-lo a mides inferiors a 0,90 i es proposa: ampliar vorera i posar gual un pla / 120 o bé mantenir la vorera i fer un gual deprimat, en els casos de guals barca que no es pot ampliar vorera.
- Quan hi han guals de vianants amb una peça de gual de vehicles.
- Quan els guals són acceptables, però no tenen senyalitzat el pas de vianants -pintura-.
- Quan l'acord del gual amb la calçada té més de 2 cm de desnivell.



CASUÍSTICA B. Tram 557



CASUÍSTICA C. Tram 286



#### Gual a construir

Guals inexistents en carrers amb voreres a diferent nivell de la calçada on es proposa l'execució d'un gual. Aquest apartat inclou els guals que estan en el límit del sòl urbà o els sense gual però amb pas de vianants senyalitzat.



GUAL A CONSTRUIR. Tram 637



GUAL A CONSTRUIR. Tram 1504



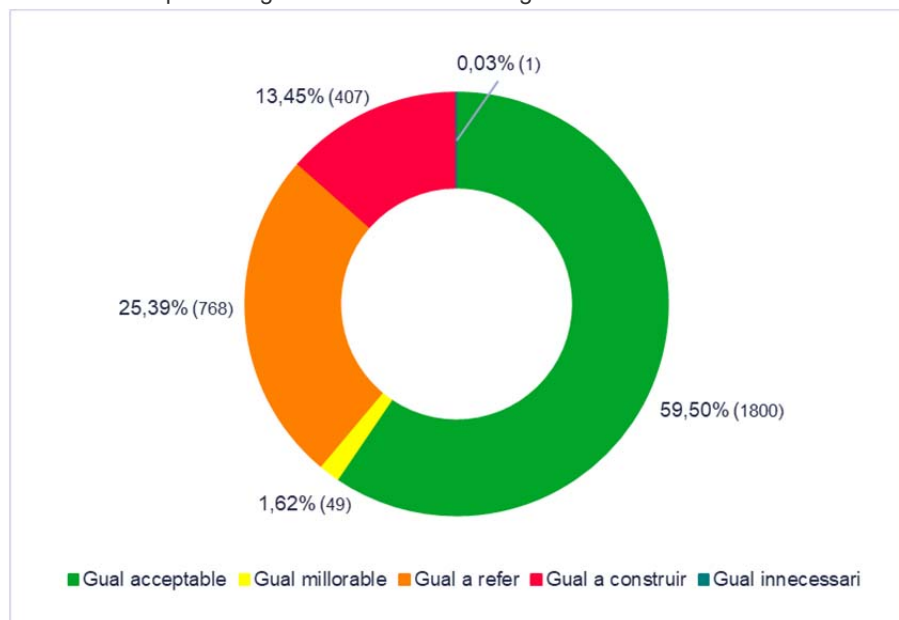
#### Gual fora del sòl urbà

Guals en carrers amb voreres a diferent nivell de la calçada que es troben fora del sòl urbà i, per tant, fora de l'àmbit d'intervenció.

Els resultats en el conjunt del municipi pel què fa a intervencions en encreuaments són:

## ENCREUAMENTS

intervenció en passos i guals de vianants en diagrama de sectors.



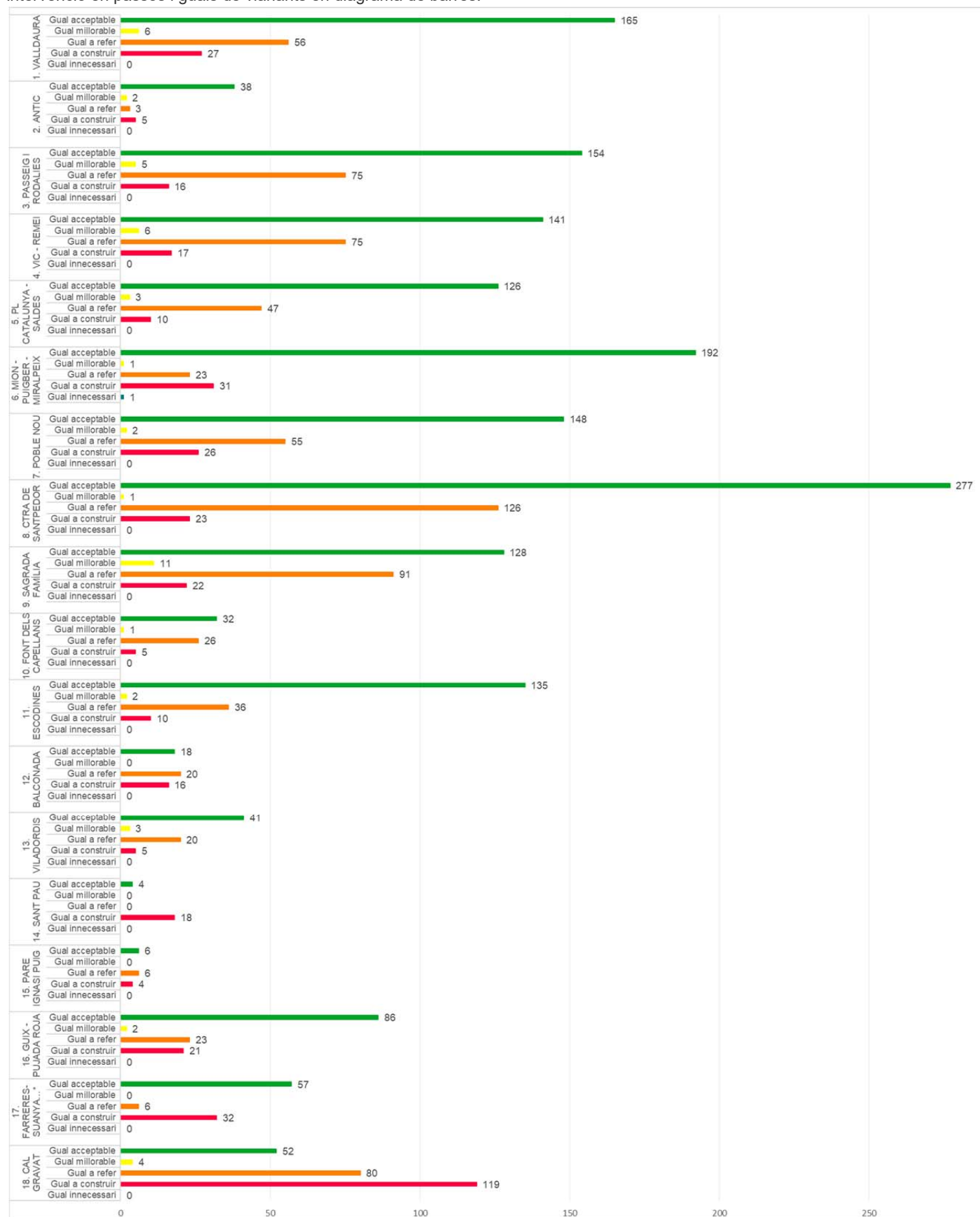
El primer que podem veure en el diagrama de sectors és que una majoria dels encreuaments existents en el sòl urbà són accessibles i no requereixen intervenció en un percentatge del 59,50% dels guals analitzats. El següent grup d'encreuaments existents en el sòl urbà, pel que fa a les propostes d'intervenció, són els guals millorables en un percentatge del 1,62%. També podem veure, en el diagrama de sectors, que 1/4 part dels encreuaments existents en el sòl urbà, pel que fa a les propostes d'intervenció, són els guals a refer en un percentatge del 25,39%. **Això ens indica que en un total de 86,51%, dels encreuaments existents en el sòl urbà de la ciutat, són accessibles o hi ha propostes possibles d'intervenció per a millorar-los o refer-los.** La resta d'encreuaments existents en el sòl urbà, en un percentatge del 0,03% són casos en què no és necessari disposar de gual.

Els resultats per barris ens indiquen que la majoria d'aquests encreuaments que requereixen intervenció per a refer els guals es troben en el barri de Ctra. de Santpedor (126ut.) o en el barri de la Sagrada Família (91ut.); ara bé molts altres barris també tenen pendents intervencions per a refer guals com són: Valldaura (56ut.), Passeig i rodalies (75ut.), Vic-Remei (75ut.), Plaça Catalunya-Saldes (47ut.), Poble Nou (55ut.) i Cal Gravat (80ut.). Aquests resultats són deguts a que, durant molts anys, els guals barca es van considerar especialment aptes per a l'accessibilitat i, en canvi, avui dia es considera que no són el millor gual per a l'estabilitat de les persones amb diversitat funcional de mobilitat. Finalment, també hem de destacar el barri de Cal Gravat perquè té el major nombre de guals a construir (119ut), degut a la inexistència de molts encreuaments.

Els resultats pels barris del municipi pel què fa a les intervencions en encreuaments són:

## ENCREUAMENTS

intervenció en passos i guals de vianants en diagrama de barres.



VALORS ABSOLUTS UNITARIS

17.Barri: FARRERES-SUANYA-COMTALS-STA.CATERINA-L'OLLER-GUIA

#### **4. ELEMENTS D'URBANITZACIÓ I MOBILIARI URBÀ**

intervenció en elements d'interferència

Correspon a les propostes d'intervenció, pel que fa retirar elements d'interferència en els itineraris de recorreguts de vianants i les voreres que els contenen, segons allò que estableix l'Article 18 i l'annex 2a del Codi d'Accessibilitat. Les propostes s'han prescrit en funció de les característiques observades en cada tram de vial pel que fa als elements d'urbanització i mobiliari urbà que interfereixen l'itinerari de vianants, amb l'objectiu de millorar l'amplada lliure de pas mínima i aplicant els criteris establerts en el Codi per als camps de treball següents: FANAL/BÀCUL, PAPERERA, PILONA, ALTRES.

Els criteris proposats en les intervencions en elements d'urbanització o mobiliari urbà s'han establert en funció de la dificultat i el cost de l'actuació de desplaçament a realitzar. En concret, semàfors i lluminàries tenen una dificultat molt més elevada degut a estar connectat a línees d'instal·lació que també pateixen el desplaçament, en canvi, senyals de trànsit, papereres, pilones, bancs o jardineres són elements fàcilment desplaçables. En cadascuna de les situacions s'ha valorat la seva posició exacte per veure si era més efectiu l'ampliació de la mateixa vorera enlloc del desplaçament de l'element, en pro del resultat final envers l'accessibilitat i en la relació cost-benefici. En els casos que l'element a desplaçar ha estat un arbre, s'ha considerat sempre ampliar vorera.

D'altra banda, també s'han detectat molts tipus d'elements mòbils que obstaculitzen el pas, tant de públics com de privats amb o sense autorització oficial:

- terrasses de bars que van ampliant elements fora dels seus límits establerts.
- botigues que envaeixen el carrer amb els seus expositors i caixes -p.e. fruita-
- elements de reciclatge que treuen els propis establiments en horari acordat.
- trams de voreres en obres que acaben ocupant altres trams no autoritzats.

No s'han fet propostes d'intervenció en cap d'aquests elements mòbils. Correspon als agents de l'autoritat i inspectors fer respectar les condicions exigides en el moment que es va concedir l'autorització oficial d'ocupació de l'espai públic.

 desplaçar fanal / bàcul

Elements d'urbanització tipus fanal o bàcul que interfereixen en l'itinerari mínim de 90 cm segons els criteris establerts pel Codi d'Accessibilitat. Són bàculs de tot tipus semàfors i les lluminàries que envaeixen l'itinerari. Per contra, els senyals de trànsit o d'indicacions sempre estan col·locats molt propers a la vorada -20 cm- o a façana i, habitualment, no afecten l'itinerari. S'ha proposat desplaçar o retirar l'element degut a tenir un cost més baix o considerar inviable l'ampliació de vorera.



SEMÀFOR. Tram 777



SENYAL. Tram 1522

#### desplaçar paperera

Elements d'urbanització tipus paperera o similar que interfereixen en l'itinerari mínim de 90 cm segons els criteris establerts pel Codi d'Accessibilitat. És un dels elements que més distorsiona els encreuaments degut a que estan col·locades al mig de guals deprimits o guals barca/ 3 plans. S'ha proposat desplaçar o retirar l'element degut al seu baix cost.



PAPERERA. Tram 600



PAPERERA. Tram 1957

#### desplaçar pilona

Elements d'urbanització tipus pilona o similar que interfereixen en l'itinerari mínim de 90 cm segons els criteris establerts pel Codi d'Accessibilitat. S'ha proposat desplaçar o retirar l'element degut al seu baix cost.



PILONA A DESPLAÇAR. Tram 776



PILONA DAVANT DE BANC. Tram 1898

#### desplaçar altres

Elements d'urbanització de diversos tipus que interfereixen en l'itinerari mínim de 90 cm segons els criteris establerts pel Codi d'Accessibilitat. Els armari d'instal·lacions, tipus armari metàl·lic de control de semàfors o amb automatismes de l'enllumenat municipal envaeixen la vorera, però normalment estan enganxats a tocar la façana i en molts casos aquesta interferència acaba en proposta d'ampliar vorera. També, en el cas dels arbres, normalment ja estan ubicats en voreres que tenen més amplada i ja compleixen l'ample mínim de 90 cm. Altres elements que hem trobat són els pals d'instal·lacions, rètols indicatius o alguna bústia de correus.

S'ha proposat desplaçar o retirar l'element concret degut a ser inviable ampliar vorera:

-cas especial de pal de fusta d'electricitat / telefonia

-cas especial de bústia de correus

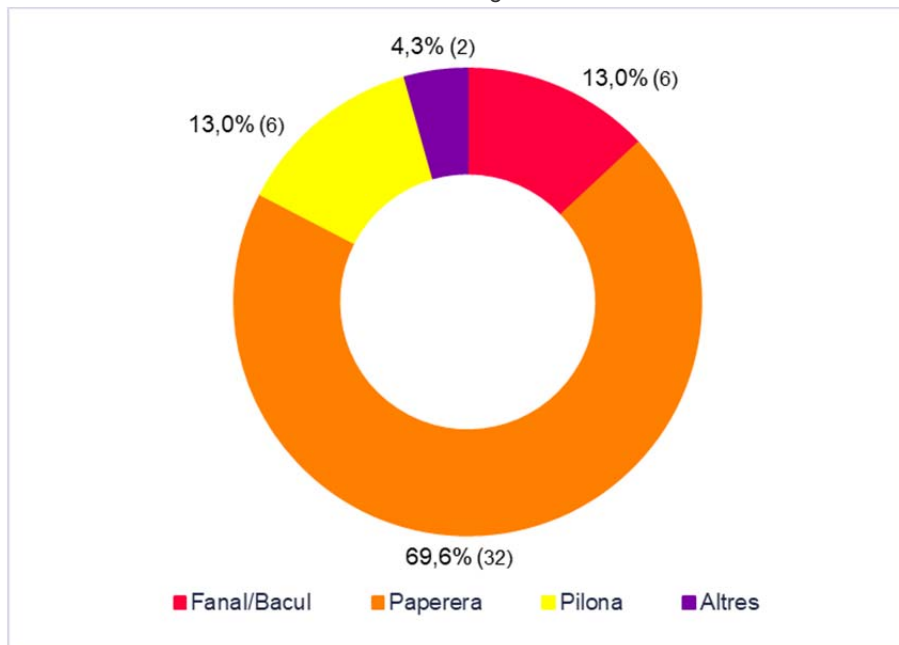


INSTAL·LACIONS AÈRIES. Tram 604



BÚSTIA EN VORERA. Tram 515

ELEMENTS D'URBANITZACIÓ I MOBILIARI URBÀ  
intervenció en elements d'interferència en diagrama de sectors



El primer que podem veure en el diagrama de sectors és que gairebé 1/8 dels elements d'urbanització que interfereixen l'itinerari o els encreuaments són fanals o bàculs d'instal·lacions, en un 13,0% dels elements analitzats. Aquests primers són els més costosos de desplaçar degut a la seva dimensió i a que, normalment, solen estar vinculats a línies contínues d'instal·lacions. El següent grup d'elements d'urbanització que interfereixen l'itinerari o els encreuaments són les papereres en un percentatge del 69,6% dels trams analitzats. Aquest grup té un cost molt menor de desplaçament. També podem veure que 1/8 dels elements d'urbanització que interfereixen l'itinerari o els encreuaments són pilones, en un percentatge del 13,0%, i que tampoc té un cost massa elevat el seu trasllat. **I, finalment hi ha un 4,3%** dels elements d'urbanització que interfereixen l'itinerari o els encreuaments que són d'altre tipus i que el seu cost dependrà del tipus d'element.

## 5. NIVELL D'ACCESSIBILITAT RESULTANT

accessibilitat després de la intervenció


Correspon al nivell d'accessibilitat resultant, pel que fa a la intervenció efectuada, segons allò que estableix l'Article 14 i l'annex 2a del Codi d'Accessibilitat. És aquella accessibilitat que assoliran els trams un cop fetes les actuacions proposades pel que fa a intervenció en voreres, intervenció passos i guals de vianants i intervenció en elements d'urbanització i mobiliari urbà. Els paràmetres bàsics de treball s'han escollit en base al Codi d'Accessibilitat, ara bé, s'ha diferenciat una franja d'accessible amb limitacions -si no fos pel pendent excessiu-. La raó és que, tal i com s'ha esmentat repetidament, el relleu característic de la ciutat de Manresa provoca que, en certs carrers o trams de carrer, el pendent sigui molt superior a l'establert per la normativa que li és d'aplicació, fent difícil -o impossible- trobar una solució viable per a convertir-los en accessibles. Els criteris escollits per a classificar els trams de vial segons els criteris que estableix el Codi d'Accessibilitat han estat els següents: ACCESSIBLE SEGONS EL CODI D'ACCESSIBILITAT, ACCESSIBLE SI NO FOS PEL PENDENT EXCESSIU I INACCESSIBLE.

Les disposicions del Codi d'Accessibilitat pel que fa a **espais urbans viaris existents -Art. 14 del Codi-** s'han inclòs en l'apartat de Normativa del present document.


Les disposicions del Codi d'Accessibilitat pel que fa a **itineraris de vianants -Annex 2a del Codi-** s'han inclòs en l'apartat de Normativa del present document.

 Accessible segons el Codi d'Accessibilitat (68% dels trams)

Trams que donen compliment a allò que estableix l'Article 14 i l'annex 2a del Codi d'Accessibilitat. Es consideren plenament accessibles.

 Accessible si no fos pel pendent excessiu (11,5% dels trams)

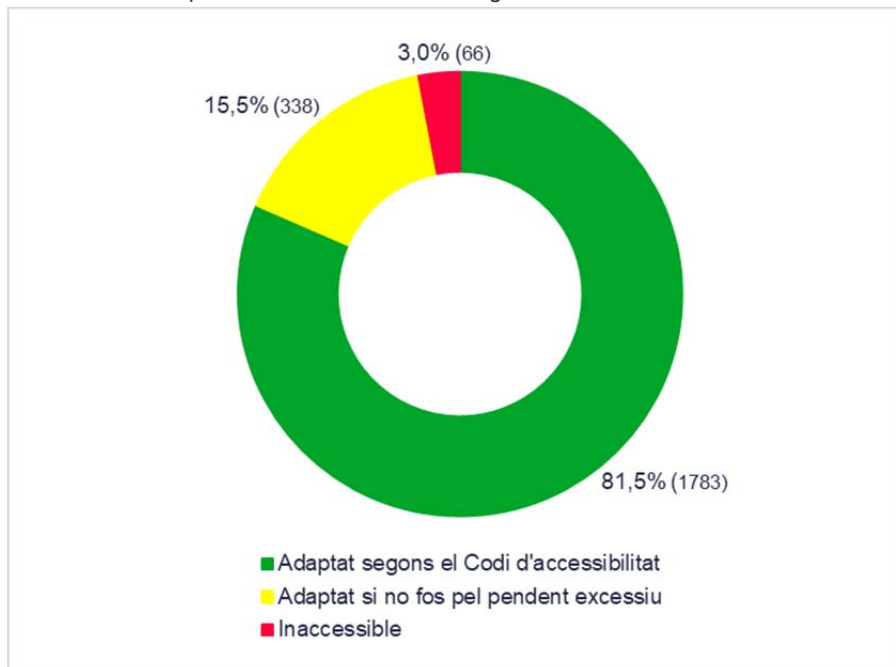
Trams que donen compliment a allò que estableix l'Article 14 i l'annex 2a del Codi d'Accessibilitat, exceptuant que tenen un pendent longitudinal superior al permès. S'entén que la morfologia urbana de la ciutat derivada de l'orografia, en aquests casos, no dóna marge per a una actuació de millora en aquest tram. Es consideren accessibles amb limitacions.

 Inaccessible (3% dels trams)

Trams que no donen compliment a allò que estableix l'Article 14 i l'annex 2a del Codi d'Accessibilitat. Es consideren inaccessibles amb petites millores pendents.

Els resultats en el conjunt del municipi pel què fa al nivell d'accessibilitat resultant després de les intervencions són:

NIVELL D'ACCESSIBILITAT RESULTANT  
accessibilitat després de la intervenció en diagrama de sectors.



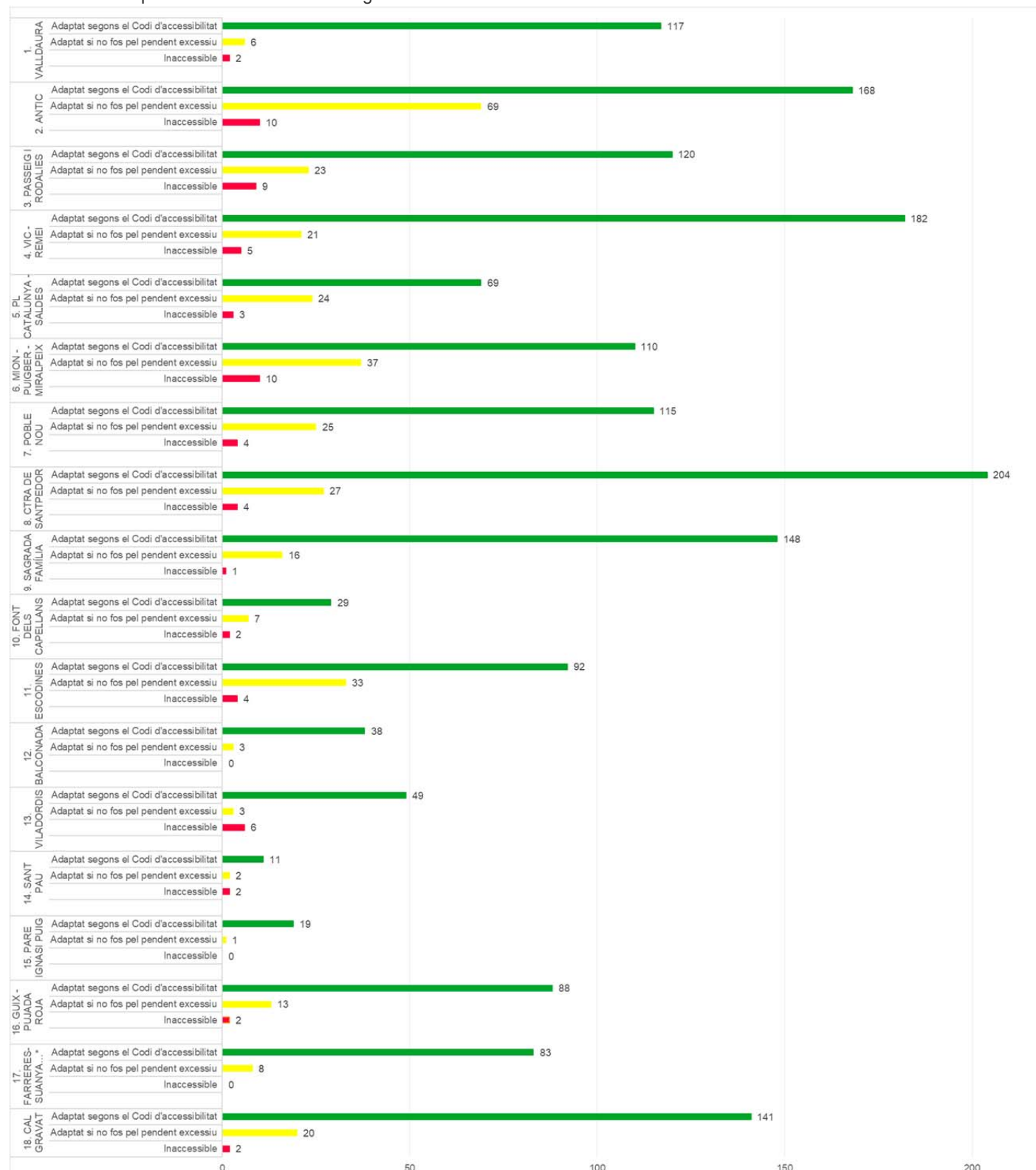
El primer que podem veure en el diagrama de sectors és que més de 4/5 parts dels trams de carrer existents en el sòl urbà, després de les intervencions proposades, són accessibles, en un percentatge del 81,5% dels trams resultants. El següent grup de trams existents en el sòl urbà, pel que fa al nivell d'accessibilitat resultant, són els trams accessibles si no fos pel pendent excessiu en un percentatge del 15,5% dels trams resultants. **Això ens indica que en un total de 96,9%, dels trams existents en el sòl urbà de la ciutat, són accessibles o hi ha propostes possibles d'intervenció suficients per a considerar-los accessibles amb certes limitacions.** La resta de trams existents en el sòl urbà, en un percentatge del 3,0% són inaccessibles sense possibilitats de convertir-los. **Per tant, hi ha un 3,0% dels trams existents en el sòl urbà de la ciutat que NO assoliran l'accessibilitat** En tots ells s'ha de vetllar per actuar amb interès de fer-hi millores que puguin fer-los tant aptes com sigui possible, sabent que no assoliran mai l'etiqueta d'accessibles.

Els resultats per barris donen una imatge molt clara de com és l'orografia de la ciutat. La majoria dels barris, després de les intervencions, tenen un nivell d'accessibilitat resultant que conté carrers **accessibles si no fos pel pendent excessiu** i carrers **inaccessibles** però, en tots els cassos, **qui s'emporta la proporció més alta segueix essent el barri antic de la ciutat.**

Els resultats pels barris del municipi pel què fa al nivell d'accessibilitat resultant després de la intervenció són:

## NIVELL D'ACCESSIBILITAT RESULTANT

accessibilitat després de la intervenció en diagrama de barres.



VALORS ABSOLUTS UNITARIS

17.Barri: FARRERES-SUANYA-COMTALS-STA.CATERINA-L'OLLER-GUIA

**P L A D ' E T A P E S**



## 1. PLA D'ETAPES

Tal i com estableix l'Article 13 del Codi d'Accessibilitat , els ens locals han d'elaborar plans municipals d'accessibilitat que identifiquin i programin les actuacions a fer per a que els viaris i els espais lliures assoleixin les condicions d'accessibilitat.

Article 13. Espais urbans existents

**13.1 Els espais urbans existents**, i també les instal·lacions de serveis respectives i el mobiliari urbà, **s'han d'anar adaptant gradualment d'acord amb el que estableix la Llei 13/2014, del 30 d'octubre, d'accessibilitat**. A aquest efecte, **els ens locals han d'elaborar plans municipals d'accessibilitat** que identifiquin i programin les actuacions que s'han de dur a terme perquè els espais viaris i els espais lliures assoleixin les condicions que estableix aquest Codi, o revisar els existents, **en un termini no superior a tres anys des de l'entrada en vigor d'aquest Codi**.

L'elevat cost de les mesures a implementar fan que no es puguin portar a terme en un termini curt de temps. Com ja s'ha explicat, els municipis estan en una lluita constant per al manteniment i la millora de l'espai urbà existent i, entretant, han de seguir fent projectes urbans de nova creació, equipaments...Per aquesta raó, el pressupost que un municipi pot dedicar a la millora de l'espai urbà existent i, especialment a l'accessibilitat, és sempre més limitat del què caldria. Per tant, **cal programar les actuacions al llarg dels anys i establir una dotació anual per a les millores en l'accessibilitat existent**.

Per aquesta raó, per a poder implementar les propostes d'intervenció, prèviament cal assignar un ordre a les actuacions a portar a terme en cadascun dels trams o en els espais de tractament especial. Els criteris emprats per a establir aquest ordre s'han consensuat amb l'ens municipal per la raó que són ells qui l'han d'aplicar i establir els terminis temporals.

El pla d'etapes és una eina molt útil per a posar damunt la taula una planificació inicial que posi èmfasi en les actuacions més urgents i pugui posposar, a segon terme, aquelles no tan urgents.

Ara bé, tampoc cal entendre el pla d'etapes com una línia temporal rígida i, per tant, pot ser modificat per l'ens municipal en funció de l'evolució de les intervencions, sobretot si algunes de les actuacions inicials han estat substituïdes per d'altres d'urgència extrema.

Com a reflexió final, recordar les dificultats que tenen els ens locals per a poder donar compliment a canvis normatius recurrents, que suposen elevats costos d'implantació però que, a la vegada, modifiquen els seus criteris al llarg del temps. Tot i que la funció de les normes és estimular la millora permanent caldria, també, establir uns criteris bàsics -per rigorosos que fossin- inamovibles en el temps. Això permetria als ajuntaments arribar a assolir àrees de l'espai urbà totalment resoltes i així poder aprofundir en altres zones més oblidades. Ans el contrari, la impossibilitat d'arribar a fites massa altes pot fer caure en el desànim pel fet de no disposar mai d'espais plenament actualitzats.

## **2. CRITERIS DE PRIORITZACIÓ**

El criteri bàsic establert per a posar un ordre racional a les actuacions ha estat el de prioritzar les intervencions en els trams en funció de la jerarquia del vial, pel que fa a la mobilitat, valorant si és o no és un eix vertebrador -principal o secundari- i quin paper té en el conjunt de la mobilitat dels ciutadans. Per a determinar aquests eixos vertebradors ens hem basat en el document oficial, que disposa l'ens municipal, anomenat Pla Director de l'Espai Públic. Així doncs, en base a aquest document, i pel que fa a la intervenció en l'accessibilitat, s'estableix la prioritització següent:

### **1er. Eixos vertebradors**

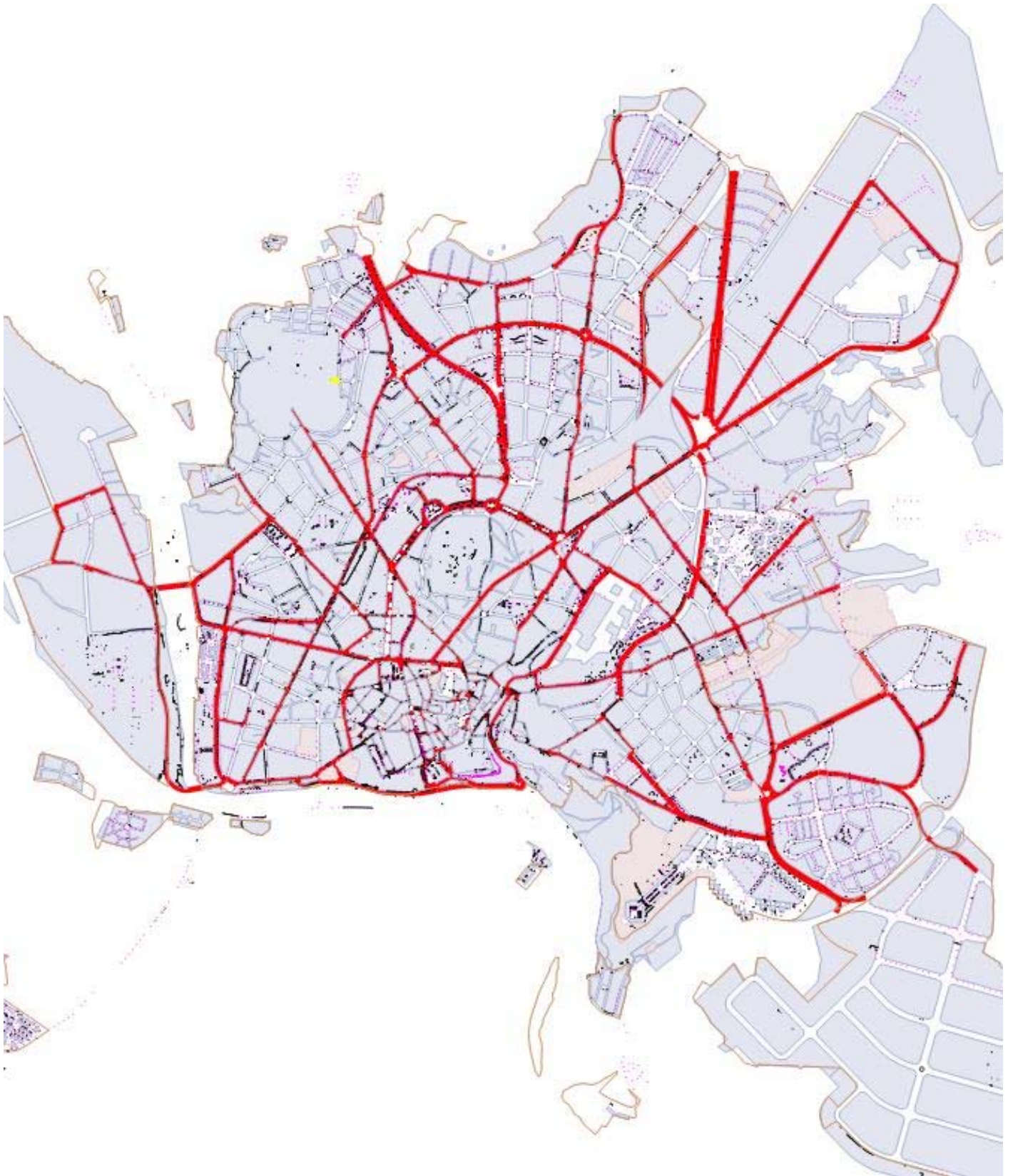
Inclou la totalitat del barri antic, a la que se li considera una activitat bàsicament comercial (C/Born, C/Sant Miquel, Plaça Major, Plaça St. Domènec). També inclou la totalitat dels trams del C/ Guimerà, Passeig Pere III i les places que en formen part (Plaça 11 de setembre, Plaça Espanya). Els eixos Ctra. de Cardona i la Ctra. de Vic tenen un caràcter estructurant pel fet de creuar la ciutat d'est a oest, amb diferents nivells d'activitat segons els trams. Els carrers C/Bruc i C/Barcelona creuen la ciutat de sud a nord comunicant uns quants barris i, en alguns trams, tenen una elevada activitat comercial. Juntament a aquests dos carrers l'Avda. Bases de Manresa relliga pel nord la ciutat. També es considera important la Ctra. de Santpedor que fa d'eix vertebrador per a totes aquelles persones que es desplacen cap als barris nord i la Ctra. del Pont de Vilomara per als que es desplacen als barris sud-est de la ciutat. Finalment, es considera que el Passeig del Riu, per la seva connexió amb el barri antic és un eix important, tot i situar-se en el perímetre de la ciutat.

També, exceptuant l'Hospital General, la majoria d'equipaments de la ciutat es troben en el centre del municipi, al voltant dels carrers del casc antic (Muralla del Carme, Sant Domènec, etc.) i dels carrers que esdevenen eixos de trànsit de vianants (Passeig Pere III). Ans el contrari, els de més recent construcció s'agrupen o es situen en la zona de les Bases de Manresa, C/Sant Fruitós, etc.

### **2on. Trama general**

La resta de vials que formen part del municipi però que no esdevenen un eix principal per a la mobilitat de vianants, es troben inclosos trama general.

Els eixos vertebradors representats en el conjunt del municipi mostren una imatge com la següent:



EIXOS VERTEBRADORS DEL MUNICIPI. Ens defineixen la prioritat bàsica de les intervencions a planificar.

### 3. FASES D'EXECUCIÓ

En resum, el pla d'etapes s'ha elaborat superposant la trama d'eixos vertebradors amb les actuacions d'intervenció en voreres, tenint en compte que els guals s'executaran en paral·lel a aquestes prioritats de tram. Els guals que necessiten intervenció però que per la manca d'intervenció en vorera no s'haguessin executat inicialment, quedaran posposats a l'etapa final.

#### ETAPA 1.

alta prioritats

Dins d'aquesta fase d'execució s'inclouen totes les propostes d'intervenció que s'han de portar a terme en els trams que formen part dels eixos vertebradors. S'executaran les actuacions que afecten a les voreres, als guals o a aquells elements de la via pública que interfereixen a l'itinerari.

Nº TRAM (FID)	NOM DE CARRER	NOM DE CARRER INICIAL	NOM DE CARRER FINAL	DIAGNOSI	ACCESSIBILITAT RESULTANT	PRESSUPOST
110	CTRA de CARDONA	C de FERRER VIDAL	C de PRUDENCI COMELLAS	Convertible	Accessible segons el Codi	5.600,00 €
162	CTRA del PONT DE VILOMARA	C de SANT BLAI		Convertible	Accessible segons el Codi	625,00 €
225	CTRA del PONT DE VILOMARA	C de SANT BLAI		Convertible	Accessible amb pendent excessiu	16.250,00 €
228		C d' ÀLVAR AALTO		Convertible	Accessible segons el Codi	37.714,55 €
238	AV de la PIRELLI		C de TORROELLA	Convertible	Accessible segons el Codi	8.750,00 €
293	PARC DE LES HOMILIES D'ORGANYÀ	AV UNIVERSITÀRIA	C de RAMON D'IGLÉSIES	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	9.625,00 €
381	CTRA de SANTPEDOR	C d' ENRIC MORERA	C de la CONCÒRDIA	Convertible	Accessible segons el Codi	35.750,00 €
385	C de la CONCÒRDIA	C de PERE VILELLA	C de BERENGUER CANET	Convertible	Accessible segons el Codi	25.000,00 €
440	C de SANT BLAI	C de MARIA AURÈLIA CAPMANY	CTRA del PONT DE VILOMARA	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	31.250,00 €
458	C de la CONCÒRDIA	C de BERTRAN DE CASTELLBELL	C de BERNAT DE SALLEN	Convertible	Accessible segons el Codi	31.250,00 €
488	C del CAMÍ VELL DE SANTPEDOR	C d' ENRIC GRANADOS	C d' ENRIC MORERA	Convertible	Accessible segons el Codi	27.500,00 €
495	CTRA de SANTPEDOR		C d' ENRIC MORERA	Convertible	Accessible segons el Codi	1.000,00 €
511	CTRA de SANTPEDOR	PL de la CREU	C de BERNAT DE CABRERA	Convertible	Accessible segons el Codi	6.400,00 €
538	CAMI de RAJADELL	CTRA de SANT JOAN	F.H.S.	Convertible	Accessible segons el Codi	87.500,00 €
547	CAMI de RAJADELL	F.H.S.	C de la LEMMERZ	Convertible	Accessible segons el Codi	50.000,00 €
572	CTRA de VIC	C d' ARTÉS	PTGE del FORN	Convertible	Accessible segons el Codi	8.125,00 €
588	CTRA de VIC			Convertible	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
609	CTRA de VIC	C d' AVINYÓ		Convertible	Accessible segons el Codi	30.000,00 €
637	C de l' ARQUITECTE MONTAGUT	C de SABADELL	C de la FONT DELS CAPELLANS	Convertible	Accessible segons el Codi	23.750,00 €
655	CTRA de VIC		C de CASTELLBELL	Convertible	Accessible segons el Codi	35.700,00 €
662	C d' ÀLVAR AALTO			Convertible	Accessible segons el Codi	220.969,08 €
675	C de l' ARQUITECTE MONTAGUT	C del TOSSALET DOLORS	C de la FONT DELS CAPELLANS	Convertible	Accessible segons el Codi	47.500,00 €
677	C de l' ARQUITECTE MONTAGUT	C de SANT JOAN D'EN COLL	C del TOSSALET DOLORS	Convertible	Accessible segons el Codi	22.500,00 €
682	C de l' ARQUITECTE MONTAGUT	C del TOSSALET DOLORS	C del TOSSALET DOLORS	Convertible	Accessible segons el Codi	104.495,58 €
755	C de FRA JACINT COMA I GALÍ	C del MONTCAU	C de GRANOLLERS	Convertible	Accessible segons el Codi	12.800,00 €
783	C de l' ARQUITECTE MONTAGUT	C de GAUDÍ	CTRA del PONT DE VILOMARA	Convertible	Accessible segons el Codi	36.250,00 €
791	C de VILADORDIS	C de SANT CRISTÒFOL	C de TERRASSA	Convertible	Accessible segons el Codi	55.100,00 €

792	C de FRA JACINT COMA I GALÍ	C de SANT CRISTÒFOL	C de SABADELL	Convertible	Accessible segons el Codi	10.700,00 €
794	C de FRA JACINT COMA I GALÍ	C de SABADELL	PL de la PAU	Convertible	Accessible segons el Codi	3.550,00 €
887	C NOU DE SANTA CLARA	C del PURGATORI	C de SANT MAURICI	Convertible	Accessible segons el Codi	48.500,00 €
927	CTRA de VIC			Convertible	Accessible segons el Codi	32.500,00 €
948	C del PUIG MERCADAL		PL del CARME	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	6.875,00 €
960	C de SANT ANDREU	PL dels DRETS	C de LLUSSÀ	Convertible	Accessible segons el Codi	27.584,60 €
1024	C de l' ALCALDE ARMENGOU	C de BALSARENY		Convertible	Accessible amb pendent excessiu	17.500,00 €
1040	C de CAMPS I FABRÉS	PL de l' ONZE DE SETEMBRE	C d' ARAGÓ	Convertible	Accessible segons el Codi	12.625,00 €
1089	CTRA de VIC			Convertible	Accessible segons el Codi	112.500,00 €
1117	CTRA de VIC	C de CASTELLBELL	C de CASTELLADRAL	Convertible	Accessible segons el Codi	25.375,00 €
1141	CTRA de SANTPEDOR	PL de MALLORCA	C de MENORCA	Convertible	Accessible segons el Codi	3.200,00 €
1150	C de la INDÚSTRIA	C de SANT ANTONI MARIA CLARET	C de la MATERNITAT D'ELNA	Convertible	Accessible segons el Codi	167.501,78 €
1162	C de POMPEU FABRA	CTRA de CARDONA	C del CARDENAL LLUCH	Convertible	Accessible segons el Codi	36.250,00 €
1172	CTRA de VIC	C de SANT JOAN BAPTISTA DE LA SALLE	C de PUIGTERRÀ DE BAIX	Convertible	Accessible segons el Codi	6.400,00 €
1176	C de l' ARQUITECTE OMS	PG de PERE III	PL de la INDEPENDÈNCIA	Convertible	Accessible segons el Codi	21.800,00 €
1246	C de la CANAL	PL del MERCAT	C NOU	Convertible	Inaccessible	5.250,00 €
1314	C de l' ALCALDE ARMENGOU	C de TARRAGONA	C de MONTALEGRE	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	20.125,00 €
1370	C de SANTA MARIA	PTGE de la SEDERIA	PL de PALMIRA JAQUETTI ISANT	Convertible	Accessible segons el Codi	49.487,20 €
1376	C d' ARBONÉS	C de les PIQUES	PG de la REPÚBLICA	Convertible	Accessible segons el Codi	39.136,52 €
1407	C de l' HOSPITAL	C de CANTARELL	C de SANT SALVADOR	Convertible	Accessible segons el Codi	79.779,79 €
1534	C del PEDREGAR	C del PUIG MERCADAL	C de la SABATERIA	Convertible	Accessible segons el Codi	5.143,27 €
1535	C de la SABATERIA	C de SANT MIQUEL	C del PEDREGAR	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	13.125,00 €
1539	C del PEDREGAR	C de la SABATERIA	C de les BEATES	Convertible	Accessible segons el Codi	57.430,56 €
1542	PL de l' ONZE DE SETEMBRE	PG de PERE III	PG de PERE III	Convertible	Accessible segons el Codi	6.000,00 €
1584	C del CAMP D'URGELL	PL de GISPERT	C de la MEL	Convertible	Accessible segons el Codi	45.483,88 €
1601	C de SANT JOSEP	PL de MOSSÈN VIDAL	PTGE de JOVER	Convertible	Accessible segons el Codi	17.250,00 €
1603	C de SANT JOSEP	PTGE de FERRER	PL de MOSSÈN VIDAL	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	6.150,00 €
1607	PG del RIU	el PONT DE LA REFORMA	C de l' APOTECARI	Convertible	Accessible segons el Codi	24.615,00 €
1613	C del CAMP D'URGELL	C de la MEL	C del MAGRANER	Convertible	Accessible segons el Codi	43.126,03 €
1618	C del POU	C de les BARRERES		Convertible	Accessible segons el Codi	16.991,20 €
1619	C d'en TAHONAS	C de les BARRERES	C de SANT FRANCESC	Convertible	Accessible segons el Codi	55.889,75 €
1630	C de SANTA MARIA	PL de GISPERT	PTGE de la SEDERIA	Convertible	Accessible segons el Codi	66.003,24 €
1635	C de na BASTARDES	C de SANT PERE	C de les PIQUES	Convertible	Accessible segons el Codi	36.750,00 €
1640	C de les PIQUES	C de na BASTARDES	PL de LLISACH	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	75.373,74 €
1657	CTRA de VIC	PTGE de LLADÓ	C de CIRCUMVAL.LACIÓ	Convertible	Accessible segons el Codi	6.575,00 €
1664	C BAIXADA DE NA BASTARDES	C de FONTANET	PL de LLISACH	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	19.063,35 €
1665	C de na BASTARDES	C de la BAIXADA DELS JUEUS	C de SANT PERE	Convertible	Accessible segons el Codi	51.074,71 €
1668	C de la BAIXADA DELS JUEUS	C de na BASTARDES	C de FONTANET	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	30.556,40 €
1669	C de FONTANET	PL d'en CREUS	C de la BAIXADA DELS JUEUS	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	9.052,86 €
1670	PL d'en CREUS	C de VALLFONOLLOSA	C del PUIG CARDENER	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	7.350,00 €
1671	PL d'en CREUS	C de FONTANET	C de VALLFONOLLOSA	Convertible	Accessible segons el Codi	3.500,00 €
1676	C dels LLOPS		PG de la REPÚBLICA	Convertible	Accessible segons el Codi	40.686,05 €
1688	C de les PIQUES	PL d'en CREUS	PL de la REFORMA	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	4.200,00 €
1755	C del PEDREGAR	C de les BEATES	PL del PEDREGAR	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	49.993,70 €
1756	C d'en BOTÍ		C de VALLCENDRERA	Convertible	Accessible segons el Codi	50.563,23 €

1760	PL del PEDREGAR	C del PEDREGAR	C de la CANAL	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	8.354,50 €
1761	C del METGE PLANAS		PL del PEDREGAR	Convertible	Accessible segons el Codi	1.225,00 €
1763	PL del PEDREGAR	C d'en BOTÍ	C del METGE PLANAS	Convertible	Accessible segons el Codi	20.713,22 €
1777	C de FONTANET	C de la BAIXADA DELS JUEUS	C de la BAIXADA DE NA BASTARDES	Convertible	Accessible segons el Codi	52.061,71 €
1792	C de na BASTARDES	C de VALLFONOLLOSA	C de la BAIXADA DELS JUEUS	Convertible	Accessible segons el Codi	32.303,70 €
1869	C del BRUC	PL de LLUÍS COMPANYS	C de l' ALCALDE ARMENGOU	Convertible	Accessible segons el Codi	22.500,00 €
1907	C de la FONT DEL GAT	C de CAMPS I FABRÉS	C del ROSSELLÓ	Convertible	Accessible segons el Codi	35.250,00 €
1944	C del PUIG CARDENER	PL d'en CREUS		Convertible	Accessible segons el Codi	27.214,70 €
1961	C de l' HOSPITAL	C de SANT SALVADOR	PL de COTS	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	15.000,00 €
1962	C de SANT ANDREU	C de LLUSSÀ	C de CANTARELL	Convertible	Accessible segons el Codi	37.062,78 €
2003	CTRA de VIC	C de l' ERA DEL FIRMAT	C de PUIGTERRÀ DE DALT	Convertible	Accessible segons el Codi	235.630,75 €
2008	CTRA de VIC	C de PUIGTERRÀ DE DALT	C de BILBAO	Convertible	Accessible segons el Codi	7.800,00 €
2041	C de la INDÚSTRIA	CTRA de VIC	C de SANT ANTONI MARIA CLARET	Convertible	Accessible segons el Codi	6.400,00 €
2067	CTRA de CARDONA	C de POMPEU FABRA	C del BRUC	Convertible	Accessible segons el Codi	17.100,00 €
2075	C del MAGRANER	C d' URGELL	C del CAMP D'URGELL	Convertible	Accessible segons el Codi	54.694,11 €
2077	C de l' APOTECARI	PG del RIU	C de MURALLA DE SANT FRANCESC	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	9.200,00 €
2100	PL de COTS	C de l' HOSPITAL	C de MOSSÈN JACINT VERDAGUER	Convertible	Accessible segons el Codi	6.750,00 €
2103	C de MOSSÈN JACINT VERDAGUER	PL de COTS	C de les REPARADORES	Convertible	Accessible segons el Codi	6.750,00 €
2108	C de SERAROLS		C del CARME	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	14.961,01 €
2132	C NOU DE SANTA CLARA	C VELL DE SANTA CLARA	C del PURGATORI	Convertible	Accessible segons el Codi	54.000,00 €
2134	C NOU DE SANTA CLARA	PTGE de la COVA I	C VELL DE SANTA CLARA	Convertible	Accessible segons el Codi	10.500,00 €
2198	C de NARCÍS MONTURIOL			Convertible	Accessible segons el Codi	6.250,00 €
2364			C d' ÀLVAR AALTO	Convertible	Accessible segons el Codi	28.361,34 €
2385	C de l' ARQUITECTE MONTAGUT	CTRA de VIC		Convertible	Accessible segons el Codi	15.000,00 €
2386	C de l' ARQUITECTE MONTAGUT		C de SANT JOAN D'EN COLL	Convertible	Accessible segons el Codi	3.250,00 €
2404	AV dels PAÏSOS CATALANS	CTRA de VIC	C de SANT JOAN D'EN COLL	Convertible	Accessible segons el Codi	13.750,00 €
2405	AV dels PAÏSOS CATALANS		C de CONCEPCIÓ PINIELLA	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	37.500,00 €
2421	AV dels PAÏSOS CATALANS	C de CONCEPCIÓ PINIELLA		Convertible	Accessible segons el Codi	31.250,00 €
2429	AV dels PAÏSOS CATALANS	C de SANT JOAN D'EN COLL		Convertible	Accessible segons el Codi	15.000,00 €
					PRESSUPOST TOTAL ETAPA 1:	3.705.264,51 €

ETAPA 2.

mitja prioritat

Dins d'aquesta fase d'execució s'inclouen totes les propostes d'intervenció que s'han de portar a terme en la resta de trams de la trama general que tenen un amplada lliure de pas -itinerari- inferior a 90 cm. S'executaran les actuacions que afecten a les voreres, als quals o a aquells elements de la via pública que interfereixen a l'itinerari.

Nº TRAM (FID)	NOM DE TRAM	NOM DE TRAM INICIAL	NOM DE TRAM FINAL	DIAGNOSI	ACCESSIBILITAT RESULTANT	PRESSUPOST
46	C de VILAMAJOR	C de VILADORDIS	C de la SALUT	Convertible	Accessible segons el Codi	52.500,00 €
85	C del LLOBREGAT	C de la FONT DELS LLOPS	C de SANT PAU	Convertible	Accessible segons el Codi	122.500,00 €
86	C de la FONT DELS LLOPS	C del DOCTOR TARRÉS	C del LLOBREGAT	Convertible	Accessible segons el Codi	40.000,00 €
87	C del DOCTOR TARRÉS	C de la FONT DELS LLOPS	PL de la VERGE DE L'AURORA	Convertible	Accessible segons el Codi	50.500,00 €
88	C del CARDENER	PTGE de SANT PAU	PL de la VERGE DE L'AURORA	Convertible	Accessible segons el Codi	33.000,00 €
89	C del CARDENER	CAMI de SANT PAU	PTGE de SANT PAU	Convertible	Accessible segons el Codi	24.250,00 €
90	C de la FONT DELS LLOPS	CAMI de SANT PAU	C del DOCTOR TARRÉS	Convertible	Accessible segons el Codi	29.500,00 €
95	C del DOCTOR TARRÉS	PL de la VERGE DE L'AURORA	C de SANT PAU	Convertible	Accessible segons el Codi	55.500,00 €
96	C del CARDENER	PL de la VERGE DE L'AURORA	C de SANT PAU	Inaccessible	Inaccessible	35.000,00 €
97	PL de la VERGE DE L'AURORA	C del DOCTOR TARRÉS	C del CARDENER	Convertible	Accessible segons el Codi	34.500,00 €
111	C de FERRER VIDAL			Convertible	Accessible segons el Codi	38.858,75 €
127	B SOL I AIRE			Convertible	Accessible segons el Codi	8.750,00 €
229	PTGE de SANTA JOAQUIMA	PTGE de PEP VENTURA	PTGE de PAU CASALS	Convertible	Accessible segons el Codi	70.000,00 €
255	C de NÚRIA	C del CADÍ	C del CANIGÓ	Convertible	Accessible segons el Codi	22.500,00 €
256	C del PIRINEU	C del CANIGÓ	C del PEDRAFORCA	Convertible	Accessible segons el Codi	30.500,00 €
260	C del CADÍ	PTGE dels RASOS DE PEGUERA	C de la FLORIDA	Convertible	Accessible segons el Codi	9.250,00 €
261	C del CADÍ	C de la FLORIDA	C de la FLORIDA	Convertible	Accessible segons el Codi	5.250,00 €
264	C del PIRINEU	C del CADÍ	C del CANIGÓ	Convertible	Accessible segons el Codi	35.750,00 €
268	C de NÚRIA	C del CANIGÓ	C del PEDRAFORCA	Convertible	Accessible segons el Codi	17.500,00 €
270	PTGE de MION	C de SANT ANTONI ABAT	C del CADÍ	Convertible	Accessible segons el Codi	108.461,80 €
280	C de RAJADELL	CAMI de la FONT DEL FIL	C de MADRID	Convertible	Accessible segons el Codi	21.000,00 €
281	B de MIRALPEIX			Convertible	Accessible segons el Codi	73.500,00 €
328	C de la PICA D'ESTATS	AV de JONCADELLA	C del PLA DELS AMETLLERS	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	117.783,05 €
333	C de CIRCUMVAL·LACIÓ		C DARRERA PISTA CASTELL	Convertible	Accessible segons el Codi	26.000,00 €
339	C de la CARITAT	C de BILBAO	CTRA de VIC	Convertible	Accessible segons el Codi	37.500,00 €
340	C de la PUJADA DEL CASTELL	C de la PUJADA DEL PARC DEL CASTELL		Convertible	Accessible segons el Codi	105.715,92 €
344	C de SARAGOSSA	CAMI de la GRAVERA	C de MADRID	Convertible	Accessible segons el Codi	38.500,00 €
349	C de GUILLEM CATÀ	C del PLA DELS AMETLLERS	C de SANTA TERESA	Convertible	Accessible segons el Codi	105.000,00 €
356	C de la VERGE DE LES NEUS			Convertible	Accessible segons el Codi	7.000,00 €
357	C de la VERGE DE LES NEUS			Convertible	Accessible segons el Codi	9.800,00 €
358	C de la VERGE DE LES NEUS			Convertible	Accessible segons el Codi	35.000,00 €
384	GRUP de FRANCESC COTS	C de BERENGUER CANET	C de BERENGUER CANET	Convertible	Accessible segons el Codi	110.000,00 €
387	PTGE de PEP VENTURA	C d' AMADEU VIVES	PTGE d' AMADEU VIVES	Convertible	Accessible segons el Codi	15.750,00 €
389	PTGE de PEP VENTURA	PG de JOAQUIM SERRA	PTGE de SANTA JOAQUIMA	Convertible	Accessible segons el Codi	77.000,00 €
391	PTGE d' AMADEU VIVES	PTGE de PEP VENTURA	PTGE de PAU CASALS	Convertible	Accessible segons el Codi	19.525,12 €
392	PTGE de PAU CASALS	PG de JOAQUIM SERRA	PTGE de SANTA JOAQUIMA	Convertible	Accessible segons el Codi	63.000,00 €
397	PTGE de PEP VENTURA	PTGE d' AMADEU VIVES	PG de JOAQUIM SERRA	Convertible	Accessible segons el Codi	13.300,00 €
436	C de JOAN PELFORT		C de MARIA AURÈLIA CAPMANY	Convertible	Accessible segons el Codi	24.250,00 €
442	PTGE de PAU CASALS	PTGE d' AMADEU VIVES	PG de JOAQUIM SERRA	Convertible	Accessible segons el Codi	15.750,00 €
443	PTGE de PAU CASALS	C de PAU CASALS	PG de JOAQUIM SERRA	Convertible	Accessible segons el Codi	14.700,00 €
451	PTGE de PAU CASALS	C d' AMADEU VIVES	PTGE d' AMADEU VIVES	Convertible	Accessible segons el Codi	26.000,00 €
492	C de BERENGUER CANET	CTRA de SANTPEDOR	GRUP de FRANCESC COTS	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	5.250,00 €

564	C de SANT JAUME	C de SANT MAGÍ	C del PINTOR MORELL	Convertible	Accessible segons el Codi	13.750,00 €
586	CTRA de VIC	C de CASTELLFOLLIT		Convertible	Accessible segons el Codi	14.975,00 €
605	C de la PUJADA ROJA II	PTGE de la PUJADA ROJA	CAMI de les COTS	Convertible	Accessible segons el Codi	28.000,00 €
611	C de la PUJADA ROJA	PTGE de la PUJADA ROJA	CAMI de les COTS	Convertible	Accessible segons el Codi	11.375,00 €
613	PTGE del FORN			Convertible	Accessible segons el Codi	25.200,00 €
625	C de SANT JOAN,5a.TRV.	C de SANT JOAN		Convertible	Accessible segons el Codi	90.232,60 €
647	C de JOAN PELFORT	C de MARIA AURÈLIA CAPMANY		Convertible	Accessible segons el Codi	24.250,00 €
671	C d' AVINYÓ	CTRA de VIC	C de SALLEN	Convertible	Accessible segons el Codi	36.250,00 €
673	C del TOSSALET DOLORS	C de l' ARQUITECTE MONTAGUT	C de l' ARQUITECTE MONTAGUT	Convertible	Accessible segons el Codi	38.500,00 €
686	C de CONCEPCIÓ PINIELLA	C de la FONT DELS CAPELLANS	C del TOSSALET DOLORS	Convertible	Accessible segons el Codi	11.250,00 €
721	C de LLUSSÀ	C de la DAMA	C de SANT ANDREU	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	54.808,25 €
723	C de LLUSSÀ	C de PUIGTERRÀ DE DALT	C de la DAMA	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	43.961,78 €
807	C del VALLÈS	CTRA del PONT DE VIOMARA	C de GAUDÍ	Convertible	Accessible segons el Codi	51.500,00 €
811	C de GAUDÍ	C del VALLÈS	C de VILADORDIS	Convertible	Accessible segons el Codi	7.000,00 €
821	C del PRIORAT		C de l' EMPORDÀ	Convertible	Accessible segons el Codi	16.282,03 €
827	C de l' EMPORDÀ	C del VALLÈS	C de VILADORDIS	Convertible	Accessible segons el Codi	7.000,00 €
852	C de la PUJADA DEL PARC DEL CASTELL	C de la PUJADA DEL CASTELL		Convertible	Accessible amb pendent excessiu	35.000,00 €
866	PTGE de BERNAT OLLER		C de la COMTESSA ERMESSEDA	Convertible	Accessible segons el Codi	34.300,00 €
883	PTGE de BERNAT OLLER	C de BERNAT OLLER		Convertible	Accessible segons el Codi	67.182,15 €
906	PTGE de FERRER	C de SANT JOSEP	C d' AMAT I PINIELLA	Convertible	Accessible segons el Codi	54.000,00 €
916	C de BERGA	AV dels DOLORS	AV dels DOLORS	Convertible	Accessible segons el Codi	26.000,00 €
924	C de CASTELLTALLAT	C de CASTELLET	C de CASTELLGALÍ	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	3.200,00 €
926	CTRA de VIC	C de NAVARCLES	C de CASTELLGALÍ	Convertible	Accessible segons el Codi	91.500,00 €
933	C de CASTELLTALLAT	C de CASTELLGALÍ	C de CASTELLFOLLIT	Convertible	Accessible segons el Codi	33.350,00 €
936	CTRA de VIC	C de CASTELLGALÍ	C de CASTELLFOLLIT	Convertible	Accessible segons el Codi	33.750,00 €
937	C de CASTELLGALÍ	CTRA de VIC	C de CASTELLTALLAT	Convertible	Accessible segons el Codi	6.050,00 €
940	C del SEGRE	C del TER		Convertible	Accessible segons el Codi	15.625,00 €
941	CTRA de VIC - EL GUIX	C del SEGRE		Convertible	Accessible segons el Codi	32.738,59 €
999	C de MENORCA	C de la FONT	C del DOCTOR TRUETA	Convertible	Accessible segons el Codi	57.500,00 €
1010	C de MENORCA	CTRA de SANTPEDOR		Convertible	Accessible segons el Codi	44.250,00 €
1018	C de MENORCA		C de la FONT	Convertible	Accessible segons el Codi	17.500,00 €
1025	C de BALSARENY		C de SOLSONA	Convertible	Accessible segons el Codi	107.474,40 €
1027	C de BALSARENY	PTGE de TARRAGONA	C de SOLSONA	Convertible	Accessible segons el Codi	42.500,00 €
1032	C de la VERGE 'ANGUSTIAS'	C del MONTSEC	PTGE de COLL DE JOU	Convertible	Accessible segons el Codi	28.000,00 €
1041	C de la PUJADA DEL CASTELL	PTGE de RIBERA	C de CIRCUMVAL.LACIÓ	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	88.315,83 €
1044	C de CIRCUMVAL.LACIÓ	C de la PUJADA DEL CASTELL	PTGE de RIBERA	Convertible	Accessible segons el Codi	162.027,67 €
1046	PTGE de RIBERA	C de CIRCUMVAL.LACIÓ	C de la PUJADA DEL CASTELL	Convertible	Accessible segons el Codi	93.458,57 €
1047	PTGE de LLADÓ	CTRA de VIC		Convertible	Accessible segons el Codi	76.120,72 €
1067	PTGE del CANONGE MONTANYÀ	C del BRUC	C de l' ERA D'ESQUERRA	Convertible	Accessible segons el Codi	53.539,74 €
1071	C de RAMON LLULL	C del DOS DE MAIG	PL 8 DE MARÇ	Convertible	Accessible segons el Codi	5.950,00 €
1080	C de RAMON LLULL	PL 8 DE MARÇ	C de FONOLLAR	Convertible	Accessible segons el Codi	5.775,00 €
1081	C de RAMON LLULL	PL 8 DE MARÇ	PL 8 DE MARÇ	Convertible	Accessible segons el Codi	4.025,00 €
1106	PTGE de PAU CASALS	C de PAU CASALS	PTGE de SANTA JOAQUIMA	Convertible	Accessible segons el Codi	22.500,00 €
1108	C del SEGRE	CTRA de VIC - EL GUIX	C del TER	Convertible	Accessible segons el Codi	4.550,00 €
1111	C del TER	C del FRANCOLÍ	CTRA de VIC - EL GUIX	Convertible	Accessible segons el Codi	41.250,00 €
1112	C del TER		C del FRANCOLÍ	Convertible	Accessible segons el Codi	750,00 €
1115	C del TER	C del SEGRE		Convertible	Accessible segons el Codi	11.250,00 €
1116	C del TER			Convertible	Accessible segons el Codi	8.750,00 €
1134	C de la CREU GUIXERA		C de la LLIBERTAT	Convertible	Accessible segons el Codi	17.500,00 €
1145	PTGE de BELLATERRA	C de la LLIBERTAT		Convertible	Accessible amb pendent excessiu	61.441,21 €
1147	PTGE de BELLATERRA			Convertible	Accessible segons el Codi	47.805,03 €
1153	C de la MATERNITAT D'ELNA	CTRA de VIC	C de la INDÚSTRIA	Convertible	Accessible segons el Codi	45.000,00 €
1157	C de MAGNET	C del CÓS	PTGE de VILASECA - GARRIGA	Convertible	Accessible segons el Codi	88.388,75 €
1158	C del CÓS	C de la LLUM		Convertible	Accessible segons el Codi	66.421,88 €
1159	C de la LLUM	C del CÓS		Convertible	Accessible segons el Codi	31.228,10 €
1160	C del CÓS	C de TORRENT DELS PREDICADORS	C de MAGNET	Convertible	Accessible segons el Codi	86.687,27 €
1161	C del CÓS	C de MAGNET	C de la LLUM	Convertible	Accessible segons el Codi	18.171,37 €

1198	C dels PREDICADORS	PG de PERE III		Convertible	Accessible segons el Codi	29.581,46 €
1268	C de la VERGE 'ANGUSTIAS'	C del PICANCEL	C del MONTSEC	Convertible	Accessible segons el Codi	26.250,00 €
1269	C de MONTALEGRE	C del PICANCEL	C del MONTSEC	Convertible	Accessible segons el Codi	19.745,24 €
1271	C de MONTALEGRE	C del MONTSEC	PTGE de COLL DE JOU	Convertible	Accessible segons el Codi	45.500,00 €
1274	C de MONTALEGRE		C de SANTA TERESA	Convertible	Accessible segons el Codi	17.500,00 €
1278	C de MONTALEGRE	C de SANTA TERESA	C del PICANCEL	Convertible	Accessible segons el Codi	14.000,00 €
1292	C de l' ERA DEL FIRMAT	C del SOL		Convertible	Accessible amb pendent excessiu	38.710,15 €
1293	C de l' ERA DEL FIRMAT		C del SOL	Convertible	Accessible segons el Codi	52.120,27 €
1315	C de MONTALEGRE	C de l' ALCALDE ARMENGOU	C de GUILLEM CATÀ	Convertible	Accessible segons el Codi	13.750,00 €
1320	C de BALSARENY		PTGE de PUIGBERENGUER	Convertible	Accessible segons el Codi	18.125,00 €
1321	C de BALSARENY	C de l' ALCALDE ARMENGOU		Convertible	Accessible segons el Codi	19.000,00 €
1324	C de MONTALEGRE	C de GUILLEM CATÀ		Convertible	Accessible amb pendent excessiu	19.250,00 €
1378	PTGE de VILADORDIS	C de VILADORDIS		Convertible	Accessible segons el Codi	10.500,00 €
1431	C de FLOR DE LIS	C MAJOR	PTGE de MANUEL IGNASI VALLÈS	Convertible	Accessible segons el Codi	6.050,00 €
1445	C NOU DE VALLDAURA	C de MOSSÈN VALL	C de la LLUM	Convertible	Accessible segons el Codi	9.150,00 €
1446	C de la LLUM		C NOU DE VALLDAURA	Convertible	Accessible segons el Codi	44.445,88 €
1449	C de SANTA AGNÈS	C de la LLUM	C de les JORBETES	Convertible	Accessible segons el Codi	21.000,00 €
1457	C de l' ERA D'EN COMA	C de PONENT	C de les JORBETES	Convertible	Accessible segons el Codi	51.142,26 €
1490	C de MONTALEGRE			Convertible	Accessible segons el Codi	22.500,00 €
1491	C de MONTALEGRE			Convertible	Accessible segons el Codi	3.850,00 €
1494	C de MONTALEGRE			Convertible	Accessible segons el Codi	7.700,00 €
1506	C de FONT I QUER	C de BARCELONA	C de SANSA	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	6.325,00 €
1507	C de FONT I QUER	C de SANSA	C MAJOR	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	14.500,00 €
1525	C de SANT BARTOMEU	C dels CAPUTXINS	C NOU DE SANTA CLARA	Convertible	Accessible segons el Codi	33.404,88 €
1552	C de la PUJADA DEL CASTELL		PTGE de RIBERA	Convertible	Accessible segons el Codi	115.201,01 €
1559	C de la PUJADA DEL CASTELL	PTGE de LLADÓ		Convertible	Accessible segons el Codi	566,05 €
1560	C de la PUJADA DEL CASTELL		PTGE de LLADÓ	Convertible	Accessible segons el Codi	1.235,28 €
1583	PTGE de LLADÓ			Convertible	Accessible segons el Codi	35.199,51 €
1604	C del MIGDIA	C MAJOR	PTGE de SORRIBES	Convertible	Accessible segons el Codi	28.000,00 €
1656	C de CIRCUMVAL.LACIÓ		C de la SÈQUIA	Convertible	Accessible segons el Codi	42.915,83 €
1658	C de CIRCUMVAL.LACIÓ	C de la SÈQUIA	CTRA de VIC	Convertible	Accessible segons el Codi	20.026,75 €
1663	C de les PIQUES	PL de LLISACH	C d' ARBONÈS	Convertible	Accessible segons el Codi	50.778,72 €
1744	C de SANT FRUITÓS	C de SANT VALENTÍ	PL de CATALUNYA	Convertible	Accessible segons el Codi	28.750,00 €
1746	C de SANT FRUITÓS	C del PUJOLET	C de SANT VALENTÍ	Convertible	Accessible segons el Codi	7.000,00 €
1747	C de SANT VALENTÍ	PTGE de SANT FRUITÓS	C de SANT FRUITÓS	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	15.304,21 €
1816	PTGE del GINJOLER	C del GINJOLER		Convertible	Accessible segons el Codi	5.687,50 €
1817	TRV del GINJOLER	C del GINJOLER		Convertible	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1831	C del GINJOLER	TRV del GINJOLER	C de CARRASCO FORMIGUERA	Convertible	Accessible segons el Codi	5.250,00 €
1838	C de la SÈQUIA	C de CIRCUMVAL.LACIÓ		Convertible	Accessible segons el Codi	20.507,36 €
1839	C de CIRCUMVAL.LACIÓ	PTGE de RIBERA		Convertible	Accessible segons el Codi	41.052,50 €
1840	C de la SÈQUIA			Convertible	Accessible segons el Codi	82.250,00 €
1859	C de BILBAO	CTRA de VIC	C de la CARITAT	Convertible	Accessible segons el Codi	80.887,40 €
1870	PTGE de la MERCÈ		C de GAUDÍ	Convertible	Accessible segons el Codi	58.500,00 €
1913	PTGE de la MERCÈ	CTRA del PONT DE VILOMARA		Convertible	Accessible segons el Codi	27.000,00 €
1955	PTGE de la MERCÈ	C de GAUDÍ		Convertible	Accessible segons el Codi	28.903,45 €
1958	C de SANT SALVADOR	C de PUIGTERRÀ DE DALT	C de l' HOSPITAL	Convertible	Accessible segons el Codi	72.500,00 €
1960	C de les FLORS DE MAIG	C de PUIGTERRÀ DE DALT	C del XIPRER	Convertible	Accessible segons el Codi	66.464,09 €
1998	C d' ILDEFONS CERDÀ	PL de JOSEP LLUÍS SERT		Convertible	Accessible segons el Codi	56.000,00 €
2009	C de la PUJADA DEL CASTELL	C del SOL	C de la PUJADA DEL PARC DEL CASTELL	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	154.012,32 €
2013	C del XIPRER	C de les FLORS DE MAIG	C de LLADÓ	Convertible	Accessible segons el Codi	56.329,98 €
2016	C de les FLORS DE MAIG	C del XIPRER	CTRA de VIC	Convertible	Accessible segons el Codi	23.269,21 €
2024	C de SANT BENET	C dels CAPUTXINS	C de SANT MAURICI	Convertible	Accessible segons el Codi	176.105,35 €
2026	PTGE de la COVA I	PTGE de la COVA II		Convertible	Accessible segons el Codi	40.227,54 €
2055	C MAJOR	C de FLOR DE LIS	C de la FONT DEL GAT	Convertible	Accessible segons el Codi	24.600,00 €
2069	C de MAGNET	PTGE de VILASECA - GARRIGA	C de POMPEU FABRA	Convertible	Accessible segons el Codi	95.976,47 €
2072	C de l' ERA D'EN COMA	C de les JORBETES	C MURALLA DE SANT FRANCESC	Convertible	Accessible segons el Codi	22.750,00 €
2099	PL de SANT JORDI	C de BILBAO	C de JOAN JORBA	Convertible	Accessible segons el Codi	8.750,00 €
2101	PL de COTS	C de la VERGE DE L'ALBA	C de l' HOSPITAL	Convertible	Accessible segons el Codi	16.500,00 €
2102	PL de COTS	C de la VERGE DE L'ALBA	C de MOSSÈN JACINT VERDAGUER	Convertible	Accessible segons el Codi	16.500,00 €

2107	C de la DAMA	C del JOC DE LA PILOTA	C de LLUSSÀ	Convertible	Accessible segons el Codi	53.222,51 €
2121	C de SANT MAGÍ	C de ROGER DE FLOR	C de SANT MAURICI	Convertible	Accessible amb pendent excessiu	11.250,00 €
2131	C VELL DE SANTA CLARA	C NOU DE SANTA CLARA	C NOU DE SANTA CLARA	Convertible	Accessible segons el Codi	57.750,00 €
2384	C GENERAL PRIM - PROLONGACIÓ	C del PUJOLET		Inaccessible	Inaccessible	16.500,00 €
					PRESSUPOST TOTAL ETAPA 2:	6.240.878,76 €

ETAPA 3.

baixa prioritat

Dins d'aquesta fase d'execució s'inclouen totes les propostes d'intervenció que s'han de portar a terme en la resta de trams de la trama general. S'executaran les actuacions que afecten a les voreres, als quals o a aquells elements de la via pública que interfereixen a l'itinerari.

Nº TRAM (FID)	NOM DE CARRER	NOM DE CARRER INICIAL	NOM DE CARRER FINAL	DIAGNOSI	ACCESSIBILITAT RESULTANT	PRESSUPOST
19	GRUP del PARE IGNASI PUIG			Convertible	Accessible segons el Codi	26.250,00 €
69	GRUP del PARE IGNASI PUIG			Convertible	Accessible segons el Codi	26.250,00 €
133	B SOL I AIRE			Convertible	Accessible segons el Codi	3.125,00 €
142	C de SARRET I ARBÓS	C de VALÈNCIA	C de SANT JOSEP	Convertible	Accessible segons el Codi	6.750,00 €
159	CTRA del PONT DE VILOMARA		C de SANT BLAI	Convertible	Accessible segons el Codi	7.500,00 €
216	C d' AMADEU VIVES	C de PAU CASALS	C de la PAU	Convertible	Accessible segons el Codi	11.400,00 €
342	AV UNIVERSITÀRIA			Convertible	Accessible segons el Codi	8.750,00 €
361	C del CANIGÓ	C del COLLBAIX	C del PUIGLLANÇADA	Convertible	Accessible si no fos pel pendent excessiu	16.875,00 €
379	C de LLUÍS MILLET	C de PAU CASALS	C de la PAU	Convertible	Accessible si no fos pel pendent excessiu	10.700,00 €
421	C del DOCTOR VALENTÍ MASACHS		CTRA del PONT DE VILOMARA	Convertible	Accessible segons el Codi	6.000,00 €
439	C de MARIA AURÈLIA CAPMANY	CTRA del PONT DE VILOMARA	C de SANT BLAI	Convertible	Accessible segons el Codi	32.500,00 €
445	C de PAU CASALS	C de LLUÍS MILLET	C d' AMADEU VIVES	Convertible	Accessible segons el Codi	18.500,00 €
447	C de LLUÍS MILLET	CTRA de SANTPEDOR	C de PAU CASALS	Convertible	Accessible segons el Codi	11.400,00 €
450	C d' AMADEU VIVES	PTGE de PAU CASALS	C de PAU CASALS	Convertible	Accessible segons el Codi	6.050,00 €
463	C del BISBE RICOMÀ	PTGE de la TORRE D'EN VIÑAS	C de la CONCÒRDIA	Convertible	Accessible segons el Codi	48.125,00 €
467	C de BERNAT DE CABRERA	C de PERE VILELLA	C de BERNAT DE SALLEN	Convertible	Accessible segons el Codi	11.400,00 €
478	C de BERNAT DE SALLEN	AV de les BASES MANRESA	C de BERNAT DE CABRERA	Convertible	Accessible si no fos pel pendent excessiu	3.200,00 €
479	C de PERE VILELLA	AV de les BASES MANRESA	C de BERNAT DE CABRERA	Convertible	Accessible si no fos pel pendent excessiu	12.800,00 €
490	C de BERENGUER CANET		C de la CONCÒRDIA	Convertible	Accessible segons el Codi	5.525,00 €
504	C de LLUÍS MILLET	C de la PAU	C del CAMÍ VELL DE SANTPEDOR	Convertible	Accessible segons el Codi	16.250,00 €
505	C de LLUÍS MILLET	C del CAMÍ VELL DE SANTPEDOR	C del CAMÍ VELL DE SANTPEDOR	Convertible	Accessible segons el Codi	10.625,00 €
514	C del DOCTOR ZAMENHOF	C de la PAU	C de la LLIBERTAT	Convertible	Accessible segons el Codi	5.700,00 €
542	C de JOAN MARAGALL	CAMI de CAL XARRAIRE		Convertible	Accessible segons el Codi	33.412,86 €
545	C de VILATORRADA	C de MONISTROLET	F.H.S.	Convertible	Accessible segons el Codi	26.250,00 €
601	C de SANT JOAN	C de la PUJADA ROJA		Convertible	Accessible segons el Codi	120.930,24 €
604	C de SANT JOAN		PTGE de SANT JOAN	Convertible	Accessible segons el Codi	12.800,00 €
615	C de la PUJADA ROJA	PTGE del FORN	PTGE de la PUJADA ROJA	Convertible	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
660	C de SABADELL	C de la SAGRADA FAMÍLIA	C de FRA JACINT COMA I GALÍ	Convertible	Accessible segons el Codi	8.900,00 €
745	C de ROSA SENSAT		C de LOLA ANGLADA	Convertible	Accessible segons el Codi	14.375,00 €
746	C de ROSA SENSAT			Convertible	Accessible segons el Codi	7.500,00 €
750	C de ROSA SENSAT	AV dels PAÏSOS CATALANS		Convertible	Accessible segons el Codi	40.000,00 €
797	C de SABADELL	C de FRA JACINT COMA I GALÍ	C de VILADORDIS	Convertible	Accessible segons el Codi	16.250,00 €
847	C de GIRONA	C del GINJOLER	C del POETA MISTRAL	Convertible	Accessible segons el Codi	323.417,75 €
867	C de la COMTESSA ERMESSEDA	PTGE de BERNAT OLLER		Convertible	Accessible segons el Codi	6.875,00 €
932	CTRA de VIC	C de NAVARCLES		Convertible	Accessible segons el Codi	2.250,00 €
945	C de la LLIBERTAT	PTGE de BELLATERRA	C de la FONT	Convertible	Accessible segons el Codi	8.200,00 €
947	C del DOCTOR TRUETA	CTRA de SANTPEDOR	C de MENORCA	Convertible	Accessible segons el Codi	5.700,00 €
979	C de SÚRIA	C d' ARAGÓ	PTGE del FERROCARRIL	Convertible	Accessible segons el Codi	7.625,00 €
990	C de SANT RAMON	C de la SÈQUIA	C del ROSSELLÓ	Convertible	Accessible segons el Codi	9.500,00 €

1026	C de TARRAGONA	PTGE de TARRAGONA	C de SOLSONA	Convertible	Accessible segons el Codi	7.800,00 €
1034	C de BALSARENY	C de SOLSONA		Convertible	Accessible segons el Codi	12.500,00 €
1035	CAMI de la GRAVERA		C de BALSARENY	Convertible	Accessible segons el Codi	23.843,75 €
1036	C de SOLSONA	C de SANT ELOI	C de TARRAGONA	Convertible	Accessible si no fos pel pendent excessiu	20.125,00 €
1038	C de SOLSONA	C de TARRAGONA	C de BALSARENY	Convertible	Accessible si no fos pel pendent excessiu	3.750,00 €
1039	AV de TUDELA		PTGE de PADRÓ	Convertible	Accessible segons el Codi	8.750,00 €
1140	PL de MALLORCA	C del BISBE TORRAS I BAGES	C de la SÈQUIA	Convertible	Accessible segons el Codi	3.200,00 €
1193	CAMI de la GRAVERA	C de BALSARENY		Convertible	Accessible segons el Codi	37.500,00 €
1244	AV de TUDELA		CAMI de la GRAVERA	Convertible	Accessible si no fos pel pendent excessiu	2.250,00 €
1275	C de GUILLEM CATÀ	C de SANTA TERESA		Convertible	Accessible segons el Codi	6.750,00 €
1309	CAMI de la GRAVERA	AV de TUDELA		Convertible	Accessible si no fos pel pendent excessiu	7.500,00 €
1313	C de SOLSONA		C de SANT ELOI	Convertible	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
1329	C de GIRONA	PTGE de CECCHINI	C de l' ALCALDE ARMENGOU	Convertible	Accessible si no fos pel pendent excessiu	7.800,00 €
1348	C de la LLUM	C de SANTA AGNÈS	C de RAMON LLULL	Convertible	Accessible segons el Codi	73.941,03 €
1381	C de la PROVIDÈNCIA	AV de FRANCESC MACIÀ	C de VILADORDIS	Convertible	Accessible segons el Codi	6.400,00 €
1448	C de la LLUM	C NOU DE VALLDAURA		Convertible	Accessible segons el Codi	83.077,94 €
1451	C de la LLUM		C de SANTA AGNÈS	Convertible	Accessible segons el Codi	14.305,97 €
1467	C de la PROVIDÈNCIA	AV de FRANCESC MACIÀ	AV de FRANCESC MACIÀ	Convertible	Accessible segons el Codi	6.400,00 €
1515	C de CIRCUMVAL.LACIÓ		C de la PUJADA DEL CASTELL	Convertible	Accessible segons el Codi	6.050,00 €
1544	PL de l' ONZE DE SETEMBRE	PG de PERE III	PG de PERE III	Convertible	Accessible segons el Codi	6.000,00 €
1566	C de NUMÀNCIA	C de LEPANT	C de BAILÈN	Convertible	Accessible segons el Codi	3.375,00 €
1820	C del GINJOLER	C de l' ALCALDE ARMENGOU	C de GIRONA	Convertible	Accessible segons el Codi	6.225,00 €
1832	C de JOAN JORBA	PTGE de JOAN JORBA	CTRA de VIC	Convertible	Accessible segons el Codi	3.375,00 €
1836	C de GAUDÍ	CTRA de VIC	PTGE de la MERCÈ	Convertible	Accessible segons el Codi	8.875,00 €
1957	C de la CARITAT	C de la VERGE DE L'ALBA	C de BILBAO	Convertible	Accessible segons el Codi	6.750,00 €
1967	C dels CINTAIRES	C del BISBE TORRAS I BAGES	C de BARMES	Convertible	Accessible segons el Codi	11.400,00 €
2037	C de la SÈQUIA	C de SANT RAMON	PL de MALLORCA	Convertible	Accessible segons el Codi	1.050,00 €
2093	C de BILBAO	C de la CARITAT	PL de SANT JORDI	Convertible	Accessible segons el Codi	13.500,00 €
2142	C del BISBE TORRAS I BAGES	C de GUIFRÉ EL PELÓS	C dels CINTAIRES	Convertible	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.700,00 €
2191		C de NARCÍS MONTURIOL	C de NARCÍS MONTURIOL	Convertible	Accessible segons el Codi	269.082,30 €
2192	C de NARCÍS MONTURIOL			Convertible	Accessible segons el Codi	42.980,13 €
2438	C del PARE TORRA	C de BARCELONA	PTGE de CECCHINI	Convertible	Accessible si no fos pel pendent excessiu	7.450,00 €
2462	C de NARCÍS MONTURIOL			Convertible	Accessible segons el Codi	3.125,00 €
					PRESSUPOST TOTAL ETAPA 3:	1.680.491,97 €

#### ETAPA 4.

molt baixa prioritat

Dins d'aquesta fase d'execució s'inclouen tota la resta d'actuacions en quals que, tot i necessitar intervenció no s'han executat inicialment -per la manca d'intervenció en vorera-. En aquesta fase, NO s'inclouen els trams que pertanyen al Polígon Industrial de Bufalvent que, degut a les característiques de la zona, l'ús del recorregut de vianants és especialment menor que en la resta del municipi. En aquest cas, en la taula, coincideix la diagnosi amb l'accessibilitat resultant perquè els trams ja són accessibles d'entrada, pel que fa a l'itinerari, i tant sols tindran algun gual pendent d'intervenir.

Nº TRAM (FID)	NOM DE CARRER	NOM DE CARRER INICIAL	NOM DE CARRER FINAL	DIAGNOSI / ACCESSIBILITAT RESULTANT	PRESSUPOST
1	GRUP del PARE IGNASI PUIG			Accessible segons el Codi	2.500,00 €
15	C de JOSEP ESTEVE			Accessible segons el Codi	10.000,00 €
16	C de la SALUT	C del MAS D'EN ROCA		Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
41	C de MARCOS REDONDO	C de DAMIÀ RIUS	C d' AGUSTI COLL	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
42	AV dels PAÏSOS CATALANS		C d' AGUSTI COLL	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
43	AV dels PAÏSOS CATALANS	C d' AGUSTI COLL		Accessible segons el Codi	10.000,00 €
45	C d' AGUSTI COLL	AV dels PAÏSOS CATALANS	C de MARCOS REDONDO	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
48	C de la SALUT	C de VILAMAJOR	C del MAS D'EN ROCA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
70	GRUP del PARE IGNASI PUIG			Accessible segons el Codi	5.000,00 €
73	GRUP del PARE IGNASI PUIG			Accessible segons el Codi	7.500,00 €
74	GRUP del PARE IGNASI PUIG			Accessible segons el Codi	5.000,00 €
100	CTRA de SANT JOAN	F.H.S.	PL del MIL LENARI CATALUNYA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
104	C de FERRER VIDAL		C del CÓS	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
105	CTRA de SANT JOAN	PORTERIA CEMENTIRI	F.H.S.	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
107	CTRA de CARDONA	C de FRANCESC MORAGAS	C de FERRER VIDAL	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
113	C de FRANCESC MORAGAS	C de la PREVISIÓ	C de la FONT DELS 'PANYOS'	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
114	C de FRANCESC MORAGAS	C del CÓS	C de la PREVISIÓ	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
115	C del CÓS	C de FRANCESC MORAGAS	C de FERRER VIDAL	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
117	C de la PREVISIÓ	C de FRANCESC MORAGAS	C de FERRER VIDAL	Accessible segons el Codi	7.500,00 €
119	C de la FONT DELS 'PANYOS'	C de FERRER VIDAL		Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
120	C de FERRER VIDAL	C del CÓS	C de la PREVISIÓ	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
146	C de PUIG I CADAFALCH		C de DOMENECH I MONTANER	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
168	C de JOAN FUSTER	C de MERCÈ RODOREDÀ	AV dels PAÏSOS CATALANS	Accessible segons el Codi	12.500,00 €
169	C de MERCÈ RODOREDÀ	PTGE de MONTSERRAT ROIG	PG de JOAN MIRÓ	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
172	C d' ÀLVAR AALTO	C d' ALEXANDRE SOLER	C de ROVIRA I TRIAS	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
174	C de JOAN FUSTER		C de MERCÈ RODOREDÀ	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
178	C de MERCÈ RODOREDÀ	C de JOAN FUSTER	PTGE de MONTSERRAT ROIG	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
183	PG de JOAN MIRÓ	C de MERCÈ RODOREDÀ	C d' ILDEFONS CERDÀ	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
185	C d' ALEXANDRE SOLER	C d' ÀLVAR AALTO	C de ROVIRA I TRIAS	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
195	PG de JOAN MIRÓ	C d' ILDEFONS CERDÀ	C de PUIG I CADAFALCH	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
196	C de ROVIRA I TRIAS	C d' ÀLVAR AALTO		Accessible segons el Codi	2.500,00 €
197	C de PABLO PICASSO	C de ROVIRA I TRIAS	C d' ÀLVAR AALTO	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
198	C d' ÀLVAR AALTO	C de PABLO PICASSO		Accessible segons el Codi	2.500,00 €
200	C de PUIG I CADAFALCH	C de PABLO PICASSO		Accessible segons el Codi	5.000,00 €
203	C de PABLO PICASSO	C de PUIG I CADAFALCH	C de ROVIRA I TRIAS	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
205	C de ROVIRA I TRIAS		C de PUIG I CADAFALCH	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
206	C de PUIG I CADAFALCH	PL de CAL GRAVAT	C de ROVIRA I TRIAS	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
209	C d' AGUSTI COLL	C de MARCOS REDONDO	C de CAIETÀ MENSA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
214	C de la PAU	C de LLUÍS MILLET	C d' AMADEU VIVES	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
215	C de SANTA JOAQUIMA	C de PAU CASALS	CTRA de SANTPEDOR	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €

217	C de SANT CRISTÒFOL	C de SANT JOAN D'EN COLL	C de la TRIETA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
219	AV de les BASES MANRESA		PL de PRAT DE LA RIBA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
220	C de ROGER DE FLOR	C de SANT MAGÍ	C de la PROVIDÈNCIA	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
222	C de la FONERIA	CTRA del PONT DE VILOMARA	C de GAUDÍ	Accessible segons el Codi	5.100,00 €
223	C de JOSEP ESTEVE	C d' OLEGUER MIRÓ		Accessible segons el Codi	7.500,00 €
227	C d' ALEXANDRE SOLER	C de ROVIRA I TRIAS	C de PUIG I CADAVALCH	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
231	C de SANT JAUME	C de la DIVINA PASTORA	C d' OMS I DE PRAT	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
233	C de la LEMMERZ	C de MONISTROLET	C de TORROELLA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
234	C de TORROELLA	AV de la PIRELLI	C de VILATORRADA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
240	AV de la PIRELLI	C de MONISTROLET		Accessible segons el Codi	5.000,00 €
241	AV de la PIRELLI	CTRA de SANT JOAN	C d' IRENE POLO ROIG	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
243	AV de la PIRELLI	C d' IRENE POLO ROIG	C de MONISTROLET	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
249	C de MADRID	C de SARAGOSSA	C de RAJADELL	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
253	C del CADÍ	C de NÚRIA	C del PIRINEU	Accessible si no fos pel pendent excessiu	2.500,00 €
259	C del CADÍ	C del COLLBAIX		Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
263	C del COLLBAIX	C del CADÍ	C del CANIGÓ	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
265	C del CANIGÓ	C del PIRINEU	C del COLLBAIX	Accessible si no fos pel pendent excessiu	7.500,00 €
275	CTRA de SANTPEDOR	C de VALENTÍ ALMIRALL	PL de la CREU	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
276	AV de les BASES MANRESA	C de la LLIBERTAT	C de la CREU GUIXERA	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
308	C de CALLÚS	PL de la DEMOCRÀCIA	C del PUIGLLANÇADA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
317	C de SANT ANTONI ABAT	C del PLA DELS AMETLLERS	C de la PICA D'ESTATS	Accessible si no fos pel pendent excessiu	2.500,00 €
321	C de la FLORIDA	C de SANT ANTONI ABAT	C del CADÍ	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
332	C de SACLOSA	C del BRUC	PTGE de CATALUNYA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
335	C d' ÀNGEL GUIMERA	C de PUIGTERRÀ DE BAIX	PG de PERE III	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
337	C de CARRIÓ	PL de la INDEPENDÈNCIA	C d' ÀNGEL GUIMERA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
343	C de la LEMMERZ	C de TORROELLA		Accessible segons el Codi	5.000,00 €
346	C de MADRID	C de RAJADELL	CAMI de la FONT DEL FIL	Accessible si no fos pel pendent excessiu	2.500,00 €
347	C del PIRINEU	C de MADRID	CAMI de la GRAVERA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
351	C de SANTIAGO RUSIÑOL	C de SOLSONA	C del MESTRE ALBAGÉS	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
354	C del PUIGLLANÇADA	C de CALLÚS		Accessible si no fos pel pendent excessiu	2.500,00 €
359	C del PIRINEU	C del PEDRAFORCA	C de l' ANETO	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
364	C de la FLORIDA	C del PUIGLLANÇADA	C del PUIGMAL	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
370	C del PUIGLLANÇADA		C de la FLORIDA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
375	C del PIRINEU		C de MADRID	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
382	C de PAU CASALS	C d' ENRIC MORERA	C de LLUÍS MILLET	Accessible segons el Codi	5.100,00 €
383	C de JAUME AMERGÓS	CTRA de SANTPEDOR	C de PERE VILELLA	Accessible si no fos pel pendent excessiu	2.500,00 €
386	C de PEP VENTURA	CTRA de SANTPEDOR	PTGE de PEP VENTURA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
399	C del PIRINEU	C de l' ANETO		Accessible segons el Codi	5.000,00 €
400	C de FRANCESC JUANOLA	C d' OMS I DE PRAT	C de SANT MAGÍ	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
401	C de SANT MAGÍ	C de FRANCESC JUANOLA	C de SANT JAUME	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
408	CTRA del PONT DE VILOMARA	C de SANT CRISTÒFOL		Accessible segons el Codi	5.000,00 €
414	C del DOCTOR VALENTÍ MASACHS	C de SANT LLÀTZER		Accessible si no fos pel pendent excessiu	2.500,00 €
415	C de SANT LLÀTZER	C del DOCTOR VALENTÍ MASACHS	C de SANT BLAI	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
423	CTRA del PONT DE VILOMARA		C del DOCTOR VALENTÍ MASACHS	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
424	C de SANT LLÀTZER		C de SANT MAGÍ	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
429	C de SANT LLÀTZER	C d' OMS I DE PRAT	C de la DIVINA PASTORA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
430	C de MARIA AURÈLIA CAPMANY	C del BEAT JOAN GRANDE	C de SANT LLÀTZER	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
431	C de SANT MAGÍ	C de SANT LLÀTZER	C del BEAT JOAN GRANDE	Accessible si no fos pel pendent excessiu	2.500,00 €
449	C d' AMADEU VIVES	CTRA de SANTPEDOR	PTGE de PEP VENTURA	Accessible si no fos pel pendent excessiu	2.500,00 €
464	C de BERNAT DE SALLET	C de BERNAT DE CABRERA	C de la CONCÒRDIA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
465	C de PERE VILELLA	C de BERNAT DE CABRERA	C de JAUME AMERGÓS	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
484	CTRA de SANTPEDOR	C de BERNAT DE CABRERA	C de JAUME AMERGÓS	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
485	C d' ENRIC MORERA	CTRA de SANTPEDOR	C de PAU CASALS	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
486	C de la PAU	C del DOCTOR ZAMENHOF	C d' ENRIC GRANADOS	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
491	CTRA de SANTPEDOR	C de JAUME AMERGÓS		Accessible segons el Codi	2.500,00 €
497	C de PAU CASALS	C de CERVANTES	C d' ENRIC MORERA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
498	C de la PAU	C d' ENRIC MORERA	C de LLUÍS MILLET	Accessible segons el Codi	7.500,00 €
502	C del CAMÍ VELL DE SANTPEDOR		C de LLUÍS MILLET	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
503	C d' ENRIC MORERA	C de PAU CASALS	C de la PAU	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
506	C de CERVANTES	C de PAU CASALS	C de la PAU	Accessible segons el Codi	5.000,00 €

507	C de la PAU	C de CERVANTES	C d' ENRIC MORERA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
508	C de la PAU	C d' ENRIC GRANADOS	C de CERVANTES	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
512	C de la PAU		C del DOCTOR ZAMENHOF	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
513	C de la LLIBERTAT	AV de les BASES MANRESA	C del DOCTOR ZAMENHOF	Accessible segons el Codi	7.500,00 €
515	C del DOCTOR ZAMENHOF	CTRA de SANTPEDOR	C de la PAU	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
527	AV de les BASES MANRESA	PL de la CREU	C DARRERA CASES BARATES	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
528	C de la PAU	PL de la CREU		Accessible segons el Codi	2.500,00 €
531	C de la LLIBERTAT	C DARRERA CASES BARATES	AV de les BASES MANRESA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
539	C del MESTRE ALBAGÉS	C de SANTIAGO RUSIÑOL	PTGE de PADRÓ	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
549	AV de la PIRELLI	C de TORROELLA		Accessible segons el Codi	5.000,00 €
550	C de TORROELLA	C de VILATORRADA	C de la LEMMERZ	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
555	C de SANT LLÀTZER	C de SANT BLAI		Accessible segons el Codi	5.000,00 €
556	C de SANT BLAI	C de SANT LLÀTZER		Accessible segons el Codi	5.000,00 €
557	C de SANT BLAI	C de SANT JAUME	C de SANT LLÀTZER	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
559	C de SANT JAUME	C d' OMS I DE PRAT	C de SANT MAGÍ	Accessible segons el Codi	7.500,00 €
561	C de SANT MAGÍ	C de SANT MAURICI	C de FRANCESC JUANOLA	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
562	C de SANT JAUME	C del PINTOR MORELL	C de SANT BLAI	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
563	C del PINTOR MORELL	C de SANT MAURICI	C de SANT JAUME	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
565	C de SANT MAURICI	C de SANT MAGÍ	C del PINTOR MORELL	Accessible segons el Codi	7.500,00 €
566	C de SANT BLAI	CTRA del PONT DE VILOMARA	C de SANT JAUME	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
567	CTRA del PONT DE VILOMARA	C de SANT BLAI		Accessible segons el Codi	10.000,00 €
568	C de SALLENT	PL de PRAT DE LA RIBA	C d' ARTÉS	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
569	AV dels DOLORS	PL de PRAT DE LA RIBA	C d' ARTÉS	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
570	C d' ARTÉS	C de SALLENT	AV dels DOLORS	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
571	AV dels DOLORS	PL de PRAT DE LA RIBA	C de BERGA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
573	C d' ARTÉS	CTRA de VIC	C de SALLENT	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
576	C de SALLENT	C d' ARTÉS	C d' AVINYÓ	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
600	C de SANT JOAN	CTRA de VIC	C de la PUJADA ROJA	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
636	C de la TRIETA	C de SABADELL	C de la FONT DELS CAPELLANS	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
649	C de JOAN PELFORT	C de SANT BLAI		Accessible segons el Codi	5.000,00 €
650	CTRA del PONT DE VILOMARA			Accessible segons el Codi	2.500,00 €
652	C de SANT RAFAEL	CTRA del PONT DE VILOMARA	C de JOAN PELFORT	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
657	C del MONTCAU	C de LLEVANT	C de VILADORDIS	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
665	C de l' ARQUITECTE MONTAGUT	CTRA de VIC	C de SANT JOAN D'EN COLL	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
667	CTRA de VIC	C de la MATERNITAT D'ELNA	C de l' ARQUITECTE MONTAGUT	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
672	C de SANT JOAN D'EN COLL - PROLONGACIÓ	AV dels PAÍSOS CATALANS	C de SANT JOAN	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
674	C de la FONT DELS CAPELLANS	C de la FONT DELS CAPELLANS - CASA RAIET		Accessible segons el Codi	5.000,00 €
684	C de la FONT DELS CAPELLANS	C de l' ARQUITECTE MONTAGUT	C de la FONT DELS CAPELLANS - CASA RAIET	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
695	C de SABADELL	C de la SAGRADA FAMÍLIA	C de l' ARQUITECTE MONTAGUT	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
702	C de SANT VALENTÍ	C del BRUC	PTGE de SANT FRUITÓS	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
719	C del POETA MISTRAL	C de l' ALCALDE ARMENGOU	C de GIRONA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
726	C de l' ARQUITECTE MONTAGUT	C de SANT CRISTÓFOL		Accessible segons el Codi	2.500,00 €
727	C de la SAGRADA FAMÍLIA	GRUP FONT DELS CAPELLANS	C de SABADELL	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
728	GRUP FONT DELS CAPELLANS	C de la SAGRADA FAMÍLIA		Accessible segons el Codi	5.000,00 €
735	C de FRA JACINT COMA I GALÍ	PL de la PAU	GRUP FONT DELS CAPELLANS	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
737	C de GRANOLLERS	PL de la FONT	C de SABADELL	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
740	C de GRANOLLERS	PL de la FONT	PL de la PAU	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
747	C de GRANOLLERS	C de FRA JACINT COMA I GALÍ	AV dels PAÍSOS CATALANS	Accessible segons el Codi	7.500,00 €
756	C del MONTCAU	PTGE de MISSER MAS	C de LLEVANT	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
758	C del MONTCAU	C de FRA JACINT COMA I GALÍ	PTGE de MISSER MAS	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
760	C de LLEVANT	C del MONTCAU	PTGE de MISSER MAS	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
762	C de la PROVIDÈNCIA	C de ROGER DE FLOR	C del PINTOR MORELL	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
764	C de VILADORDIS	C de TERRASSA	C de BÈTLEM	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
769	C de JOAN FUSTER	CTRA del PONT DE VILOMARA	AV dels PAÍSOS CATALANS	Accessible segons el Codi	12.500,00 €
771	C de JOAN FUSTER	CTRA del PONT DE VILOMARA		Accessible segons el Codi	2.500,00 €
775	C de GAUDÍ	C de la SAGRADA FAMÍLIA	C de VILADORDIS	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
776	CTRA del PONT DE VILOMARA	AV de FRANCESC MACIÀ	C de VILADORDIS	Accessible si no fos pel pendent excessiu	2.600,00 €
777	C de VILADORDIS	C de GAUDÍ	C de SANT CRISTÓFOL	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
778	C del VALLÈS	C de GAUDÍ	C de l' EMPORDÀ	Accessible segons el Codi	5.000,00 €

782	C de GAUDÍ	C de l' ARQUITECTE MONTAGUT	C de la SAGRADA FAMÍLIA	Accessible segons el Codi	15.000,00 €
784	C de l' ARQUITECTE MONTAGUT	C de SANT CRISTÒFOL	C de GAUDÍ	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
786	C de GAUDÍ	C de l' ARQUITECTE MONTAGUT	C de l' ARQUITECTE MONTAGUT	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
787	C de SANT CRISTÒFOL	C de l' ARQUITECTE MONTAGUT	C de la SAGRADA FAMÍLIA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
788	C de la SAGRADA FAMÍLIA	C de GAUDÍ	C de SANT CRISTÒFOL	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
790	C de SANT CRISTÒFOL	C de VILADORDIS	C del VALLÈS	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
793	C de SANT CRISTÒFOL	C de FRA JACINT COMA I GALÍ	C de VILADORDIS	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
799	C de ROGER DE FLOR	C de la PROVIDÈNCIA	CTRA del PONT DE VILOMARA	Accessible segons el Codi	7.500,00 €
800	C de la PROVIDÈNCIA	C de VILADORDIS	C de ROGER DE FLOR	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
803	C de VILADORDIS	C de la PROVIDÈNCIA	CTRA del PONT DE VILOMARA	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
839	C de VILADORDIS	C de BETLEM	C del MONTCAU	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
846	C del GENERAL PRIM	C de LEPANT	C de TARRAGONA	Accessible segons el Codi	7.500,00 €
848	C de l' ALCALDE ARMENGOU	C de LLEIDA	C del POETA MISTRAL	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
849	C de MOSSÈN JACINT VERDAGUER	PL de SANT JORDI	PTGE de JOAN JORBA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
853	PG del RIU	PL de la REFORMA	el PONT DE LA REFORMA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
859	C del DOCTOR ESTEVE	C de SOLER I MARCH	C de SARRET I ARBÓS	Accessible si no fos pel pendent excessiu	2.500,00 €
870	C del DIBUIXANT JOAN VILANOVA	C de FRANCESC MORAGAS	C de PRUDENCI COMELLAS	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
871	C del DOS DE MAIG	PTGE de SINERA	CTRA de CARDONA	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
882	C de MARTÍ I JULIÀ	PTGE de CATALUNYA	C dels TRES ROURES	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
884	C de SACLOSA		C del BRUC	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
893	C NOU DE SANTA CLARA	C del PEIX		Accessible si no fos pel pendent excessiu	7.500,00 €
894	C de FRANCESC JUANOLA	C del DOCTOR LLATJÓS	C de la DIVINA PASTORA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
907	C d' AMAT I PINIELLA	PL de MOSSÈN PLANAS	C de les TORTONYES	Accessible si no fos pel pendent excessiu	2.500,00 €
909	C de SANT JOSEP		C de SARRET I ARBÓS	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
917	AV dels DOLORS	C de BERGA	C de BERGA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
919	AV dels DOLORS	C d' ARTÈS	C d' AVINYÓ	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
921	C d' AVINYÓ	C de SALLENT	AV dels DOLORS	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
925	C de CASTELLTALLAT	C de SALLENT	C de CASTELLET	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
928	C de NAVARCLES	C de CASTELLET	C de SALLENT	Accessible segons el Codi	5.100,00 €
931	C de NAVARCLES	CTRA de VIC	C de CASTELLET	Accessible si no fos pel pendent excessiu	2.500,00 €
939	C de CASTELLADRAL	C de CASTELLTALLAT	CAMI de la TORRE D'EN CARRERAS - CASA FELIP	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
944	C de la CREU GUIXERA	C de la LLIBERTAT	C de la FONT	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
946	C de la FONT	C de la LLIBERTAT	C de la CREU GUIXERA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
972	C del PURGATORI	C NOU DE SANTA CLARA	PL del PARC DE RAMON ESTRADA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
976	PTGE del FERROCARRIL	C de SÚRIA	C de la FONT DEL GAT	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
981	C de PAU CLARIS	C dels CINTAIRES	C de GUIFRÉ EL PELÓS	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
982	C de GUIFRÉ EL PELÓS	C de PAU CLARIS	C de la SÈQUIA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
986	C de PAU CLARIS	C de l' ABAT OLIBA	C dels CINTAIRES	Accessible si no fos pel pendent excessiu	2.500,00 €
991	C de la SÈQUIA	C del ROSSELLÓ	PTGE dels DIPÒSITS VELLS	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
994	C de PRUDENCI COMELLAS	C del DOS DE MAIG	C del DIBUIXANT JOAN VILANOVA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
995	C de BERNAT OLLER	C del DOS DE MAIG		Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1001	C de VALENTÍ ALMIRALL	CTRA de SANTPEDOR	C de GUIFRÉ EL PELÓS	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1004	CTRA de SANTPEDOR	C del DOCTOR TRUETA	C de VALENTÍ ALMIRALL	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1008	C del DOCTOR TRUETA	C de MENORCA	C de la LLIBERTAT	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
1016	C de la FONT	C de MENORCA	C de la LLIBERTAT	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
1020	C de la CREU GUIXERA		AV de les BASES MANRESA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1042	PG de PERE III	PL de l' ONZE DE SETEMBRE	C de la SÈQUIA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1043	PG de PERE III	PL de l' ONZE DE SETEMBRE	C de la SÈQUIA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1045	PG de PERE III	C de la SÈQUIA	PL de la BONAVISTA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1049	PG de PERE III	PL d' ESPANYA	C del PRIMER DE MAIG	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1050	C del PRIMER DE MAIG	PG de PERE III		Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1059	PL de la INDEPENDÈNCIA	C del CARDENAL LLUCH	C del CANONGE MONTANYÀ	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1060	C del CARDENAL LLUCH	PG de PERE III	C de POMPEU FABRA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1072	PL 8 DE MARÇ	C del CÓS	C de RAMON LLULL	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1073	C del DOS DE MAIG	C del CÓS	C NOU DE VALLDAURA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1074	PL 8 DE MARÇ	C de RAMON LLULL	C del CÓS	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1078	C del DOS DE MAIG	CTRA de CARDONA	C del CÓS	Accessible segons el Codi	7.500,00 €
1082	C del DOS DE MAIG	C NOU DE VALLDAURA	C de RAMON LLULL	Accessible segons el Codi	7.500,00 €
1083	C del BRUC	C del CÓS	CTRA de CARDONA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €

1087	C del CÓS		C del BRUC	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1088	C del BRUC	C NOU DE VALLDAURA	C del CÓS	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1097	C de la PAU	C d' AMADEU VIVES		Accessible segons el Codi	7.500,00 €
1103	C de SANTA JOAQUIMA		C de PAU CASALS	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
1105	C de PAU CASALS	PTGE de PAU CASALS	C de SANTA JOAQUIMA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1119	C de CASTELLADRAL	CTRA de VIC	C de CASTELLTALLAT	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1136	C de la CREU GUIXERA	CTRA de SANTPEDOR		Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1138	C del BISBE TORRAS I BAGES	PL de MALLORCA	PTGE CAMÍ VELL DE SANTPEDOR	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
1154	PG de PERE III	C de la SÈQUIA	PL de la BONAVIDA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1155	C d' ARAGÓ	C del PRIMER DE MAIG	C de CAMPS I FABRÉS	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1156	PTGE de VILASECA - GARRIGA		C de MAGNET	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1173	PL de la INDEPENDÈNCIA	C de CARRIÓ		Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1175	C del CARDENAL LLUCH	C de POMPEU FABRA	PL de la INDEPENDÈNCIA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1178	C de SACLOSA	PL de la INDEPENDÈNCIA		Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1180	PL de la INDEPENDÈNCIA	C de CARRIÓ	C de SACLOSA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1181	C del CANONGE MONTANYÀ	PL de la INDEPENDÈNCIA		Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1182	PL de la INDEPENDÈNCIA	C del CARDENAL LLUCH		Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1183	PL de la INDEPENDÈNCIA		C del CANONGE MONTANYÀ	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1189	C de BARCELONA	C del GINJOLER	C del POETA MISTRAL	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
1190	C de FONT I QUER		C de SARRET I ARBÓS	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
1233	C de JOSEP AROLA	C de l' ALCALDE EMILIA MARTÍNEZ	C de l' ALCALDE FRANCESC MARCET	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1237	C de MOIÀ	C de SALLENT	C de CASTELLADRAL	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1239	C de CASTELLADRAL	C de MOIÀ	C de SALLENT	Accessible segons el Codi	5.100,00 €
1256	C de JOSEP AROLA	AV dels DOLORS	C d' ESTANISLAU CASAS	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1259	C del DOCTOR ESTEVE	C de MOSSÈN SERAPI FARRÉ	C de BARCELONA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1261	C de BARCELONA	C de SANTA TERESA	C del DOCTOR ESTEVE	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
1265	C del DOCTOR ESTEVE	PTGE de SANSA	C de MOSSÈN SERAPI FARRÉ	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1281	C de FLOR DE LIS	C de MOSSÈN SERAPI FARRÉ	AV de les BASES MANRESA	Accessible segons el Codi	7.500,00 €
1288	C de PUIGTERRÀ DE BAIX	PTGE de PUIGTERRÀ DE BAIX	C d' ÀNGEL GUIMERÀ	Accessible si no fos pel pendent excessiu	2.500,00 €
1289	C de CIRCUMVAL·LACIÓ	C d' ÀNGEL GUIMERÀ	C de l' ERA DEL FIRMAT	Accessible si no fos pel pendent excessiu	7.500,00 €
1296	C del BONSUCCÉS	C de SANT JOAN BAPTISTA DE LA SALLE	C de PUIGTERRÀ DE BAIX	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
1297	C de PUIGTERRÀ DE BAIX	C del BONSUCCÉS	PTGE de PUIGTERRÀ DE BAIX	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1299	C del BONSUCCÉS	C de PUIGTERRÀ DE BAIX	C de l' ERA DEL FIRMAT	Accessible si no fos pel pendent excessiu	2.500,00 €
1303	CTRA de CARDONA	C MURALLA DE SANT DOMÈNEC	C TORRENT DELS PREDICADORS	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1318	C de TARRAGONA	C de l' ALCALDE ARMENGOU	PTGE de TORTOSA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1322	C de l' ALCALDE ARMENGOU	C de MONTALEGRE	C de BALSARENY	Accessible si no fos pel pendent excessiu	2.500,00 €
1325	C de TARRAGONA	C del GENERAL PRIM	C de BAILÈN	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1326	C de TARRAGONA	C de BAILÈN	PTGE de TARRAGONA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1327	C de TARRAGONA	PTGE de TORTOSA	C del GENERAL PRIM	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1328	C de l' ALCALDE ARMENGOU		C de TARRAGONA	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
1330	C de l' ALCALDE ARMENGOU	C del POETA MISTRAL		Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1342	CTRA de VIC	PL PORXADA	C de SANT JOAN BAPTISTA DE LA SALLE	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1349	C del BRUC	PG del RIU	C de VÍCTOR BALAGUER	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1350	C del DOS DE MAIG	C de VÍCTOR BALAGUER	PL del MIL·LENARI CATALUNYA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1352	C de MOSSÈN VALL	C de RUBIÓ I ORS	C de les JORBETES	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1353	C de FOLCH I TORRES	C de RUBIÓ I ORS	PG del RIU	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1357	C d' AUSIÀS MARC	C del BRUC	C del DOS DE MAIG	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1363	C de MOSSÈN VALL	C MURALLA DE SANT FRANCESC	C de RUBIÓ I ORS	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1374	C de VILADORDIS	C de JOAN BROSSA	C de la PROVIDÈNCIA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1398	C del DOS DE MAIG	PARC DE LA FLORINDA	C d' AUSIÀS MARC	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
1417	C de MOSSÈN SERAPI FARRÉ	C de SANT JOSEP	PTGE de PAU SABATER	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1419	C de SANT JOSEP	PTGE de JOVER	C de MOSSÈN SERAPI FARRÉ	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1434	C del BRUC	C d' AUSIÀS MARC	C de les JORBETES	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1435	C de VÍCTOR BALAGUER	C del BRUC	C del DOS DE MAIG	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1436	C de RAMON LLULL	C de la LLUM	C del DOS DE MAIG	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1438	C del DOS DE MAIG	C d' AUSIÀS MARC	C de VÍCTOR BALAGUER	Accessible segons el Codi	7.500,00 €
1452	C de les JORBETES	C del BEAT PAGÈS	C de MOSSÈN VALL	Accessible segons el Codi	5.000,00 €

1464	C d' IGNASI DOMÈNECH PUIGCERCÓS		CTRA del PONT DE VILOMARA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1475	CTRA del PONT DE VILOMARA	C de la FONERIA	C de l' ARQUITECTE MONTAGUT	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1484	C de BARCELONA	C del POETA MISTRAL	C de SANTA TERESA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1500	C del POETA MISTRAL	C de GIRONA	C de BARCELONA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1503	C de GIRONA	C del POETA MISTRAL		Accessible si no fos pel pendent excessiu	2.500,00 €
1504	C MAJOR	C de FONT I QUER	PTGE d' ORIENT	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
1512	C del PRIMER DE MAIG		C de CARRASCO FORMIGUERA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1513		PG de PERE III	C de CIRCUMVAL.LACIÓ	Accessible si no fos pel pendent excessiu	2.500,00 €
1514	PG de PERE III	PL d' ESPANYA		Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1546	PG de PERE III	C del PRIMER DE MAIG	PL de l' ONZE DE SETEMBRE	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1548	PG de PERE III		PL de l' ONZE DE SETEMBRE	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1549	C de la SÈQUIA		PG de PERE III	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
1550	C de la SÈQUIA	PG de PERE III	C de la CERDANYA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1565	C de SARRET I ARBÓS	C del DOCTOR ESTEVE	C de VALÈNCIA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1567	C de LEPANT	AV de TUDELA	C de NUMÀNCIA	Accessible si no fos pel pendent excessiu	2.500,00 €
1569	C de NAVARRA	C del PINTOR BASIANA	C de la COMTESSA ERMESSEDA	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
1570	C del PINTOR BASIANA	C de NAVARRA	C de BAMBOLOR	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1573	C de BAILÈN	C de NUMÀNCIA	C de SANT ELOI	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
1574	C de BAILÈN	PTGE de CAN SALDES	C de NUMÀNCIA	Accessible si no fos pel pendent excessiu	2.500,00 €
1661	CTRA del PONT DE VILOMARA	AV de BERTRAND I SERRA	C de la TRIETA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1727	C de NUMÀNCIA	C de LLEIDA	C de LEPANT	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1728	C de LEPANT	C de NUMÀNCIA	C del GENERAL PRIM	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
1729	C del GENERAL PRIM	PL de l' EXCURSIONISME	C de LEPANT	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1730	C de LLEIDA	PL de l' EXCURSIONISME	PTGE de TORTOSA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1731	C de LLEIDA	C de NUMÀNCIA	PL de l' EXCURSIONISME	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.200,00 €
1734	C de BAMBOLOR	C del PINTOR BASIANA	PTGE de TUDELA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1737	C de la COMTESSA ERMESSEDA		C de NAVARRA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1740	C de MARTÍ I JULIÀ	C dels TRES ROURES	C de NAVARRA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1742	PL de CATALUNYA	C de NAVARRA	C de SANT FRUITÓS	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1749	PG de PERE III	C d' ÀNGEL GUIMERÀ	C de JOSEP MARIA PLANES	Accessible segons el Codi	7.500,00 €
1806	PG de PERE III	C de CANYELLES	PL d' ESPANYA	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
1807	C del PUJOLET	C de SANT FRUITÓS	C GENERAL PRIM - PROLONGACIÓ	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1809	C de l' ALCALDE ARMENGOU	C del GINJOLER	C de LLEIDA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1811	C del GINJOLER	C de GIRONA	C de BARCELONA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1814	C del GINJOLER	C de BARCELONA	PTGE del GINJOLER	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1815	C del GINJOLER	PTGE del GINJOLER	TRV del GINJOLER	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1818	C de SARRET I ARBÓS	C de FONT I QUER	TRV del GINJOLER	Accessible segons el Codi	2.600,00 €
1821	C del PUJOLET	C GENERAL PRIM - PROLONGACIÓ	C de l' ALCALDE ARMENGOU	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1823	C de BARCELONA	C de l' ALCALDE ARMENGOU	C de JOSEP MESTRES CABANES	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1834	CTRA de SANTPEDOR	PL de la BONAVISTA	C de SANT ANTONI MARIA CLARET	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1835	CTRA de VIC	C del PARE CLOTET	C de SANT CRISTÒFOL	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1863	PL d' ESPANYA	C de SOLER I MARCH	PG de PERE III	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1871	C de SANT JOAN D'EN COLL	AV de BERTRAND I SERRA	PTGE de la TRIETA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1873	CTRA de SANTPEDOR			Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1874	C del PARE CLOTET	CTRA de VIC	C de SANT ANTONI MARIA CLARET	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
1875	CTRA de VIC	C de MOSSÈN JACINT VERDAGUER	C de GAUDÍ	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1876	CTRA de VIC	C de GAUDÍ	C del PARE CLOTET	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1877	C de SANT ANTONI MARIA CLARET	CTRA de SANTPEDOR	C del PARE CLOTET	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1882	CTRA de VIC	C de SANT CRISTÒFOL	C de SABADELL	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1889	C del BRUC	C de SANT VALENTÍ	PTGE de SANT FRUITÓS	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1890	C d' ÀNGEL GUIMERÀ	PG de PERE III	C de CARRIÓ	Accessible si no fos pel pendent excessiu	10.000,00 €
1891	PL de LLUÍS COMPANYS	C del BRUC	C del BRUC	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €

1892	C del BRUC	PTGE de SANT FRUITÓS	PL de LLUÍS COMPANYS	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1893	C de SANT FRUITÓS	C del BRUC	C del PUJOLET	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1894	C d' ÀNGEL GUIMERA	C de CARRASCO FORMIGUERA	C de l' ALCALDE ARMENGOU	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
1895	C d' ÀNGEL GUIMERA	C de CARRASCO FORMIGUERA	C del BRUC	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1898	C del BRUC		C de SANT VALENTÍ	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1902	C de CANYELLES	C de CIRCUMVAL.LACIÓ	PG de PERE III	Accessible si no fos pel pendent excessiu	2.500,00 €
1903	PG de PERE III	C d' ÀNGEL GUIMERA	C de CANYELLES	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1906	C de la FONT DEL GAT	C de CAMPS I FABRÉS	PTGE del FERROCARRIL	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1910	CTRA de SANTPEDOR		C de la CREU GUIXERA	Accessible si no fos pel pendent excessiu	2.500,00 €
1914	C del BISBE COMES	C de MOSSÈN JACINT VERDAGUER	PTGE de la MESQUITA	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
1917	C de GAUDÍ	C de SANT JOAN D'EN COLL	C de la TRIETA	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
1918	C de la TRIETA	CTRA del PONT DE VILOMARA	C de GAUDÍ	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1922	PL de la REFORMA	PG del RIU	CAMI dels CORRALS	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1927	C de SOLER I MARCH		C de CARRASCO FORMIGUERA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1932	PL d' ESPANYA	PG de PERE III	C de SOLER I MARCH	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1956	C de la VERGE DE L'ALBA	C de la CARITAT	PL de COTS	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
1978	C de les TORTONYES	C de SARRET I ARBÓS	C d' AMAT I PINIELLA	Accessible segons el Codi	2.600,00 €
1980	C de SÚRIA		C d' AMAT I PINIELLA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
1983	C de SANT JOSEP	C de SÚRIA		Accessible si no fos pel pendent excessiu	2.500,00 €
1992	PL de CAL GRAVAT			Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1993	PL de CAL GRAVAT			Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1994	CTRA del PONT DE VILOMARA	C de DOMENECH I MONTANER		Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1995	PG de JOAN MIRÓ	PL de CAL GRAVAT	C de DOMENECH I MONTANER	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1996	PG de JOAN MIRÓ	PL de JOSEP LLUÍS SERT	C de DOMENECH I MONTANER	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
1999	C de DOMENECH I MONTANER	PG de JOAN MIRÓ	C de JOSEP ANTONI CODERCH	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2002	C del SOL	C de la PUJADA DEL CASTELL		Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2012	C de l' ERA DEL FIRMAT	CTRA de VIC	C del BONSUCCÉS	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
2022	C de la SARDANA		AV de FRANCESC MACIÀ	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
2023	C de FRANCESC JUANOLA	C de la DIVINA PASTORA	C d' OMS I DE PRAT	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2025	C de SANT LLORENÇ BRINDISI	C dels CAPUTXINS	C de ROGER DE FLOR	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
2029	C de les SALESES	C de l' ERA DE L'HUGUET	C dels CAPUTXINS	Accessible si no fos pel pendent excessiu	2.500,00 €
2030	C de l' ERA DE L'HUGUET	C de les SALESES		Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2036	C de la Cerdanya	C del ROSSELLÓ	C de la SÈQUIA	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
2040	C de SANT ANTONI MARIA CLARET	C del PARE CLOTET	C de la INDÚSTRIA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
2043	C de MOSSÈN JACINT VERDAGUER	PTGE de JOAN JORBA	C del BISBE COMES	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
2044	C del BISBE COMES	CTRA de VIC	C de MOSSÈN JACINT VERDAGUER	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
2049	C dels CINTAIRES	C de PAU CLARIS	C del BISBE TORRAS I BAGES	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2062	C de GAUDÍ	PTGE de la MERCÈ	C de SANT JOAN D'EN COLL	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
2063	C de GAUDÍ	C de la TRIETA	PTGE de la TRIETA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
2065	C de FONOLLAR	C de RAMON LLULL	C d' AUSIÀS MARC	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2068	C de l' ERA D'ESQUERRA	C de POMPEU FABRA	PTGE del CANONGE MONTANYÀ	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2070	C del BRUC	C de la LLUM	C NOU DE VALLDAURA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2078	PG del RIU	C de l' APOTECARI	el PONT DE SANT FRANCESC	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2080	C de PRUDENCI COMELLAS	PG de SALVADOR ESPRIU	C del DOS DE MAIG	Accessible segons el Codi	7.500,00 €
2083	C dels TRES ROURES	C de MARTÍ I JULIÀ	PTGE de BERNAT OLLER	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
2084	CTRA de CARDONA	C del BRUC	C del DOS DE MAIG	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
2085	C del CÓS	C del BRUC	C del DOS DE MAIG	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
2086	C del BRUC	CTRA de CARDONA	C de SANTA SOLEDAT	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
2087	C NOU DE VALLDAURA	C del BRUC	C del DOS DE MAIG	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
2096	PL de SANT JORDI	C de MOSSÈN JACINT VERDAGUER	C de JOAN XXIII	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
2110	C dels INFANTS	PL dels INFANTS	C de SANT JOAN BAPTISTA DE LA SALLE	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2122	C d' OMS I DE PRAT	AV de FRANCESC MACIÀ	C de ROGER DE FLOR	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
2123	C de ROGER DE FLOR	C d' OMS I DE PRAT	C de SANT MAGÍ	Accessible segons el Codi	7.500,00 €

2124	C de ROGER DE FLOR	C de SANT LLORENÇ BRÍNDISI	C d' OMS I DE PRAT	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2125	C de SANT MAURICI	C de SANT LLORENÇ BRÍNDISI	C d' OMS I DE PRAT	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
2126	C d' OMS I DE PRAT	C de ROGER DE FLOR	C de SANT MAURICI	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2128	C d' OMS I DE PRAT	C de SANT MAURICI	C de FRANCESC JUANOLA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
2129	C de SANT MAURICI	C d' OMS I DE PRAT	C de SANT MAGÍ	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
2133	C NOU DE SANTA CLARA	C de SANT BARTOMEU	PTGE de la COVA I	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2147	C de DOMENECH I MONTANER	C de PABLO PICASSO		Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
2148	C de PABLO PICASSO	C de LE CORBUSIER	C de DOMENECH I MONTANER	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
2150	C de PABLO PICASSO	PG de JOAN MIRÓ	C de JOSEP ANTONI CODERCH	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
2151	CTRA del PONT DE VILOMARA	C de JOSEP GUITART		Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2154	C de JOSEP GUITART	CTRA del PONT DE VILOMARA	PG de SANT JORDI BALCONADA	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
2160	C de PABLO PICASSO	C de JOSEP ANTONI CODERCH	C de LE CORBUSIER	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2163	C de PABLO PICASSO	C de JOSEP ANTONI CODERCH	C de JOSEP ANTONI CODERCH	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2164	C de JOSEP ANTONI CODERCH	C de DOMENECH I MONTANER		Accessible segons el Codi	10.000,00 €
2174	C de PUIG I CADAVALCH		C d' ALEXANDRE SOLER	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2176	C de JOSEP GUITART	GRUP BALCONADA - IGNASI IGLESIAS	PG de SANT JORDI BALCONADA	Accessible segons el Codi	22.500,00 €
2178	C de JOSEP ANTONI CODERCH		C de PABLO PICASSO	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2179	C de PABLO PICASSO	C de LE CORBUSIER		Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2184	C de LE CORBUSIER	C de JOSEP ANTONI CODERCH	C de PABLO PICASSO	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2221	C de LE CORBUSIER	C de DOMENECH I MONTANER	C de JOSEP ANTONI CODERCH	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2223	C de PUIG I CADAVALCH	C d' ILDEFONS CERDÀ		Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2224	PL de JOSEP LLUÍS SERT	PG de JOAN MIRÓ	C d' ILDEFONS CERDÀ	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2228	PG de JOAN MIRÓ	C de PUIG I CADAVALCH		Accessible segons el Codi	2.500,00 €
2229	PG de JOAN MIRÓ	C de PUIG I CADAVALCH	PL de JOSEP LLUÍS SERT	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
2231	C d' ILDEFONS CERDÀ		C de PUIG I CADAVALCH	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2233	PL de JOSEP LLUÍS SERT	C d' ILDEFONS CERDÀ	C d' ILDEFONS CERDÀ	Accessible segons el Codi	15.000,00 €
2236	PG de JOAN MIRÓ		PL de CAL GRAVAT	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
2237	PG de JOAN MIRÓ	PL de JOSEP LLUÍS SERT	PL de JOSEP LLUÍS SERT	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
2240	PL de CAL GRAVAT			Accessible segons el Codi	2.500,00 €
2245	PL de CAL GRAVAT			Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2258	C de VILADORDIS	C de VIDAL I BARRAQUER	AV de FRANCESC MACIÀ	Accessible si no fos pel pendent excessiu	7.500,00 €
2271	C de SANT JOAN DE DÉU	GRUP BALCONADA - B.ROSSELLÓ	C del DOCTOR JOAN SOLER	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2274	PL BALCONADA	C de JOSEP GUITART	C de JOSEP GUITART	Accessible segons el Codi	7.500,00 €
2287	C de SANT JOAN DE DÉU	C del DOCTOR JOAN SOLER	GRUP BALCONADA - B.ROSSELLÓ	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
2288	C de SANT JOAN DE DÉU	GRUP BALCONADA - B.ROSSELLÓ	CTRA del PONT DE VILOMARA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
2289	GRUP BALCONADA - B.ROSSELLÓ	C de SANT JOAN DE DÉU	C de SANT JOAN DE DÉU	Accessible segons el Codi	10.000,00 €
2312	C de l' ESPÍGOL	C de la FARIGOLA	C del FONOLL	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
2333	C de la SÀLVIA	C del GINEBRÓ	C de la FARIGOLA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2338	C del GINEBRÓ	C de l' ESPÍGOL	C de la MENTA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2391	C de la INDÚSTRIA		AV de les BASES MANRESA	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
2392	AV de les BASES MANRESA	C del CAMÍ VELL DE SANTPEDOR	C de la INDÚSTRIA	Accessible si no fos pel pendent excessiu	5.000,00 €
2399	CTRA de VIC		C de SANT JOAN	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2430	C del CAMÍ VELL DE SANTPEDOR	C del DOCTOR ZAMENHOF	C d' ENRIC GRANADOS	Accessible segons el Codi	2.500,00 €
2433	C de JOSEP GUITART	C d' OLEGUER MIRÓ	C de JOSEP ESTEVE	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
2473	C de SABADELL	C de VILADORDIS	C de TERRASSA	Accessible segons el Codi	5.000,00 €
PRESSUPOST TOTAL ETAPA 4:					2.043.400,00 €

PLA D'ETAPES RESUM:

Nº	DESCRIPCIÓ	ÀMBIT	Nº TRAMS / GUALS INTERVINGUTS	PRESSUPOST
ETAPA 1	Trams vertebradors amb intervenció de vorera	Sòl urbà	107	3.705.264,51€
ETAPA 2	Trams no vertebradors amb intervenció de vorera i amplada d'itinerari < 90 cm	Sòl urbà	162	6.240.878,76 €
ETAPA 3	Trams no vertebradors amb intervenció de vorera i amplada d'itinerari > 90 cm	Sòl urbà	72	1.680.491,97 €
ETAPA 4	Guals a construir en trams que no necessitaven intervenció en vorera - excepte	Sòl urbà	425	2.043.400,00 €
			<b>TOTAL:</b>	<b>13.670.035,24 €</b>

Manresa, maig del 2026  
Per l'equip redactor

Jaume Casas i Busquet



**ANNEX. SESSIONS PARTICIPATIVES**



# INFORME-RELATORIA DE LES APORTACIONS DE LES DIFERENTS SESSIONS PARTICIPATIVES DEL PLA D'ACCESSIBILITAT

Març- abril 2026

Unitat de Barris, Acció Comunitària i  
Participació

## Objectius de la sessions

- a) Presentar els eixos principals del Pla d'Accessibilitat (itineraris, pendents, escales i parcs).
- b) Recollir l'opinió directa sobre les mancances detectades en el mobiliari urbà
- c) Prioritzar les actuacions de millora en encreuaments i ampliació de voreres segons les necessitats del col·lectiu.

## Desenvolupament de les sessions

La regidora Mariana Romero dona la benvinguda als participants i els explica que l'objectiu de la sessió és recollir aquells aspectes que cal millorar en quant a l'accessibilitat en l'espai públic per tal que els ajudi, tècnicament, a prioritzar les intervencions a fer a la ciutat.

Tot seguir l'Àngels Mas passa a explicar la diagnosi i les propostes d'intervencions del pla d'accessibilitat.

Un cop finalitzada l'explicació es passa a dividir els assistents en grups els quals, per mitjà d'una facilitadora cada grup, analitzaran l'estat de la ciutat en relació a::

- 1.- Com caminem:** Pendents i amplades de les voreres.
- 2.- Com creuem:** Guals i encreuaments.
- 3.- Què ens destorba:** Mobiliari urbà enmig del pas.
- 4.- Escales i ascensors:** Com ens movem entre diferents nivells.

**Sessió: Consell Municipal de les persones grans**

**Data:** Divendres 13 de març

**Horari:** d'11:30 a 12h

**Lloc:** Centre Cultural el Casino

**Nº participants:** 12 persones

### APORTACIONS

#### 1: Itineraris i Voreres

##### Identificació de voreres estretes:

1.- carrer del Cos: vorera estreta



2.- Passatge del Canonge Montanyà: vorera estreta



3.- Carrer Sant Fruitós: vorera estreta



4.- Carrer dels Caputxins: vorera estreta



5.- Carrer de Circumval·lació (davant Casal Generalitat): vorera estreta. També es comenta que en aquest carrer la vorera , en alguns trams , fa pendent.



6.- Carrer Pujada del Castell: vorera estreta



8.- Crta Pont de Vilomara: vorera estreta



7.- Carrer Sant Joan Baptista de La Salle: vorera estreta



9.- Carrer Sùria la vorera fa pendent



9.-C/Era del Firmat. Voreres molt estretes.



10.-C/ Puiterrà de Baix:



12.-Santiago Rusiñol:



11.-C/Baptista de la Salle:



12.-C/Caritat:



13.-C/ Joan Jorba:



**Identificació de carrers amb molta pendent:**

1.- Bernat Oller amb 2 de Maig



2.- Carrer Dante



3.- Carrer Sèquia



4.-C/Baixada circumval·lació:



5.- C/ Cerdanya amb Roselló



6.-C/ Carrasco i Formiguera amb Soler i March



7.-C/ Nou de Santa Clara:



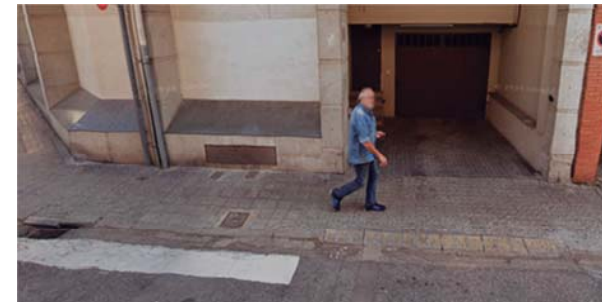
## 2: Encreuaments i Seguretat (Guals)

### Identificació de guals problemàtics:

1.- Costat Dret del passeig (esquena Teatre Conservatori): hi ha un gual per pujar al Passeig però a l'altre cantó no n'hi ha i no es pot pujar o baixar pel cantó de la farmàcia.



2.- Carrers Lepant, Bailen i Avinguda Tudela: molts guals mal anivellats



3.- Es podria pintar els rebaixos de les voreres d'un color diferent? la part central es baixa bé però els extrems de vegades no es perceben i al no estar anivellats provoquen caigudes

4.-Guals inexistent a les voreres dels blocs de pisos de la Sagrada Família.

(C/ Priorat, C/Empordà, etc.)



5.-C/ Sant Blai



6.-C/ Aurelia Campany i C/ Joan Fuster



**Identificació d'aspectes relacionats amb la seguretat:**

1.- La Baixada del Pòpul hauria de ser tota amb material antilliscant



2.- Pintar els passos de vianants amb pintura antilliscant

### 3: Obstacles i Mobiliari Urbà

Identificació de mobiliari que causa interferències en els recorreguts:

1.- Carrer Abat Oliba: la farola/senyal obliga a baixar de la vorera



2.- La majoria de papereres del carrer Prudenci Comellas no deixen passar 2 persones a la vegada per la vorera



3.- Al carrer de les Escodines amb el carrer Aiguader hi ha una punxa de formigó que caldria treure per perillosa.



4.- A la Plaça del Carme hi ha uns bancs de ferro perillosos



5.- Al carrer de la Font del gat hi ha una obra que ha fet malbé tota la vorera

6.-C/ Puigterrà de Dalt. Torretes a la via pública que fan fer ziga-zaga als

Vianants.



7.-C/ Guimerà, alçada Llibreria Parcir/ Falten alguns bancs per seure.



8.-Passeig Pere III. Peu del tendal del Bar Pajaril, on hi ha gent que s'entrebanca.



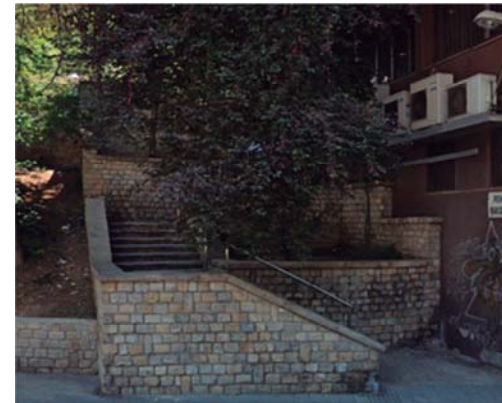
#### 4: Espais de lleure i ascensors

Identificació de l'accessibilitat a diferents parcs i places així com l'estat d'escalles i ascensors:

1.- Els forats de la reixa de l'ascensor del carrer Circumval.lació són massa grans. També caldria augmentar la neteja del passadís que va de la vorera a la porta de l'ascensor.



2.- Les escales que connecten al passeig amb el carrer Circumval.lació (alçada Bar Meigas) queden plenes de bassals quan plou.



3.- Les escales del costat de l'edifici dels Sindicats queden plenes de bassals quan plou.



4.- Realitzar un itinerari que faci ziga zagues i així evitar la forta pendent per pujar del carrer Circumval·lació al Parc del Castell.

5.-Saber si l'ascensor que va de la Plaça del Salt a la via Sant Ignasi és d'ús públic o no, perquè normalment està tancat i només funciona amb clau.



6.-L'ascensor del C/ circumval·lació està sovint molt brut:



7.-Plaça Sant Domènec: Necessitat de què els bancs tinguin respalller.



8.-Pujada al Parc de Puigterrà, fer-la més accessible per a les persones amb mobilitat reduïda.



#### 5: Consens de prioritats

Actuacions que creuen que són prioritàries:

- 1.- Pintar de pintura antilliscant
- 2.- Pintar els rebaixos de les voreres d'un color diferent.
- 3.- Posar un gual davant la farmàcia Cucurull Anguera (final del passeig davant del Teatre Conservatori) per facilitar el pas d'un costat a l'altre del Passeig en el seu inici.
- 4.-Mirar de fer una mica més amples les voreres de la Clínica Sant Josep
- 5.-Pendent molt forta a la pujada del C/Sant Blai, on seguidament hi ha un pas de zebra.
- 6.-Fer guals i adequar voreres dels blocs del barri de la Sagrada Família (C/Priorat, C/Ripollès, etc.)
- 7.-Millorar l'accessibilitat general de les persones amb mobilitat reduïda per poder accedir al Parc de Puigterrà.

**Sessió: Consell inclusió social**

**Data:** dilluns 13 d'abril

**Hora:** 11 – 12:30h

**Lloc:** Residència La Llum ( Carrer dels Caputxins, 26)

**Nº participants:** 21 persones

#### Assistents

Nom i cognoms	Entitat
Rufian Cerdan	
Antonia Espinalt	Acompanyant Rufian
Marta Olivares	Agrupem
Alba Castellano	Agrupem
Lluisa Andreu	Menjar en companyia Escodines
Marta Milan	Ampans
Juan Manuel Gómez	ONCE
Susana Marchete	OCE
Pere Canadell	La Llum
Dolors Lopez	Menjar en companyia
Montserrat Font	La Llum
Ricard Renalias	Residència La Font
Mercè Gipets	Menjar en companyia Escodines
Antonio Raya	La Llum
Anna Carbonell	ICS
Maria Carmen Granados	La Llum
Jordi Roca	CASMACS No va venir pero vol presentació
4 persones	Residència La Llum

#### ANOTACIONS

**Pregunta 1:** En els seus trajectes habituals (anar al metge, a comprar, al casal), hi ha voreres tan estretes que no es poden utilitzar?.

1. Vorera molt estreta c/ Font del Gat amb plaça Mn Planes

2. Vorera molt estreta C/ Valentí Masachs amb Bernat de Sallent en un costat hi ha rampa d'accés a la vorera i a l'altre no.
3. del Parc de la Seu fins al Passeig els carrers tenen voreres molt estretes
4. C/ del Bruc (aprop de l'ONCE) hi ha plataforma única i mo hi ha encaminadors per les persone sinvidents. Els
5. Al C/ Circumval·lació, sortint del Casal Cívic del Castell, hi ha una vorera molt estreta que fa corba.
6. El C/ Pujada del Castell té les voreres molt estretes.
7. El Ptge. Ribera té voreres molt estretes.
8. Hi ha alguns encaminadors per persones invidents que no serveixen. Calen també colors de contrast per les persones amb baixa visió
9. Des de la residència Montblanc per anar cap a la plaça de l'ajuntament s'ha d'anar pel mig del carrer per què les voreres son molt estretes o inexistentes
10. C/ Caritat la vorera és absolutament irregular i amb pendent
11. La vorera del C/ Sant Cristòfol és molt estreta i té molta pendent des del CAP Sagrada Família fins a la Ctra. de Vic.
12. Al C/ Font dels Capellans hi ha una vorera que s'acaba i continua amb gravilla, material que dificulta la mobilitat amb cadira de rodes.
13. Al Pg. del Riu, hi ha una petita zona transitable, però hi sol haver molt fang i pedres, sobretot a la banda del riu. L'altra banda del riu no és transitable. El tram de sota de la Pl. Reforma és molt poc transitable. On hi ha una bona solució és sota el pont del Xup.
14. Al C/ Carrasco i Formiguera, just darrera del CAP Bages, la vorera no és gens accessible.
15. El C/ Sant Josep tampoc té voreres accessibles. Les persones amb mobilitat reduïda han de circular per la calçada.
16. El C/ del Sol està força malament.
17. El C/ Caputxins, al costat d'on hi havia el Bar Escut, fa una corba que és molt difícil de transitar-hi amb la cadira de rodes.
18. Al Camp de Futbol de la Balconada no es pot accedir perquè les cadires de rodes es queden encallades amb la gravilla. Es podria solucionar amb una passarel·la.
19. El C/ Sant Benet té unes voreres molt estretes.

**Pregunta 2: On troben carrers amb molta pendent que ens dificulta l'accés?.**

1. Posar baranes a la baixada del carrer Santa Clara a la Cova. La pendent és molt pronunciada i causa inseguretat al passar-hi

2. Les persones amb cadires de rodes no poden passar per la Baixada dels Drets
3. Al C/ Caputxins si és moll les rodes de les cadires patinen
4. el c/ Sant Bartomeu és costós de pujar amb caminador
5. La rampa que va des de les aigües de Manresa fins al c/ Sant Bartomeu
6. Al costat de la Torre de la Font dels Capellans, a l'alçada de la farmàcia, hi ha una pujada amb corba. La solució podria ser posar-hi una barana.
7. El camí de la Cova té molta pendent.
8. A la Baixada del Pòpul no es pot accedir.
9. A la Ctra de Vic, a l'alçada de l'edifici dels Infants, la vorera és ampla però fa força pendent i costa de circular.
10. El C/ Hospital fa molta pendent.
11. El C/ Baixada dels Drets, tot i la renovació, és complicat de circular amb cadira de rodes a causa de la forta pendent.

**Pregunta 3: Hi ha alguna cruïlla en la qual el graó del gual no està ben enrasat amb el terra?**

1. Final del C/ Font del Gat a tocar de la Plaça Mn Planes a un costat hi ha rampa a la vorera i a l'altre costat no
2. C/ Valentí Masachs amb Bernat de Sallent en un costat hi ha rampa d'accés a la vorera i a l'altre no.
3. Cantonada Oms i de Prat amb carrer Sant Maurici hi ha 2 parkings dels quals s'aprofita la rampa pel pas de vianants però no va bé
4. A la Ctra Santpedor a l'alçada del número 192 hi ha un pas de vianants que té rampa a una vorera però quan travesses a l'altra no hi ha rampa
5. Al carrer Flor de Lis (centre Hospitalari) no hi ha rampa per accedir directament al centre de Rehabilitació. la rampa està al principi del carrer però no davant del centre que es on paren els cotxes per fer baixar les cadires de rodes.
6. C/Bilbao amb C/ Caritat hi ha el pas de vianants amb un gual mal enrasat (hi ha desnivell entre el carrer i el graó)
7. Al c/ Sant Maurici els guals no tenen continuïtat a banda i banda del carrer
8. Els guals en forma de barca són molt perillosos per les persones invidents
9. c/ Camí Vell de Santpedor, a l'alçada del nou restaurant Divers, els guals estan malament
10. Al C/ Caputxins, davant Centre Residencial la Llum, hi ha un graó molt alt que costa pujar amb cadira de rodes.

**Pregunta 4: Hi ha algun gual on el pendent es molt pronunciat?**

**Pregunta 5: Hi ha algun punt on no se sentin segurs creuant?**

1. La Plaça Lluís Companys per les persones invidents és molt perillosa: en un cantó hi ha una escala arrodonida i a l'altre cotxes
2. Per creuar del c/ Dante al Centre Hospitalari amb cadira de rodes és perillós per que no els veuen
3. C/ Major al creuar si vas amb cadira de rodes tampoc els veuen
4. C/ Caritat amb c/ verge de l'Alba els contenidors estan tant aprop del pas de vianants que no veuen al creuar
5. el c/ Puigterrà de Dalt és molt insegur per que passen molts cotxes i molt depressa
6. Al C/ Caputxins, just davant del Centre Residencial La Llum, no hi ha visibilitat per creuar.

**Pregunta 6: Quins elements els fan 'fer ziga-zagues' quan van per la vorera? (Pals de llum, papereres mal posades, terrasses de bars, pilones...).**

1. Davant de La Raval hi ha una sèrie de cubs de formigó que impedeixen el pas a les cadires de rodes
2. Tota la vorera del Montepio i el carrer Jacint Verdaguer està en mal estat i aixecada
3. Al c/ Sant Cristòfol hi ha una farola al mig de la vorera
4. Al Parc de l'Agulla a la zona reservada per a minusvàlids no e spot utilitzar ni la rampa del cotxe ni la grua perquè hi ha unes senyals que ho impedeixen
5. Per les persones invidents és molt complicat accedir a la Plaça Valldaura quan baixes del bus ja que hi ha unes pilones i l'espai entre les pilones i la calçada és mínim. A més no hi ha encaminadors per facilitar l'accés a l'esmentada plaça
6. A la plaça de la Reforma i a la plaça de Sant Ignasi, hi ha uns adoquins que dificulten molt la circulació amb cadira de rodes.
7. El C/ Sabateria i el C/ Pedregar estan malament pavimentats i no es pot circular.
8. Al C/ Caputxins, baixant a la banda esquerra, hi ha una paperera, abans d'arribar al Bar Escut, que obstaculitza el pas de les cadires de rodes.

**Pregunta 7: Troben a faltar més bancs en algun punt concret?**

1. Al c/ barcelona estaria bé posar algun banc

**Pregunta 8: Dels parcs i places que freqüenten, quins consideren que són realment còmodes per seure i passejar, i quins eviten perquè són difícils d'accedir?.**

1. Les persones invidents no poden arribar a la Plaça de l'Ajuntament per que no hi ha encaminaments
2. Les persones invidents no poden passar pel mig del Passeig per que no hi ha envaminaments que els guiïn i han d'anar pel lateral resseguint el boral
3. Per les persones invidents tots els parcs són inaccessibles per que no hi a encaminadors que hi portin
4. A la plaça Espanya hi ha tanta grava que les cadires de rodes queden encallades
5. No e spot accedir al parc que hi ha entre el CESAM i Santa Clara ja que hi ha uns graons
6. El Parc de l'Agulla és el parc més accessible. Per contra, el Parc del Castell és el més inaccessible amb cadira de rodes.

**Pregunta 9: Pel que fa als ascensors del carrer, els troben fàcils d'utilitzar i fiables, o prefereixen rutes alternatives encara que siguin més llargues?.**

**Pregunta 10: La botonera des ascensors és a una alçada accessible? I l'espai interior és suficientment gran si cal girar amb una cadira de rodes?**

1. Hi ha cadires de rodes noves que són una mica més grans i no caben dins els ascensors
2. La botonera dels ascensors no sol estar a una alçada adequada per apretar-los ni en el lloc adequat: si entres amb cadira de rodes dins l'ascensor et queden a l'esquena al costat de la porta d'entrada
3. Els ascensors del Museu del Barroc són estrets i no es pot girar amb la cadira de rodes.

<b>Sessió: Barris</b>
<b>Data:</b> dimecres 15 d'abril
<b>Hora:</b> 16 – 17:30h
<b>Lloc:</b> Edifici Infants (Crta de Vic, 16)
<b>Nº participants:</b> 8 persones + aportacions telemàtiques barris: Escodines, Crta Santpedor, Balconada, Plaça Catalunya

### Assistents

Av Crta Santpedor	Pere Grasset
AV Font dels Capellans	Antoni Arenas
AV Font dels Capellans	1 persona
AV Font dels Capellans	1 persona
AV Cal Gravat	Rafel Guirado
AV passeig i Rodalies	Montse Martí
Av Sant Pau	LLuís Brucart
AV Comtals	Elisa Elena García

### ANOTACIONS

#### 1: Itineraris i Vorerer (10 min)

Identificació de voreres estretes i pendents.

**Pregunta 1:** En els seus trajectes habituals (anar al metge, a comprar, al casal), hi ha voreres tan estretes que els obliguin a baixar a la calçada o a anar en fila d'un?

1. C/ Balsareny les voreres són molt estretes
2. C/ Font dels Capellans a la zona on venen pollastres la vorera es estreta
3. C/ Viladordis, a la part de dalt de tot, tocant al c/ Montcau es passa de un a un per la vorera de lo estreta que és
4. Vorerer molt estretes als carrers Jaume Amergós i Cervantes
5. Pujada del Castell la vorera és molt estreta, hi ha pilones i desnivell entre la calçada i la vorera (calçada mal acabada)
6. Vorerer estretes als carrers Circumval.lació, Sèquia Bilbao, Caritat i Passatge Lladó
7. Vorerer molt estretes al c/ Font del Llop i LLobregat

8. Vorerer estretes als carrers Numància, Lepanto, Betlem, Sant Valentí i Sant Fruitós
9. El carrer de sant Benet del barri de les Escodines, te unes voreres molt estretes que impedeixen poder hi passar persones amb cadires de rodes, persones grans amb caminadors, ni tampoc mares o pares amb cotxets d'infants.
10. Barri del Suanya: hi ha plataforma única , l'amplada del carrer només permet el pas d'un vehicle, els quals passen a molta velocitat. Demanen que es canviï el nivell del camí i sigui un camí veïnal amb la conseqüent restricció del trànsit
11. El grup de blocs Francesc Cots té voreres molt estretes
12. La pujada La Salle Vedruna vorera estreta a un costat
13. Al carrer Guifre el Pilos davant contenidors hi ha la vorera molt malmesa.
14. Vorerer davant Museu Tèxtil i de l'Aigua , estretes i malmeses
15. Crta Santpedor voreres en mal estat
16. Camí vell de Santpedor només hi ha un tros de vorera al canto de l'escola , llavors s'ha de travessar a l'altra banda.
17. Vorerer estretes al c/ Alcalde Armengol des del c/ Tarragona fins al final
18. Vorerer en mal estat: C/ Numància i c/ Lepant
19. carretera del Pont de Vilomara i Casa de la Culla
20. L'accés a la Casa de la Culla, per la carretera del Pont de Vilomara, per on limita amb el barri de Cal Gravat, és molt complicat per als vianants, ja que hi ha tot un tram en què no hi ha vorera i això dificulta el pas.

**Pregunta 2:** On troben que el pendent és més cansat? Si el carrer té molta pujada, hi ha prou espais plans o bancs per fer una pausa?.

1. Al Passatge Sant Pau hi ha unes escales amb molta pendent
2. El carrer Torres i Bages fa pujada i no hi ha bancs.
3. L'accés a Can Font per el carrer Concòrdia també fa molta pujada, a certa edat és complicat.
4. Carrer Beltrán de Castellbell (pujada de la UPC cap a Carrer Concòrdia és molt forta i no hi ha bancs.
5. C/ Dos de Maig des de Crta Cardona fins a Bernat Oller. També els carrers Lepant, Bailen, Saclosa i Solsona
6. Carretera del Pont de Vilomara, de la Culla a la Balconada: hi ha molta pendent, i no hi ha bancs per seure.

## 2: Encreuaments i Seguretat (Guals) (10 min)

Identificació d'encreuaments molt utilitzats.

**Pregunta 3: Tenen localitzada alguna cruïlla en la qual el graó del gual no està ben enrasat amb el terra i han d'aixecar molt el peu (o la roda del carretó / caminador)?**

1. C/ Alvaar Alto amb Crta Pont de Vilomara a la rotonda els guals no estan bé
2. A la Plaça de la Pau hi ha una rampa d'entrada el canto de la pastisseria Christian pero a l'altre cantó de la plaça no hi ha cap altre rampa
3. Al C/ Fra Jacint Coma i Galí davant del Bar Trini no hi ha gual al pas de vianants
4. C/ Font dels Capellans també hi ha passos de vianants sense guals rebaixats
5. C/ Bernat de Castellet i c/ Bernat de Sallent a la vorera que dona al cantó de les Bases hi ha gual rebaixat pero a l'altre cantó no
6. Als carrers Martí Julià amb Navarra i als carreres Sant Fruitós amb Pujoleit els guals rebaixats estan en mal estat
7. Cruïlla Navarra/ Marti Julia/Pl. Catalunya
8. Cruïlla Bailen/Numancia
9. Cruïlla Alcalde Armengou/Poeta Mistral
10. Cruïlla Alcalde Armengou/Montalegre
11. Santiago Rusinyol
12. Mestre Albages
13. Pas elevat Avg Tudela manca un tros
14. Cruïlla Avg Tudela Bailen
15. Cruïlla numancia lepant
16. Cruïlla numancia Solsona
17. Cruïlla General Prim/Tarragona
18. Cruïlla General Prim/Lepant
19. Cruïlla General Prim/Pl. Excursionisme
20. Cruïlla Lleida/Numancia
21. Cruïlla Navarra/ Comtessa Ermessenda

**Pregunta 4: Hi ha algun punt on no se sentin segurs creuant?**

1. A l'Avinguda dels Països Catalans quan surten els alumnes de l'Institut Guillem Catà passen pel descampat
2. Al sortir de l'escola la Sèquia, al Camí Vell de Santpedor anant cap al c/ Zamenhof no hi ha vorera

3. A la rotonda de l'Avinguda dels Països catalans cap al c/ Fra Jacint Coma i Galí van molt depressa els cotxes, es podria passar un pas de vianants elevat.
4. C/ Saclosa els contenidors tapen la visibilitat del pas de vianants
5. Creuar del c/ Saclosa al c/ Bruc és perillós perquè els semàfors van molt depressa a canviar
6. Creuament complex entre el c/ del Pont i el Puig i Cadafalch quan baixen els alumnes de l'Institut. Caldria una rotonda
7. A la parada del bus a Las Palomas hi ha un pas de vianants que voldrien que fos intel·ligent per que es difícil de creuar
8. Els passos de peatons de la Plaça de la Creu tenen dos carrils de cotxes per sentit i crear inseguretat el fet de saber si els dos cotxes s'aturaran.
9. Bruc/ Sant Fruitos ( el pas de vianants es a mig carrer Sant Fruitos)
10. Al Carrer Josep Guitart, del Bloc núm. 1 al núm. 5, que no hi ha pas de vianants. Els vehicles baixen amb molta velocitat. Es podria posar un pas de vianants i un pas elevat.

## 3: Obstacles i Mobiliari Urbà (10 min)

Identificació de mobiliari que causa interferències en els recorreguts.

**Pregunta 5: Quins elements els fan 'fer ziga-zagues' quan caminen? (Pals de llum, papereres mal posades, terrasses de bars, pilones...).**

1. C/ Balsareny hi ha una pilona de llum al mig del carrer
2. A la cantonada del c/ Fra Jacint Coma i Galí amb el c/ Montcau a la vorera hi ha una senyal de trànsit, un pal de llum i el morro del cotxe que en aquell moment està aparcat en al xamfrà
3. Cal Gravat les voreres estan malmeses per les arrels dels arbres
4. C/ Amadeu Vives a la sortida de l'institut hi ha contenidors de residus que fan nosa a la sortida de l'institut
5. C/ Font del Llop hi ha un pal de llum al mig de la vorera que obliga a la gent a baixar a la calçada
6. Ctra. Santpedor Vivendes Francesc Cots hi ha un pal de semàfor al mig de la vorera
7. Parada de Bus Avg Tudela
8. Parada de Bus c/ Bruc
9. Les terrasses de les galeries de la Balconada. És complicat accedir a la farmàcia, supermercat..., i a serveis i instal·lacions, com ara el Casal de la Gent Gran.

10. A la plaça de la Creu: Crta Santpedor - Avinguda de les Bases. pais al mig de la vorera



**Pregunta 6: Troben a faltar més bancs en algun punt concret?**

1. Avgda. dels Dolors no hi ha bancs.
2. Del LIDL a Plaça de la Creu no hi ha bancs.
3. De la Bonavista a la Plaça Mallorca no hi ha bancs per fer cap pausa.

#### 4: Espais de lleure i ascensors (10 min)

Identificació de l'accessibilitat a diferents parcs i places així com l'estat d'escales i ascensors.

**Pregunta 7: Dels parcs i places que freqüenten, quins consideren que són realment còmodes per seure i passejar, i quins eviten perquè són difícils d'accedir?**

1. El Parc del Castell és poc accessible
2. A a Font dels Capellans darrere els blocs 16 i 17 es va fer una escala que comunica amb el Tossal del Coro i e sva proposar fer un camí en format rampa per que fos més accessible
3. A Sant Pau posar un ascensor al c/ Cardener allà on ara hi ha l'escala
4. a la Font dels Capellans als blocs 12 i 13 posar una rampa i treure l'escala
5. Escales (cases barates) Ctra. Santpedor
6. Parc de Can Font inaccessible per segons qui.
7. A la Balconada:

- a. CÒMODES: passeig Sant Jordi (Balconada vella) i passeig Oleguer Miró.
- b. DIFÍCILS D'ACCEDIR: els dels miradors, al carrer Josep Esteve i plaça Oleguer Miró (Mirador), tot el perímetre del barri (zona verda).

**Pregunta 8: Pel que fa als ascensors del carrer, els troben fàcils d'utilitzar i fiables, o prefereixen rutes alternatives encara que siguin més llargues?.**

**Sessió: Consell Mobilitat**

**Data:** dijous 16 d'abril

**Hora:** 18 – 19:30h

**Lloc:** Edifici Infants (Crta de Vic, 16)

**Nº participants:** 22 persones

#### Assistents

ENTITAT/EMPRESA/CÀRREC	REPRESENTANT
Regidor delegat d'Urbanisme i Mobilitat	Carles Garcia Estany
Grup Municipal Fem Manresa	Gemma Boix Pou
Grup Municipal Junts	Ma. Lluïsa Tulleuda
Grup Municipal PSC-CP	Mariana Romero Salguero
Cap de Secció de Mobilitat	Queralt Torres Pla
Cap de Servei de Gestió de Serveis Urbans	Àngels Mas (com a substituïda)
Cap d'Unitat d'Estacionaments	Jordi Segovia
Alba Vall Vargas	Alba Vall Vargas
ASSOCIACIÓ AGRUPEM (Esclerosi Multiple)	Marta Olivares
ASSOCIACIÓ GENT GRAN JACINT CARRIÓ	Antoni Negro Garrido
CAMBRA DE COMERÇ DE MANRESA	Jordi Tragant Mestres de la Torre
CATALUNYA CAMINA	Jordi Espuña I Joan Estevedeordal Flotats
OBRA LLAR	Josep Alias Rovira
GREMI DE CONSTRUCTORS	David Pons
MANRESA BUS, S.A	Xavier Sanllehí Hernández
MONTEPIO DE CONDUCTORS	Antoni Negro Garrido (Fundació Montepío)
ONCE DELEGACIÓ DE MANRESA	Joan Gómez Barreda/Antonia Egea/Núria Gazquez
PÀRQUING EUROPA (PRIVAT)	Laura Pozo

UNIÓ GENERAL DE TREBALLADORS BAGES-BERGUEDÀ	Leopoldo Clarés
ESCOLA PUIGBERENGUER AFA	Ricard Galvan Tapia
PÀRQUING ESTACIÓ BUS (PRIVAT)/ Sagalés	Ricard Costa Calsina
Xarxa 7	Francesc Archs

### **ANOTACIONS**

**Pregunta 1:** Teniu identificats eixos comercials on les mancances en l'accessibilitat de les voreres estiguin frenant el flux de clients o dificultant l'accés als establiments?

- Passeig Pere III, per a cotxes: no hi ha places per transport ni càrrega i descàrrega. Al no poder parar enlloc, és complicat l'accés a persones amb PMR.
- Carrer Guimerà igual. Dificultat d'accés, no per les voreres sinó l'aproximació amb vehicle.
- Es comenta de fomentar transport alternatiu (tipus bici) x entrar en llocs peatonals per càrrega i descàrrega. (El grup no hi està majoritàriament d'acord).
- Quan a voreres estretes comenten que tot el barri antic i carrer del cos. On al graó de la vorera s'hi ha de sumar el de la botiga. És molt difícil circular amb carros de la compra.
- Al carrer del cos, queda tallat una vorera amb un carril bici, de cop.
- Tots els establiments comercials privats haurien de tenir rampa per accedir-hi
- Per accedir a l'Ajuntament, des del C/ St. Miquel no hi ha fet encaminador per les persones amb poca visió que utilitzen bastó
- Falten encaminadors útils per arribar a les zones comercials. Per exemple, a la nova zona de paviment únic del C/ Guimerà, s'haurien de preveure encaminadors útils per les persones amb poca visió que utilitzen bastó
- Les voreres del C/ Sant tocant a la Plaça Bages són molt amples i no permeten el pas de 2 autobusos alhora

**Pregunta 2:** Teniu identificades voreres que per les seves característiques dificulten l'accés del trànsit rodat i/o el pas dels vianants?? (massa amples i el carrer estret,...)

- El grup comenta especialment el problema del paviments: [p.ex.](#) passeig Republica, hi ha pedretes que dificulten. Al passeig hi ha llosses innadegades

(trencadisses ) que sempre estan malmeses, i a la plaça Crist Rei, hi ha paviment lliscant.

- Hi ha molts escocells malmesos, potser cal pensar amb el tipus d'arbre que es posa a la ciutat.
- Carrer verge de les Neus, vorera estreta
- Baixada Castell, costat del sindicat, molta pendent, poca vorera, no hi ha barana.
- Era Firmat, no té vorera.
- Passatge Lladó, no té vorera (és plataforma única però amb poc espai i molt trànsit)
- Totes les voreres noves que es fan dificulten el trànsit rodat perquè tenen els cantos vius, a diferència de les d'abans que eren arrodonides
- C/ Alcalde Armengol, després del creuament del C/ del Bruc falta encaminador ja que si amb el bastó es segueix la vorera pel lateral dret en direcció a la Plaça Neus Català, hi ha uns graons perillosos per les persones amb poca visibilitat. Faltaria una barana.
- Cal descongestionar el trànsit a la zona del Passeig / Plaça Bonavista. El carril esquerra de la rotonda està taponat i el carril dret està buit de vehicles
- Al semàfor del C/ del Bruc amb cantonada C/ Era Esquerra només permet que hi passi un vehicle cada vegada que es posa verd

**Pregunta 3:** Quins encreuaments o guals considereu que estan mal dissenyats des de la perspectiva del conductor (manca de visibilitat, radis de gir massa estrets) que puguin provocar situacions de perill per als vianants?

- Abat Oliva, abans de la rotonda, sempre hi ha cotxes aparcats que dificulten la visibilitat i el gir.
- Manca en general aparcaments dissuasoris.
- Avinguda Universitat , amb creuament Bases de Manresa, cal una solució perquè és un caos per tothom (s'apunta tipus rotonda)
- Ronda de Boavista, es comenta l'encert de que els semàfors es posin tots inicialment en vermell (abans del ambar intermitent) per facilitar/ prioritzar el pas de peatons.
- Pas peatonal plaça Espanya amb passeig. és molt ample i no paren de passar vianants.
- El grup detecta mal ús (parada) en reserva d'aparcament per discapacitats. Opinen que cal sensibilitzar a la ciutadania que no és un ús "per un moment", que no s'utilitzi.

- Sobretot per les persones amb discapacitat visual, es comenta que en alguns països funciona un sistema que quan s'aixeca la persiana per sortida de vehicles, un element acústic que avisa de l'entrada i sortida de vehicles i que facilita està alerta.

**Pregunta 4: Hi ha punts on la senyalització vertical o el mobiliari urbà destorbi la visió dels conductors en passos de vianants clau?**

- A la plaça mallorca.
- Hi ha alguna sortida de parking privat (Ex. Parking Catalonia) que no hi ha mirall per sortir

**Pregunta 5: En les diferents zones d'aparcaments de la ciutat, quins són els principals reptes per connectar les places d'aparcament per a persones amb discapacitat amb els itineraris accessibles (ascensors, rampes)?**

Concretament, vol dir analitzar aquests punts:

- **La sortida de la plaça d'aparcament:** Hi ha prou espai al costat del cotxe per descarregar una cadira de rodes sense perill?
  - **El camí fins a l'ascensor:** El recorregut des de la plaça PMR (Persona amb Mobilitat Reduïda) fins a l'ascensor està lliure de graons, columnes o zones de circulació de cotxes perilloses?
  - **La connexió amb el carrer:** Quan l'ascensor arriba a la superfície, la sortida dóna a una vorera ampla i plana? O et deixa en un punt on hi ha un pendent fort o un obstacle?
  - **Autonomia i seguretat:** L'usuari pot fer tot aquest camí sol de manera segura, o depèn de la fiabilitat d'un ascensor que sovint està espatllat?
- Les persones amb discapacitats visuals, parlen de la manca d'encaminaments en places, espais oberts, els camins cap als ascensors públics, per anar de les places de parking fins als ascensors, per anar de la plaça on s'estaciona el cotxe fins la sortida del parking, al passeig a la part del centre, per evitar obstacles....
  - En els transports públics si hi ha pantalles, no hi ha avisos acústics.
  - Manca d'aparcaments en les estacions de tren i bus.
  - Falta un ascensor per pujar a l'estació de busos i una rampa o ascensor per baixar del parking de l'estació de busos fins al C/ St. Antoni Maria Claret on hi ha forces dispensaris mèdics privats

- Faltaria places "per parar" als caps de salut ([p.ex.](#) barri antic, al C/ Hospital)
- L'ascensor de la plaça de l'Ajuntament sovint no es pot utilitzar (actes vandàlics)

**Pregunta 6: Detecteu zones on la manca de reserves d'estacionament per a Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR) provoqui que els vehicles hagin d'aturar-se en llocs que obstaculitzen el pas dels altres?**

- Centres hospitalaris
- Serveis sanitaris.
- Estació busos i tren
- A l'Hospital General manquen encaminadors per les persones amb poca visibilitat que utilitzen bastó, tant si s'aparca al parking, com a urgències, etc....
- Les pantalles d'avís del número de l'Hospital General per assistir a una consulta, haurien de ser auditives també

**Pregunta 7: Pel que fa als ascensors quins considereu que són els més importants ? Trobeu a faltar ascensors en alguna carrer/espai en concret?**

- Falta ascensor a l'estació de busos
- Falta barana o similar a la pujada del carrer Era Firmat
- Dubte respecte si hi ha ascensor que dóna a la plaça Porxada
- També faltarien indicadors en pictogrames en les senyalitzacions en general, per les persones amb problemes cognitius/ autisme, etc...

**Consens de prioritats**

- Cal fer més passos de vianants dels que hi ha actualment ([p.ex.](#) carretera de vic amb muralla )
- Hi ha manca d'accessibilitat per a discapacitats visual (les calçades úniques i alguns elements no detecten els bastons invidents)
- Cal repensar i revisar la il·luminació: en alguns passos de vianants hi ha poca o nul·la il·luminació i afecta a la seguretat; i al carrer Valentí Almirall els arbres tapen les llums.

## Resum sessions

Resum de cadascun dels eixos, agrupant tots i cadascun dels carrers, places i punts específics que els participants de les sessions van assenyalar a l'informe:

### **1. Vorerer estretes, inaccessibles o inexistent Aquest és el punt on s'esmenten més carrers a causa de l'estretor de les voreres, l'existència de corbes tancades o voreres que obliguen a baixar a la calçada.**

- **Carrers i voreres molt estretes:** Carrer del Cos, Passatge del Canonge Montanyà, C/ Sant Fruitós, C/ dels Caputxins, C/ de Circumval·lació, Pujada (i Baixada) del Castell, C/ Sant Joan Baptista de La Salle, Ctra. Pont de Vilomara, C/ Era del Firmat, C/ Puigterrà de Baix, C/ Santiago Rusiñol, C/ Caritat, C/ Joan Jorba, C/ Font del Gat (i a l'alçada de Plaça Mn. Planes), C/ Valentí Masachs amb Bernat de Sallent, carrers des del Parc de la Seu al Passeig, Passatge Ribera, carrer de la Residència Montblanc a la Pl. de l'Ajuntament, C/ Sant Cristòfol, C/ Font dels Capellans, Passeig del Riu (sobretot sota Pl. Reforma), C/ Carrasco i Formiguera, C/ Sant Josep, C/ del Sol, C/ Sant Benet, C/ Balsareny, C/ Viladordis (amb Montcau), C/ Jaume Amergós, C/ Cervantes, C/ Sèquia, C/ Bilbao, Passatge Lladó, C/ Font del Llop, C/ Llobregat, C/ Numància, C/ Lepanto, C/ Betlem, C/ Verge de les Neus i tot el Barri Antic en general.

### **2. Carrers amb pendents fortes i problemes de paviment L'orografia de Manresa i el mal estat d'algunes terres condicionen la mobilitat autònoma:**

- **Amb pendent pronunciada:** C/ Bernat Oller amb 2 de Maig, C/ Dante, C/ Sèquia, Baixada Circumval·lació, C/ Cerdanya amb Roselló, C/ Carrasco i Formiguera amb Soler i March, C/ Nou de Santa Clara, C/ Sant Blai, Baixada del carrer Santa Clara al Camí de la Cova, Baixada dels Drets, C/ Sant Bartomeu, pujada de la Font dels Capellans, Baixada del Pòpul, Ctra. de Vic (alçada Edifici Infants), C/ Hospital, Passatge Sant Pau i C/ Era Firmat. A més, s'esmenta que la vorera fa pendent al C/ Súrria.
- **Problemes de paviment (lliscant o irregular):** C/ Caputxins, Plaça de la Reforma i Plaça de Sant Ignasi (adoquins), C/ Sabateria i C/ Pedregar (mal pavimentats), Plaça Espanya (massa grava), C/ Jacint Verdaguer i zona del Montepio (voreres mal estat), Cal Gravat (voreres malmeses per arrels), Passeig de la República (pedretes i lloses trencadisses) i Plaça Crist Rei (paviment lliscant).

### **3. Passos de vianants, guals i cruïlles perilloses**

- **Guals asimètrics o inexistent:** Passeig (davant Teatre Conservatori i Farmàcia), blocs de la Sagrada Família (C/ Priorat, C/ Empordà, C/ Ripollès), C/ Font del Gat amb Pl. Mn Planes, C/ Valentí Masachs amb Bernat de Sallent, Ctra. Santpedor núm. 192, C/ Flor de Lis, Plaça de la Pau, C/ Fra Jacint Coma i Galí, C/ Font dels Capellans i C/ Bernat de Castellet i C/ Bernat de Sallent.
- **Guals mal anivellats o perillosos:** C/ Lepant, Bailen i Av. Tudela, C/ Sant Blai, C/ Aurelia Company i C/ Joan Fuster, cantonada Oms i de Prat amb C/ Sant Maurici, C/ Bilbao amb C/ Caritat, C/ Sant Maurici, Camí Vell de Santpedor, C/ Caputxins, C/ Alvar Aalto amb Ctra. Pont de Vilomara, C/ Martí Julià amb Navarra i C/ Sant Fruitós amb Pujolet.
- **Inseguretat i manca de visibilitat creuant:** Plaça Lluís Companys, C/ Dante (creuant a l'Hospital), C/ Major, C/ Caritat amb Verge de l'Alba, C/ Puigterrà de Dalt, C/ Caputxins, Av. Països Catalans, Camí Vell de Santpedor, C/ Saclosa i creuament amb C/ Bruc, C/ del Pont amb C/ Puig i Cadafalch, Parada bus de Las Palomas, C/ Abat Oliba, Av. Universitat amb Bases de Manresa, Plaça Espanya amb Passeig, Plaça Mallorca, Ctra. de Vic amb Muralla i C/ Valentí Almirall (arbres tapen la llum).

### **4. Obstacles enmig del pas i dificultats per a invidents**

- **Elements urbans al mig del pas:** C/ Abat Oliba (farola i senyal), C/ Prudenci Comellas (papereres), C/ Escodines amb C/ Aiguader (punxa de formigó), Plaça del Carme (bancs perillosos), C/ Font del Gat (obres), C/ Puigterrà de Dalt (torretes), Passeig Pere III (tendal del Bar Pajaril), davant La Raval (cubs formigó), C/ Sant Cristòfol (farola), Parc de l'Agulla (senyals zona minusvàlids), Plaça Valldaura (pilonas), C/ Caputxins (paperera), C/ Balsareny (pilonas de llum), C/ Fra Jacint Coma i Galí amb Montcau (senyal i pal), C/ Amadeu Vives (contenidors) i C/ Font del Llop (pal de llum).
- **Carrers sense encaminadors (per a persones invidents):** C/ del Bruc, zona del Passeig Pere III, C/ Sant Miquel (accés Ajuntament), C/ Guimerà (al nou paviment únic), C/ Alcalde Armengol amb Bruc i zones de l'Hospital General. Així com les places Valldaura i de l'Ajuntament.

### **5. Escales, Ascensors, Parcs i Mobiliari d'ús (Bancs)**

- **Escales: Zones on reclamen canvis (rampes o ascensors) o hi ha problemes (bassals) com:** connexió Passeig i C/ Circumval·lació, costat

Edifici Sindicats, blocs 12-13 i 16-17 de la Font dels Capellans i C/ Cardener a Sant Pau.

- **Ascensors públics:** Ascensor de C/ Circumval·lació, de Plaça del Salt a Via Sant Ignasi, del Museu del Barroc i de Plaça de l'Ajuntament. Es denuncia de manera exhaustiva la falta d'un ascensor i rampes a l'Estació de Busos.
- **Parcs, places i necessitat de bancs:** Falten bancs adients al C/ Guimerà (alçada Parcir), Plaça Sant Domènec (sense respalller) i C/ Barcelona. L'accés a equipaments esportius com el Camp de futbol de la Balconada és dolent per la gravilla, i certs espais verds com el Parc de Puigterrà, el Parc del Castell o el Parc entre CESAM i Santa Clara necessiten actuacions per ser completament accessibles.

**Assumpte:** Propostes i esmenes al Pla d'Accessibilitat – AVV Font dels Capellans

#### A l'atenció de la Regidoria de Via Pública i Ciutat Intel·ligent / Participació Ciutadana,

En seguiment de la sessió de treball sobre el nou Pla d'Accessibilitat de Manresa realitzada el passat 15 d'abril a l'Edifici Infants, des de l'**Associació de Veïns de la Font dels Capellans** presentem formalment el llistat de prioritats i esmenes detectades al nostre barri.

Aquestes propostes han estat consensuades per la junta, representada en la reunió per **Antoni Arenas** (Secretari), **Angelina Diego** (Vocal) i **Cristóbal Montero** (Vocal).

#### 1. Itineraris i voreres crítiques

- **C/ Frai Jacint Coma i Galí (tram C/ Montcau):** Cal ampliar la vorera i reordenar el mobiliari urbà. Actualment, la combinació de senyals de trànsit i l'aparcament en bateria redueix el pas lliure a menys de 90 cm, obligant els vianants a circular per la calçada.



- **C/ de la Font dels Capellans (cases baixes):** Voreres extremadament estretes amb pals de llum que bloquegen totalment el trànsit de cadires de rodes i cotxets de nadons.

#### 2. Cruïlles i manca de guals (Vados)

- **Manca de continuïtat al Bar Trini:** El pas de vianants del carrer Frai Jacint Coma i Galí té el gual correcte al costat del barri, però presenta un graó inaccessible al costat que toca al carrer Montcau.



Unitat de Barris , Acció Comunitària i Participació

30 d'abril 2026

- **C/ de la Font dels Capellans:** Existeixen dos passos de vianants pintats a la calçada que no disposen de rebaix físic a la vorera, essent totalment inaccessibles (alçària dels blocs 11-12 i Torre 7).



### 3. Seguretat Vial i Visibilitat

- **Pas elevat a l'entrada de Països Catalans:** Sol·licitem un pas de vianants elevat a l'inici del carrer Frai Jacint Coma i Galí per frenar els vehicles que surten de la rotonda a gran velocitat.



- **Visibilitat per contenidors:** Cal reubicar els contenidors al carrer Frai Jacint Coma i Galí (al costat de l'aparcament de motos), ja que tapen la visió mútua entre conductors i vianants en el moment de creuar.
- **Entorn Institut Guillem Catà:** Millorar la senyalització a la sortida dels alumnes, que actualment creuen per zones no habilitades o pel descampat central.



### 4. Espais Públics i Zones Verdes

- **Plaça de la Pau (Escenari):** Proposem la construcció d'una nova rampa d'enllaç que connecti la part alta de la plaça amb el tram de vorera situat entre les torres 1 i 2, just on s'han realitzat les noves rampes d'accés. Actualment, les bigues de l'escenari bloquegen el pas accessible cap a les torres i obliguen a donar tota la volta per baixar.



- **La Muntanyeta (Blocs 16 i 17):** Creació d'una senda en ziga-zaga que aprofiti la zona verde per evitar la llarga escala actual, facilitant el passeig a la gent gran.



- **Accessibilitat Blocs 12 i 13:** Substitució de les escales existents per una rampa accessible.

### 5. Mobiliari i Manteniment

- **Pla de Papereres:** Reiterem la petició del plànol d'ubicació de les papereres del barri per assegurar-ne la reposició, especialment al sector de Països Catalans on hi ha una mancança total.
- **Baranes de les Torres 1, 2 i 3:** Restem a l'espera de la instal·lació de les baranes a la rampa nova, tal com es va confirmar durant la reunió que ja estan encarregades.

Restem a la vostra disposició per a qualsevol aclariment i esperem que aquestes demandes siguin incorporades a la fase d'execució del Pla d'Accessibilitat.

Atentament,

Antonio Arenas Secretari de l'AVV Font dels Capellans

#### ANNEX I: INFORME D'AMPLIACIÓ D'ESMENES D'ACCESSIBILITAT – SECTOR TORRES 7 A 10

**A l'atenció de:** Regidoria de Via Pública i Ciutat Intel·ligent / Participació Ciutadana de l'Ajuntament de Manresa.

**Referència:** Registre d'entrada E2026040876 (22/04/2026).

**Emissor:** Associació de Veïns de la Font dels Capellans.

**MOTIU DE L'AMPLIACIÓ** Arran de les queixes i demandes expressades pels veïns durant l'**Assemblea General Ordinària celebrada el 25 d'abril de 2026**, l'Associació de Veïns presenta aquesta ampliació tècnica al document lliurat anteriorment.

Es va detectar una preocupació unànime respecte a la **manca de continuïtat accessible** en el sector de les torres de la zona baixa, específicament entre les **Torres 7, 8, 9 i 10**.

#### DESCRIPCIÓ TÈCNICA I PROPOSTES D'ACTUACIÓ

Basant-nos en el treball de camp realitzat i les evidències fotogràfiques, sol·licitem la intervenció urgent en els següents punts:

##### 1. Connexions entre Torres 7 i 8:

- **Situació actual:** S'identifiquen dos trams d'esglaons de pedra de gran amplada que actuen com una barrera infranquejable per a cadires de rodes i persones amb caminadors. No existeix cap alternativa de rampa en aquest eix principal d'accés als locals i habitatges.
- **Proposta:** Creació de rampes de connexió que salvin els desnivells entre les plataformes superiors i inferiors



##### 2. Connexions entre Torres 8, 9 i Plaçeta Circular:

- **Situació actual:** S'identifiquen dos trams d'esglaons de pedra de gran amplada que actuen com una barrera infranquejable per a cadires de rodes i persones amb caminadors. No existeix cap alternativa de rampa en aquest eix principal d'accés als locals i habitatges.
- **Proposta:** Creació de rampes de connexió que salvin els desnivells entre les plataformes superiors i inferiors



##### 3. Connexions entre Torres 9,10 :

- **Situació actual:** S'identifiquen dos trams d'esglaons de pedra de gran amplada que actuen com una barrera infranquejable per a cadires de rodes i persones amb caminadors. No existeix cap alternativa de rampa en aquest eix principal d'accés als locals i habitatges.
- **Proposta:** Creació de rampes de connexió que salvin els desnivells entre les plataformes superiors i inferiors



**CONCLUSIÓ** Com s'ha exposat en l'Assemblea, la manca de rampes en aquest sector de la zona baixa és una deficiència crítica que afecta la vida diària dels veïns de les torres 7, 8, 9 i 10. Aquesta ampliació té com a objectiu que el nou **Pla d'Accessibilitat** no deixi enrere aquest sector i garanteixi un barri cent per cent accessible.

Restem a la vostra disposició per realitzar una visita tècnica conjunta en aquests punts si es considera necessari.

Atentament,

**AV Font dels Capellans** Manresa, 27 d'abril de 2026

**PLA D'ACCESSIBILITAT  
DE L'ESPAI PÚBLIC DE MANRESA**

AVU 2103

AJUNTAMENT DE MANRESA  
MAIG DEL 2026