

PLA DE MOBILITAT DE MANRESA

Annex I

Diagnosi de l'accessibilitat a l'espai públic



AJUNTAMENT DE MANRESA
APROVAT DEFINITIVAMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 JUNY 2012

Ho certifico: EL SECRETARI,



APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 MARÇ 2011

Ho certifico. El Secretari



Ajuntament
de Manresa

DIAGNOSI DE L'ESPAI PÚBLIC DEL MUNICIPI DE MANRESA

VOLUM I

1. MEMÒRIA

DIAGNOSI DE L'ESPAI PÚBLIC DEL MUNICIPI DE MANRESA

INDEX GENERAL DE LA DIAGNOSI DE L'ESPAI PÚBLIC

1. MEMÒRIAVOLUM I

2. NORMATIVA D'ACCESSIBILITATVOLUM II

3. PLA D'ACTUACIÓ A L'ESPAI PÚBLIC.....VOLUM III

3.1. DIAGNOSI DE L'ESPAI PÚBLIC

MANUAL DE SENYALITZACIÓDOCUMENT ANNEX

I. MEMÒRIA

SUMARI

PÀG

1. INTRODUCCIÓ	6
1.1. ANTECEDENTS	
2. ACCESSIBILITAT	8
2.1. ACCESSIBILITAT I MOBILITAT	
2.2. USUARIS I BENEFICIARIS	
2.3. ACCESSIBILITAT : UNA MILLORA DE LA QUALITAT DE VIDA	
3. LEGISLACIÓ	10
4. DESCRIPCIÓ DEL MUNICIPI	11
4.1. EMPLAÇAMENT GEOGRÀFIC	
4.2. MORFOLOGIA URBANA	
4.2.1-. Anàlisi històrica i demogràfica	
4.2.2-. Anàlisi de mobilitat	
4.3. PATRIMONI ARQUITECTÒNIC I URBANÍSTIC	
5. NECESSITATS I OBJECTIUS DEL PLA	25
5.1. NECESSITAT DE LA REDACCIÓ DE LA DIAGNOSI DE L'ESPAI PÚBLIC	
5.2. OBJECTIUS I CRITERIS	
5.2.1-. Objectius	
5.2.2-. Criteris	
6. ÀMBITS D'ACTUACIÓ	26
6.1. ESPAI PÚBLIC	
6.1.1-. Trams de carrer	

7. METODOLOGIA DE L'ESTUDI EN CADA ÀMBIT 27

7.1. ESPAI PÚBLIC

7.1.1-. Recorregut i anàlisi de tot el territori

7.1.2-. Diagnòstic general

8. EQUIP TÈCNIC 28

8.1. HUMÀ

8.2. INSTRUMENTS

8.2.1-. Cartografia

8.2.2-. Programa S.I.G.

I MEMÒRIA

1 INTRODUCCIÓ

Ens trobem davant una societat de canvis constants, amb alteracions molt importants tant en quant als modes de vida, com pel que fa a la composició de la població. En les darreres dècades, la societat europea ha experimentat un canvi demogràfic fonamental; L'índex de natalitat ha decaïgut i l'esperança de vida, afavorida pels avenços tecnològics, ha anat en ascens. D'altra banda, l'arribada d'onades migratòries està contribuint també als canvis en aquestes tendències demogràfiques. Tot això ha comportat una nova manera d'utilitzar l'espai públic i ha suposat per tant, l'aparició de noves necessitats socials.

Els canvis tecnològics, en la mesura en que permeten una major adequació en la solució de les problemàtiques socials, i l'augment de l'influència dels mitjans de comunicació, que ha permès l'arribada de informació a segments de la població fins ara exclosos, ha provocat que els Ajuntaments, conscients d'aquesta situació, abordin el futur preveient que la ciutat ha de ser per a Tothom.

Es tracta doncs d'un propòsit ambiciós i optimista. Es tracta de crear un nou concepte de ciutat. Una ciutat que ha de ser sostenible, en la mesura que ha de respectar el medi ambient, adaptada, sense exclusions, que estigui configurada per a tots. En definitiva, ha de ser una ciutat moderna, ha de ser l'àmbit on les persones puguin gaudir de la vida dins d'un entorn saludable, ha de ser una ciutat compromesa amb tots i cadascun de nosaltres, sense barreres arquitectòniques.

Abordar un pla per a Tothom vol dir afrontar el futur, millorant la qualitat de vida dels ciutadans, de tots els ciutadans si bé que els més immediats beneficiats seran les persones que tenen problemes de mobilitat.

Per tant aquesta Diagnosi de l'espai públic pretén proposar les intervencions i els criteris necessaris que s'han de dir a terme en els entorns de l'espai públic, estudiant tant els aspectes espacials com de comunicació que s'hagin de dur a terme per aconseguir aquest objectiu.

1.1 Antecedents

Analitzant les actuacions urbanístiques realitzades per l'Ajuntament de Manresa en els últims anys, es pot apreciar una bona sensibilitat i predisposició cap a aspectes relacionats amb l'accessibilitat.

Prova d'això són les següents actuacions:

- Adaptació per a discapacitats de la muralla de Sant Domènec, entre la Ctra. De Cardona i el Carrer del Cós, per tal de millorar l'itinerari de vianants que connecta diferents parades de bus del servei urbà e interurbà.
- Adaptació per als discapacitats de les voreres del carrer de Poeta Mistral.
- Adaptació per a discapacitats dels itineraris per a vianants entre les parades de transport públic properes al centre hospitalari.
- Instal·lació d'una nova andana a l'Avinguda Tudela amb Solsona, i ampliació de la del carrer Viladordis amb Ctra. Del Pont.
- Adaptació per als discapacitats dels itineraris de vianants entre les parades de bus del sector de Cal Gravat.
- Arranjament de l'entorn de la parada de bus de la plaça Valldaura.
- Instal·lació de 3 noves parades de bus al polígon industrial de Bufalvent, que ha permès connectar-lo al centre urbà mitjançant el bus interurbà del Pont de Vilomara.
- Millora de la senyalització vertical de les parades de bus de Manresa, per tal d'homogeneitzar la imatge.
- Projectes de semaforització per a la creació i ampliació d'itineraris accessibles. Destaquem el cas de la cruïlla entre Ctra. Del Pont de Vilomara amb Carrer de Domenech i Muntaner, històric punt negre de la ciutat.
- Treballs d'adaptació a les voreres coincidents amb els passos de vianants de la cruïlla dels carrers Sant Antoni Maria Claret amb Carrer Pare Clotet.

2 ACCESSIBILITAT

2.1 ACCESSIBILITAT I MOBILITAT

El concepte d'accessibilitat sorgeix d'una manera positiva en eliminar els termes d'adaptació, practicabilitat o supressió de barreres arquitectòniques. El concepte d'accessibilitat va lligat al de mobilitat, poder-se moure, poder-se traslladar amb facilitat i comoditat, ser autònoms. Però aquest moure's per la ciutat es pot fer a peu o en medis de transport.

A la ciutat hi conviuen vehicles i vianants. Amb els anys s'havia anat donant prioritat al vehicle i la ciutat havia anat guanyant calçada a les voreres, generant uns espais cada cop menys agradables i acollidors.

L'intens trànsit que pateixen les nostres ciutats ha anat fent que aquestes contribueixin cada cop més a la contaminació del planeta. Per tant, trobar un equilibri entre el vehicle i el vianant és un objectiu que s'han plantejat gran nombre de ciutats que han assumit l'Agenda XXI. L'accessibilitat i la mobilitat són les eines i els Plans motors per aconseguir aquesta transformació i aquest equilibri, pensant en els problemes d'avui i en els del futur.

També en l'edificació es donen casos similars. Els nous edificis s'han dissenyat sota uns conceptes que encara arrenquen en cases de Palladio o del Racionalisme de Bauhaus. Però la societat ha canviat, les necessitats són diferents i hem de dissenyar per tal que siguin usables per a totes les persones. Usables, ecològics, fàcils de mantenir i sostenibles.

El transport públic és el gran instrument que ha de contribuir a aquesta transformació. Aquest pot eliminar gran part del transport privat i per tant ajuda a descontaminar la ciutat. Si volem que el transport públic serveixi, haurà de ser còmode i accessible.

En conjunt estem buscant una ciutat que Dissenyi per a Tothom.

2.2 USUARIS I BENEFICIARIS

És evident que els usuaris de la ciutat són tots els ciutadans. Nens, joves, adults, gent gran, és a dir, persones amb tot tipus de capacitats.

Si es tracta l'accessibilitat com hem explicat, si es planifica la ciutat amb els objectius que hem descrit, tot ciutadà, tot usuari d'aquesta és un beneficiat directe, fins i tot els de les properes generacions.

Per tant, quan analitzem la ciutat, quan establim criteris per a aquesta transformació hem de pensar en joves, infants, adults, gent gran, persones que tenen dificultats a l'hora de caminar, persones que s'han de moure amb l'ajut d'una cadira de rodes, persones que no hi veuen bé, persones que tenen problemes per escoltar, ...

Totes aquestes persones, és a dir, tots els ciutadans, són els beneficiaris potencials de millorar l'accessibilitat a la Ciutat, de dissenyar-la mitjançant un procés de transformació en una Ciutat per a Tothom sota els criteris del Disseny per a Tothom.

2.3 ACCESSIBILITAT: UNA MILLORA DE LA QUALITAT DE VIDA

Tot procés de transformació, qualsevol millora que afecti a qualsevol ciutadà és de per si lloable i positiva. Si aquesta afecta, no només a algun ciutadà si no a tots, es fa necessària.

Si es segueixen tots els arguments que hem anat descrivint, llavors el ciutadà rebrà aquesta transformació amb satisfacció. La satisfacció del ciutadà és un objectiu prioritari dels polítics. La satisfacció del ciutadà, trobant una forma de viure més còmode i senzilla, és la millora de la qualitat de vida.

L'accessibilitat entesa d'aquesta manera, implica contribuir en la ciutat i en els ciutadans per a la millora de la qualitat de vida. Es tracta de fer una ciutat més acollidora.

3 LEGISLACIÓ

Per a la redacció de la diagnosi de l'espai públic s'ha tingut en compte la següent legislació i normativa vigents en matèria d'accessibilitat:

- European manual for an accessible built environment.
- Llei 20/91, de Promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques.
- Codi d'accessibilitat de Catalunya, Decret 135/1995 de 24 de març, de desplegament de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques i d'aprovació del Codi d'Accessibilitat.

4 DESCRIPCIÓ DEL MUNICIPI

4.1 EMPLAÇAMENT

El municipi de Manresa, que pertany a la província de Bages i del que n'és la capital de comarca, té una extensió de 41,24km². Tot i situar-se lleugerament a la zona sud de la comarca, es sense cap mena de dubte el centre econòmic i social de la comarca.

El municipi de Manresa limita al nord amb Fonollosa i Sant Joan de Vilatorrada, Sant Fruitós del Bages i el Pont de Vilomara al est, Castellgalí i Sant Vicenç de Castellet al sud, i Rajadell i Sant Salvador de Guardiola al oest.

La ciutat neix dominant el riu Cardener, però està regada per antics torrents actualment soterrats com el torrent de Sant Ignasi i deu part de la seva gran riquesa d'aigua a la Sèquia.



OROGRAFIA

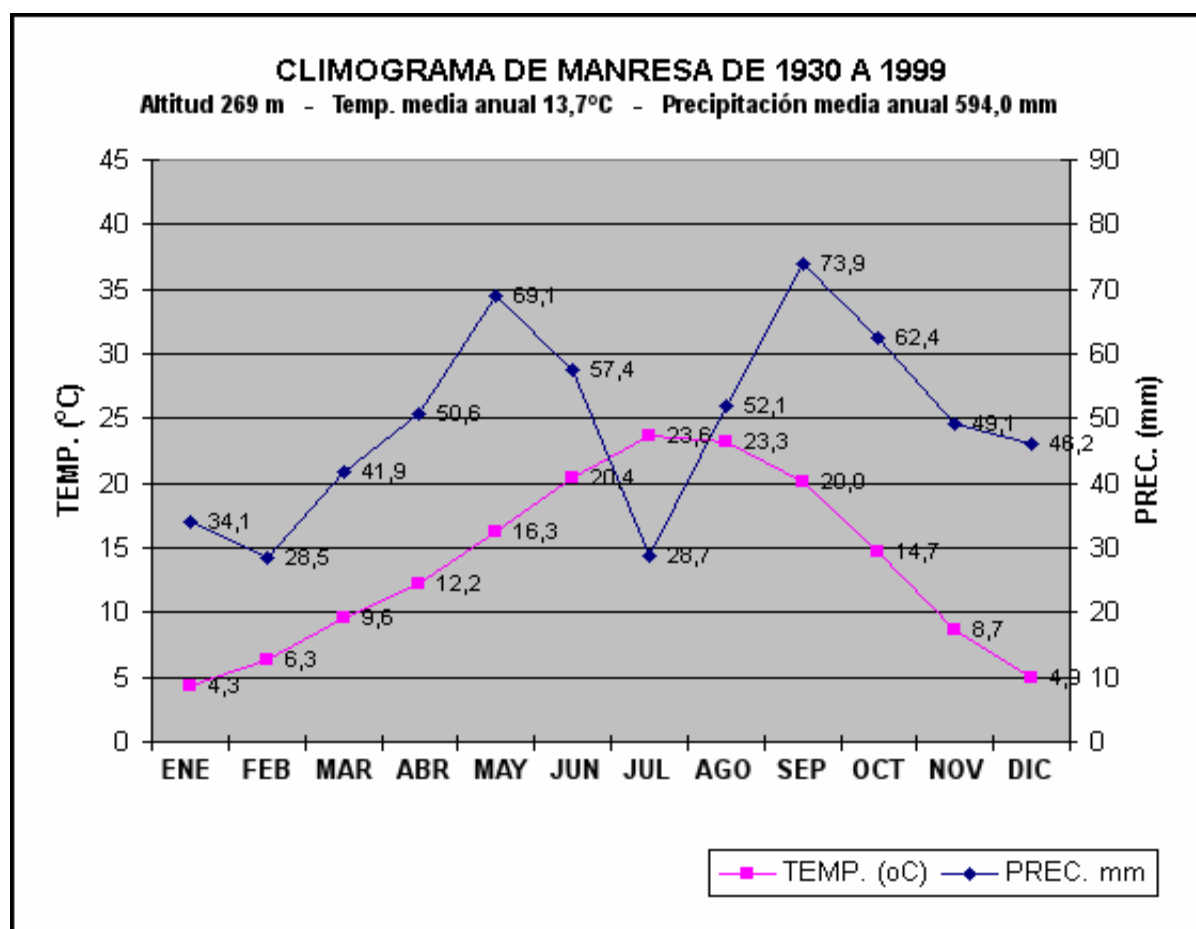
Al mig de la Depressió Central catalana trobem Manresa, amb una orografia que ho és tot menys plana. Passejar-hi és pujar i baixar contínuament dels diversos turons que la formen: el Puigcardener, el Puigmercadal, el Puig de Sant Bartomeu, les Escodines (o “les Codines”), el Pujolet, diversos tossals, el Puigterrà, el Puigberenguer, Bufalvent,... i encara, fora de la ciutat pròpiament dita, la petita muntanya de Santa Caterina. De manera que calcular la seva alçada respecte el nivell del mar és una mica difícil, varia dels dels 205 metres de l'Estació de la RENFE als 283 del Puigterrà (la Seu és a 238 metres).

La formació geològica de la zona es remunta al terciari quan aquesta depressió es va omplir de sediments provinents dels relleus que la limitaven. Així doncs, aquesta depressió es va omplir de sediments on predominen els conglomerats, arenisques i lutites.

A grans trets podríem parlar que l'orografia de Manresa i el seu paisatge, hi predomina el relleu tabular. Aquest relleu es caracteritza per ser zones poc deformades on la erosió hi ha intervingut de manera important.

CONDICIONANTS CLIMÀTICS

Manresa, climàticament, s'inclou dins de la franja de clima mediterrani de muntanya mitja, caracteritzada per una pluviositat escassa i una oscil·lació tèrmica anual bastant acusada. La mitja de precipitació registrada durant el període 1930-1999 es de 594mm; els mesos més secs son Gener, Febrer i Juliol i els més humits son Agost, Setembre, Maig i Juliol. La temperatura mitja anual es de 13,7°C per al mateix període. Les temperatures mitges mensuals més elevades es registren als mesos de Juliol i Agost, amb valors al voltant dels 25-27°C. Els mesos més fred de l'any son Gener, Desembre i Febrer. La amplitud tèrmica anual està a prop dels 19°C



4.2.- MORFOLOGIA URBANA

El nom de Manresa apareix per primera vegada en un document a l'any 889. Es cap al segle X quan es troben sovint referències al comtat de Manresa, i des de llavors sempre ha estat una ciutat de vital importància al context de la història de Catalunya.

La ciutat de Manresa disposa del títol honorífic de Molt noble, molt lleial i benèfica ciutat. Els títols de noble i lleial foren atorgats sota el regnat de Ferran VII (9 de setembre de 1812), mentre que la disposició de benèfica li fou concedida per la reina regent Maria Cristina (17 de gener de 1902). El nucli principal de població és situat a la riba esquerra del Cardener, a una altitud de 238 m calculats al peu del campanar de la Seu, i de 234 m a la plaça de Sant Domènec.

El Cardener limita la zona urbana pels costats de migdia i de ponent i en les altres dues direccions la ciutat s'obre en ventall i ha crescut en forma de successius arcs concèntrics. Aquest fet fa que el nucli més antic de la població no ocupi el centre geomètric de la ciutat. El

Cardener, muralla natural de la ciutat, impedí el seu creixement en direcció a migdia. Així s'ha esdevingut a Manresa el mateix que en altres ciutats que tenen riu: el riu esdevé frontera i no pas eix de la vida urbana. L'obstacle del riu, però, no ha estat mai una barrera infranquejable. Les vies d'entrada i sortida de la ciutat i les exigències de la comunicació amb les partides rurals del terme, els nuclis dispersos de població, les indústries i els serveis, han motivat la construcció històrica i recent de ponts.

Actualment, el Cardener, al seu pas per Manresa és travessat per un total de set ponts: els històrics Pont Vell i Pont Nou (conegut popularment com a pont del cementiri) i els moderns del Congost, de Sant Francesc, de la Reforma o de l'estació, el de la carretera nova de Barcelona i el del Ferrocarril als Comdals

El planell de Puigcardener va ser, durant els mil primers anys d'història de Manresa, el nucli original de la ciutat limitada per les muralles. En arribar al segle XI, s'havia format un segon nucli als vessants d'un altre turó: Puigmercadal, coronat també per un castell. La zona emmurallada s'havia anat ampliant a mesura que es formaven nous barris, com el barri antic. Un altra vegada, al segle XIII, la muralla allargava el seu perímetre per incloure els primers ravals de la ciutat medieval: la Plana de Sant Miquel, Vilanova, el Born o les Piques. Al llarg dels segles restants i fruit de les guerres es va ampliar el recinte emmurallat per encabir-hi les successives ampliacions que anava patint el nucli de Manresa i que cap al segle XIX comprenia tot el que avui anomenem ciutat Vella. Les vies urbanes que avui substitueixen el perímetre de les velles muralles enderrocades són el passeig del Riu, el carrer de Sant Marc, la via de Sant Ignasi, la Baixada dels Drets, el carrer del Joc de la Pilota, les Muralles del Carme, de Sant Domènec i Sant Francesc i, novament, el passeig del Riu

Els carrers que componen els barris de la ciutat Vella son estrets i tortuosos, fruit d'un urbanisme completament medieval, i són presidits per un parell de places principals i diverses placetes secundaries.

Els ravals manresans pròpiament dits van formar-se extramurs de l'últim recinte de la ciutat vella: el més important i antic de tots és el de les Codines, tot i que també ho són els de Sant Andreu i el Remei, el de Puigterrà i el de Valldaura. Tots aquests ravals es van anar formant fins a meitat del segle XIX que va ser quan es va produir la gran explosió urbana de Manresa.

Fruit d'aquesta transformació a meitat del segle XIX trobem aquest aspecte bigarrat que sembla una característica del conjunt urbà manresà: barreja de cases i fàbriques, de vies comercials i carreteres de trànsit, dels nuclis residencials i industrials. Les fàbriques i les carreteres foren factors essencials de la transformació de la ciutat en el període 1840-60, amb continuïtat en els decennis següents i fins a la fi del segle. El procés industrialitzador en l'especialitat tèxtil cotonera es manifestava prepotent a partir del 1840.

Tot i que, des de aproximadament el 1830 Manresa ja donava una imatge de població fabril, no va ser fins al 1849 quan s'iniciaven les obres de la carretera de Cardona, al 1855 la carretera de Vic, i al 1859 la línia de ferrocarril que unia Manresa amb Barcelona que Manresa es consagrar com a una de les ciutats industrials de Catalunya.

La necessitat d'enderrocar les muralles durant el decenni dels anys 50 del segle XIX Manresà desbordà el seu recinte secular. Tres grans carrers, amb honors avinguda, configuraren aquesta primera expansió urbana, al llarg de les noves carreteres de Cardona i de Vic i del passeig exterior de ronda en dues terceres parts del itinerari —muralles del Carme, de Sant Domènec i de Sant Francesc— de la plaça dels Infants al pont de pedra o de Sant Francesc.

El Carrer Nou i el del Born serviren d'enllaç entre el nucli antic i el que havia d'ésser cor de la ciutat moderna, que s'afaiçonava a la plaça de Sant Domènec. La plaça de Sant Domènec, en posició una mica excèntrica respecte al pla topogràfic, funciona com a autèntic cor de la vida ciutadana, desplaçada del centre històric, que continua això no obstant essent l'eix i el punt neuràlgic de l'activitat política o administrativa.

De la plaça de Sant Domènec arrenca la via principal de la ciutat: el passeig de Pere III fou inaugurat l'any 1891 i és dedicat a perpetuar la memòria del rei Cerimoniós, protector dels manresans. És aquest un carrer ample, arbrat amb plàtans. Dues places enjardinades i amb sengles brolladors d'aigua —la d'Espanya i la de l'Onze de Setembre— alegren i fan més bonic el passeig. Una tercera plaça formada per la cruïlla del carrer d'Àngel Guimerà amb el passeig és el centre de reunió a les celebracions esportives El passeig té al sector de Bonavista el monument als Iniciadors de la Sèquia

El Poble Nou, amb 5.646 habitants el 1991 és, paradoxalment al seu nom, el més antic dels barris nous de la ciutat. Sorgit, a les acaballes del segle XIX, com un suburbi llunyà plantat al carener del tossal de Pau Sabater o dels Rajolers, és des de fa molts anys un autèntic barri manresà, absorbit i integrat plenament en el context urbanístic i social de la ciutat. Té el seu nucli original i més cèntric en l'església parroquial de Sant Josep.

Cal Saldes i el Pujolet són dos barris veïns, originalment molt excèntrics i ara també incorporats plenament a la ciutat. Formen una extensa barriada residencial situada en un ample replà al peu de Puigberenguer amb 3.868 habitants al 1991, que s'escampa pel tossal dels Cigalons i el Pujolet. Altres barris que aparegueren allunyats de la ciutat però que el seu creixement els hi ha connectat són els de la Sagrada Família amb 6.698 habitants, el de la Font dels Capellans amb 3.015 habitants i el de la Culla o de Sant Joan de Déu, al sector de la carretera del Pont de Vilomara.

En la base de formació d'aquests barris s'hi troben grups de cases barates o d'habitatges de protecció oficial. El primer grup de cases barates, construït en règim cooperativista a la carretera de Santpedor, data dels primers anys de la dècada del 1920. Després de la Guerra Civil Espanyola s'ampliaren notablement el nombre d'aquests grups de cases: les Cases de l'Ajuntament, els grups de la Sagrada Família, de Sant Ignasi, Francesc Cots i Pare Ignasi Puig, de la Guia, de la Pirelli, els barris de la Font dels Capellans, de la Balconada, de Sant Pau i de la Parada.

Les darreres transformacions a la ciutat s'han produït arrel de la implantació dels ajuntaments democràtics. Aquesta influència es ben palesa en un nombre important d'actuacions i transformacions dels serveis i infraestructures. S'han dut a terme moltes actuacions per obrir espais destinats als habitants de la ciutat, com places o espais esportius, culturals i locals socials.



Ortofotomapa de Manresa
Font: Generalitat de Catalunya

Les principals vies de comunicació són, la carretera C-55 uneix Barcelona a través del viaducte natural creat pel riu Cardener que posteriorment s'uneix al Llobregat., la carretera C-37 i la C-25 que es l'eix transversal. Tot un tenir un caràcter secundari, no s'ha oblidar la N-141 que porta a Vic, la BV-4501 que porta a Santpedor i la BV-1225 que uneix Manresa amb el Pont de Vilomara.

Per altra banda, cal destacar la línia de FGC de Barcelona a Manresa i l'estació de Renfe.

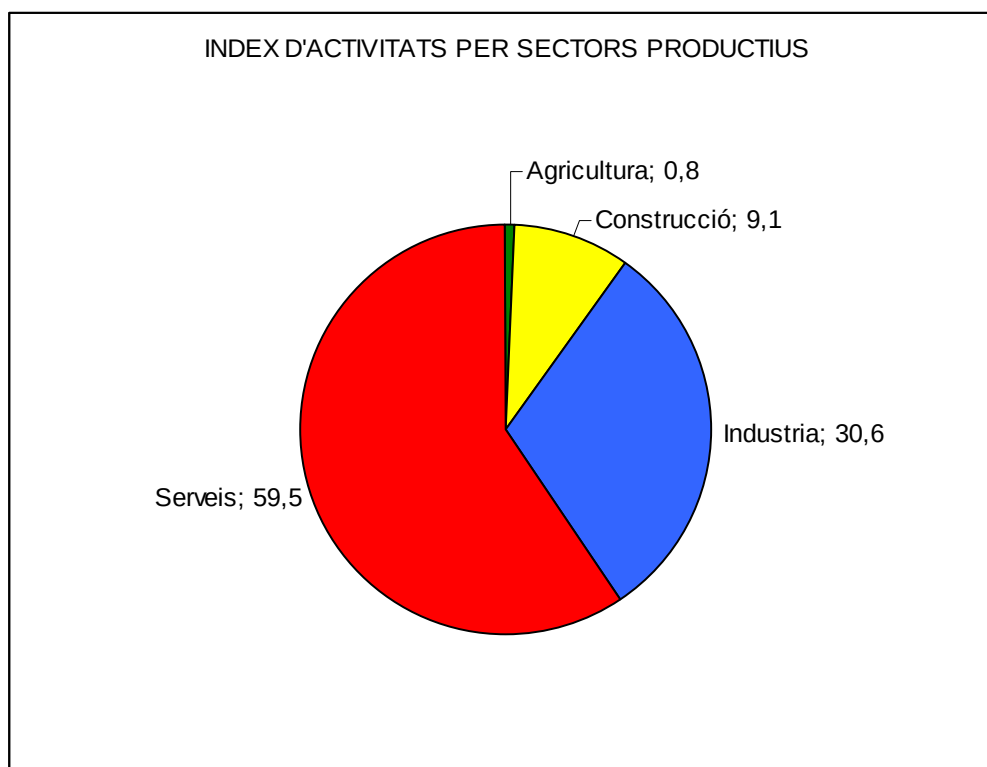
Tot i que les activitats industrials i de serveis són les més destacables, el sector primari no ha estat totalment marginat. El regadiu, que aprofita l'aigua de la històrica sèquia de Manresa, és dedicat especialment a verdures, llegums i fruita, com també a cereals, blat de moro, patates i farratge. Al secà predominen els cereals i el farratge. La ramaderia se centra especialment en la producció de porcí i boví. La tradició industrial es remunta als segles medievals.

Pel que fa al sector secundari, en els segles XIX i XX va proliferar la indústria tèxtil al llarg dels dos rius que la guarden. Aquesta indústria ha passat a ser testimonial i ara hi destaquen els sectors metal·lúrgic, químic i de la pell.

El sector terciari és força important, com correspon a un cap de comarca de les seves dimensions.

La seva condició de nucli radial de vies de comunicació és un factor rellevant en la activitat comercial de Manresa.

Avui en dia, segons les dades de l'IDESCAT, l'any 2001 amb una població ocupada de 28.306 persones, el 59,5% es localitza en el sector serveis, un 30,6% en la indústria, un 9,1% en la construcció i un 0,8% en agricultura i pesca.



Font: Elaboració pròpia a partir de IDESCAT

Agricultura	Construcció	Indústria	Serveis	Total persones
0,8 %	9,1%	30,6	59,5%	28.306

Població Ocupada per Sectors. Any 2001
Font IDESCAT

POBLACIÓ PER RELACIÓ AMB L'ACTIVITAT L'ANY 2001

Activa			Inactiva	Població de 16 anys i més
Ocupada	Desocupada	Total		
28.306	2.902	31.208	23.508	54.788

Font: Elaboració pròpia a partir de IDESCAT

LOCALITZACIÓ DE L'OCUPACIÓ L'ANY 2001

Treballen en el municipi			Treballen fora del municipi
Residents	No residents	Total	
18.446	11.098	29.544	9.860

Font: Elaboració pròpia a partir de IDESCAT

L'any 2001, un terç de gent ocupada del municipi treballa fora d'ell i aproximadament el 33% del treball generat a Manresa és ocupat per gent no resident al municipi.

4.2.1-Anàlisi històrica i demogràfica

L'evolució del número d'habitants de Manresa en els últims anys ha experimentat nombrosos canvis, variant en diverses ocasions la dinàmica de creixement del municipi.

El procés demogràfic ascendent de Manresa esdevingué un fet a partir del segle XII de manera progressiva. Al segle XIV trobem el denominat segle d'or Manresà ja que la població s'enriqueix i, producte d'aquesta bonança, la població experimenta un gran creixement demogràfic generat per la riquesa i el treball que fins i tot atreu l'excedent d'altres poblacions. A meitat d'aquest segle la població manresana es va estancar degut a la pesta i fins i tot va patir un petit retrocés que pot considerar-se com una petita crisi demogràfica.

Seguint la tendència general de Catalunya que va entrar en una etapa de decadència respecte a altres zones Peninsulars, els segles posteriors van ser d'un creixement lent. Epidèmies, problemes dinàstics i les guerres en van ser els principals factors d'aquest estancament.

El esplendor de la ciutat, com a tal, es recuperaria durant el segle XX. Després d'uns inicis de segle marcats per la Guerra de la Independència, on Manresa va tenir un paper destacat, la ciutat va aconseguir consolidar-se com un dels centres tèxtils mes importants de Catalunya.

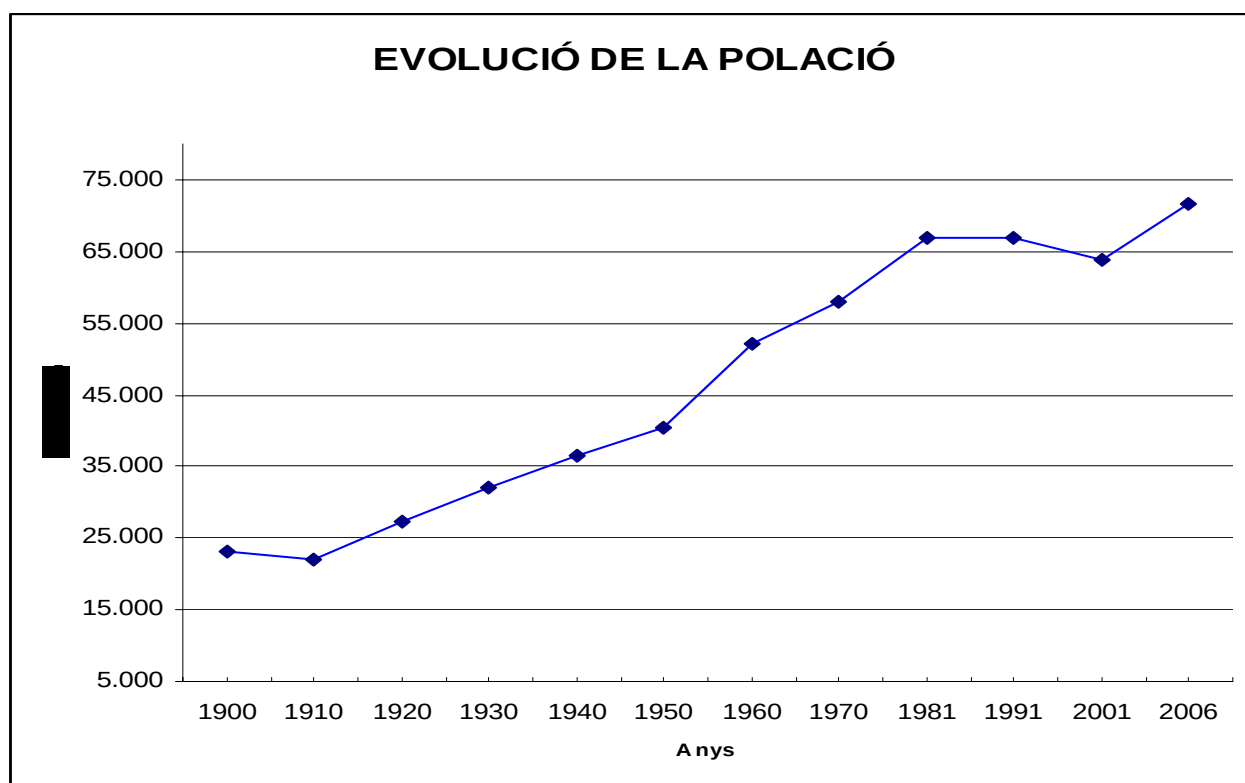
Durant la dècada de 1900 a 1910 la població de Manresa només registrà un retrocés degut a l'incidència que abans hem esmentat amb la guerra de la Independència. És a partir de 1910 quan la població s'incrementa de manera progressiva i augmenta des de els 22.000 habitants al 1910 fins als 40.000 habitants al 1950. Aquest increment és conseqüència directa de l'augment de la producció industrial que va significar per Manresa un impuls molt important tant demogràficament com econòmicament.

El període comprès entre els anys 1950-1981 registra un augment molt significatiu de la població, fruit de la creixement demanda de mà d'obra necessària per abastir una indústria que creixia de manera important i que s'havia convertit en la principal activitat de Manresa.

La immigració també va ser un factor important en el creixement d'aquestes tres dècades, atretes, sobretot, per la importància de Manresa com a focus d'indústria, i, per tant, de treball. A partir d'aquest moment, la immigració s'aturà, davallant la natalitat i estancant la població de Manresa en 68.000 habitants.

Al següent decenni es pateix una lleugera retallada de la població degut a la reconversió del sector industrial i la pèrdua de pes d'aquest sector, que perd treballadors. Això afecta negativament a Manresa que perd un petit percentatge de població envers la ciutat de Barcelona o el retorn al camp per part d'una petita porció de població. L'envelliment de la població també es pot considerar com un factor de relativa importància en aquesta petita davallada però que es va mantenir amagat degut a la importància de la immigració.

Als últims cinc anys, la població de Manresa ha crescut, ja que la possibilitat de desplaçar-se a la ciutat de Barcelona ha frenat l'èxode i ha atret a nova població que viu a Manresa però que treballa a la capital desplaçant-se cada dia.



Font: Elaboració pròpia a partir de INE

D'altra banda, en quant als grups d'edat, per a l'any 2006 la població de Manresa es distribuïa de la següent forma:

De 0 a 14 anys	De 15 a 64 anys	De 65 anys i més	Total
14%	66,4%	19,7%	100 % (71.772 hab.)

Població per grups d'edat de Manresa per a l'any 2006

Font Elaboració pròpia a partir de IDESCAT

D'aquestes dades s'extreu un predomini de la gent madura envers els joves i la gent gran, amb lo qual podem deduir que la població del municipi tendeix cap a un envelliment progressiu.

4.2.2 Anàlisi de mobilitat

Els principis que inspiren *els plans de mobilitat urbana* i que es poden assumir com a criteris a assolir en el desenvolupament urbanístic són:

- El dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible.
- La prioritat dels mitjans de transport de menor cost social i ambiental, tant de persones com de mercaderies.
- El foment i la incentivació del transport públic i col·lectiu i d'altres sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.
- La implicació de la societat en la presa de decisions que afectin la mobilitat de les persones.
- L'organització d'un sistema de distribució de mercaderies sostenible.

Els conceptes de mobilitat i accessibilitat van estretament lligats. L'accessibilitat persegueix que tots els ciutadans es puguin desplaçar i comunicar lliurement, siguin quines siguin les seves capacitats. Així mateix, les característiques d'aquest desplaçament i la optimització d'aquells aspectes que siguin beneficiosos tant per a la persona com per a la ciutat en general en són objectius compartits.

El Pla d'Accessibilitat estudia certs aspectes directament relacionats amb la mobilitat tant dels vianants com dels vehicles preferentment dins l'àmbit de la Zona Prioritària. En aquest sentit s'han identificat i analitzat els següents punts:

A: Eixos de transport públic

B: Tipologia de trams de carrer

- **Trams de trànsit per a vehicles**
- **Trams de plataforma única**
- **Trams d'escala urbanes:**

C: Aparcaments

- **Trams amb existència de carrils d'aparcament:**

Dades relatives al parc de vehicles de Manresa per a l'any 2005, extretes de la web de l'Institut d'Estadística de Catalunya, ens mostren el volum de vehicles en aquell

moment. Es desconeix però actualment les dimensions d'aquest parc.

Any	Turismes	Motos	Camions i furgonetes	Tractors industrials	Autobusos i altres	Total
2005	71,1%	8,3%	16,8%	0,4%	3,3%	46.824

Parc de vehicles a Manresa l'any 2005

Font IDESCAT

- Zones reservades d'aparcament:

- Zones de càrrega i descàrrega.

D: Itineraris de carril-bici

4.3.-PATRIMONI ARQUITECTÒNIC I URBANÍSTIC

Podrem dividir els monuments de la ciutat de Manresa en funció de la època en que van ser construïts. Trobarem monuments del període Medieval, Barroc i Modernista

Època Medieval

Col·legiata Basílica de Santa Maria: o com se la denomina popularment La Seu, es l'edifici més emblemàtic del gòtic religiós manresà. Situada a la cima del puig Cardener, bressol històric de la ciutat, es la imatge més clàssica i bonica de la ciutat. Aquesta construcció es va edificar sobre una església preromànica que data de l'any 890 aproximadament de la que encara queden alguns arcs i un portal guardat al Museu històric de la Seu. La construcció de la que avui coneixem com La Seu s'inicià al 1328 i va finalitzar a meitat del segle XVI tot i que posteriorment s'hi han anat fent moltes modificacions i ampliacions.

Pont Vell de Manresa: travessa el riu Cardener a l'entrada sud-oest de Manresa. El pont ha sofert diverses destruccions. D'origen romà, l'actual es tracta de la reconstrucció fidel d'un pont medieval també reconstruït el segle XII, del qual només es conserven les bases de l'arc central. El pont, que va ser destruït el 1939 i refet entre els anys 1960 i 1962, dibuixa vuit arcs de mig punt amb una alçada màxima de 25 m sobre el cabal del riu.

La Cova de Sant Ignasi: es un monument edificat com a record de l'estada de deu mesos durant els quals Sant Ignasi de Loiola visqué a la ciutat de Manresa. Aquesta cova es una balma de flanc meridional del Puig de Sant Bartomeu, a la part baixa mes propera al riu on es diu que sant Ignasi es recollia per fer oració i per escriure el llibre de "Exercicis Espirituals". La cova està coberta per dins i per fora per una fastuosa decoració que data del segle XVIII. Al costat s'hi ha construït una església que data del 1760.

D'aquesta època també cal remarcar la importància del Museu Comarcal, el carrer del Balç, el pont Nou o la Muralla.

Època Barroca

Palau de Justícia: Es un edifici de vital importància ja que s'hi van redactar les famoses Bases de Manresa. Les Bases de Manresa son el document presentat com projecte per la ponència de la unió Catalanista davant del consell de representants de les associacions catalanistes reunides al març de 1892. les famoses bases de Manresa que van suposar

Ajuntament:Data del segle XVIII i mostra cinc pòrtics que suporten un segon pis amb balconades i amb un escut de la ciutat.

De l'època barroca cal destacar també Ca l'Oller, la capella del Rapto i la capella de Sant Miquel.

Època Modernista:

D'aquesta època cal destacar els edificis amb una arquitectura diferenciadora de la resta. Cal Jorba, el Casino, la Cassa Lluvià, Casa Torrents o també anomenada La Buresa, el Convent de Santa Clara i el Teatre Kursal. Aquest son, només, alguns dels edificis i monuments que trobem arreu de Manresa. Per últim, destacar el Museu de la Tècnica de Manresa que ha esdevingut un referent en aquest tipus de museus on es combinen els aspectes de la ciència al llarg de la història.

5. NECESSITAT I OBJECTIUS DE LA DIAGNOSI DE L'ESPAI PÚBLIC

5.1 NECESSITAT DE LA NECESSITAT D'ESTUDIAR L'ESPAI PÚBLIC

Abordar un procés de transformació del municipi, no es pot fer sense tenir una visió de conjunt i sense disposar d'un diagnòstic que determini la situació actual, ja que fer tan sols intervencions aïllades no portarà mai a una solució de futur.

Per tant és necessari programar les intervencions. Saber on s'ha d'actuar, amb quin cost i quin procediment de gestió es pot utilitzar per tal d'optimitzar al màxim les accions municipals.

Amb aquest document l'Ajuntament pot abordar l'objectiu previst amb garantia d'èxit.

5.2 OBJECTIUS I CRITERIS

5.2.1 Objectius

- Disposar d'un instrument que faci possible la transformació del municipi de cara al futur.
- Disposar l'Ajuntament d'un programa d'intervencions que faci possible conèixer quines són les intervencions a dur a terme.
- Contemplar les necessitats municipals i les capacitats d'inversió per tal que pugui ser assumit per l'Ajuntament.
- Dur-lo a terme.

5.2.2 Criteris

5.2.2.1.- ESPAI URBÀ

Pel que fa a les intervencions:

Fer accessible el municipi, proposant l'eixamplament de la vorera per tal de permetre que es puguin creuar una persona que camina i una altra que va en cadira de rodes, plataforma única en aquells carrers estrets on el vianant pateix en circular pel carrer, així com la construcció de passos de vianants a nivell de la calçada, la reordenació dels elements de mobiliari urbà, de

senyalització i comercials, procurant que aquests estiguin sempre a la banda externa de la calçada i eliminar també aquells elements que siguin inaccessibles, substituint-los per d'altres de disseny correcte quan sigui necessari.

6 ÀMBITS D'ACTUACIÓ

6.1. ESPAI PÚBLIC

6.1.1 Trams de carrer

S'han estudiat tots els carrers del Municipi per redactar el diagnòstic general.

7 METODOLOGIA D'ESTUDI EN CADA ÀMBIT

7.1 ESPAI PÚBLIC

7.1.1. Recorregut i anàlisi de tot el territori

S'han recollit les següents dades:

- Voreres estretes
- Inexistència de vorera
- Carrers d'amplada menor de 5,80m
- Plataforma única existent
- Camins
- Carrers sense urbanitzar
- Carrers amb forts pendents
- Tipologies d'habitatges i accessos
- Estat i tipologies de paviments

S'han fet fotografies dels trams i d'aquells punts i elements necessaris , tant per reflectir la problemàtica dels mateixos com per explicar les possibles solucions.

7.1.2 Diagnòstic general

Amb la informació del recorregut general pel municipi i a partir de la recollida de l'estat actual, s'ha fet un informe de les característiques i problemes principals a tractar.

EQUIP TÈCNIC

8.1. EQUIP HUMÀ

Equip humà de Pro A Solutions

8.2 INSTRUMENTS

8.2.1 Cartografia

A partir de la documentació proporcionada per l'Ajuntament s'ha confeccionat una cartografia de la xarxa viària de Manresa per tal de procedir a una geocodificació dels elements i del mobiliari urbà.

D'aquesta manera, s'han creat dos tipus de tramer:

- 1 tramer central corresponent a cada tram de carrer. Aquest tramer permet grafiar:
 - pendents.
 - definició de la Fase Prioritària, intervencions efectuades per l'Ajuntament, obres en curs i obres previstes.
- 1 tramer doble corresponent a les voreres de cada tram de carrer. Aquest tramer permet grafiar:
 - estat actual de les voreres de la diagnosi
 - proposta.

8.2.2 Programa S.I.G.

L'estudi d'accessibilitat que presentem s'ha realitzat amb l'ajut d'una eina informàtica anomenada S.I.G. (Sistema d'informació Geogràfica).

El S.I.G. que s'ha utilitzat en aquest cas és el MapInfo¹, una aplicació que treballa sobre bases de dades geogràfiques i que permet visualitzar i tractar locals, elements de la via pública, línies de transport, etc., sobre una cartografia del casc urbà.

Totes aquestes dades geogràfiques porten assignades dades tabulars del tipus nivell d'accessibilitat, importància d'aforament i altres dades d'interès.

Un cop visualitzada la informació de partida i amb ajut del tractament i consulta de les dades geogràfiques i tabulars, es prioritzen les etapes segons cost i índex d'interès de les zones per on passen aquests itineraris, per tal d'assolir un Pla d'accessibilitat racionalitzat i optimitzat que ofereixi el màxim benefici d'accessibilitat dins el municipi.

¹ MapInfo és una marca registrada de MapInfo Corporation.

**DIAGNOSI DE L'ESPAI PÚBLIC
DEL
MUNICIPI DE MANRESA**

VOLUM II

2.1 NORMATIVA D'ACCESSIBILITAT

DIAGNOSI DE L'ESPAI PÚBLIC DEL MUNICIPI DE MANRESA

INDEX GENERAL DEL PLA

1. MEMÒRIAVOLUM I

2. NORMATIVA D'ACCESSIBILITATVOLUM II

3. PLA D'ACTUACIÓ A L'ESPAI PÚBLIC

3.1. DIAGNOSI DE L'ESPAI PÚBLICVOLUM III

MANUAL DE SENYALITZACIÓDOCUMENT ANNEX

1. LEGISLACIÓ

Per a la redacció del Pla s'ha tingut en compte la següent legislació i normativa vigents en matèria d'accessibilitat:

- European Manual For An Accessible Built Environment.
- Llei 20/91, de Promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques.
- Codi d'accessibilitat de Catalunya, Decret 135/1995 de 24 de març, de desplegament de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques i d'aprovació de Codi d'Accessibilitat.

2. PROPOSTA D'ORDENANÇA

2.1 Introducció

Aquest document es proposa com a Avantprojecte d'Ordenança per ser aplicada a futures intervencions.

La proposta es basa en l'anàlisi de:

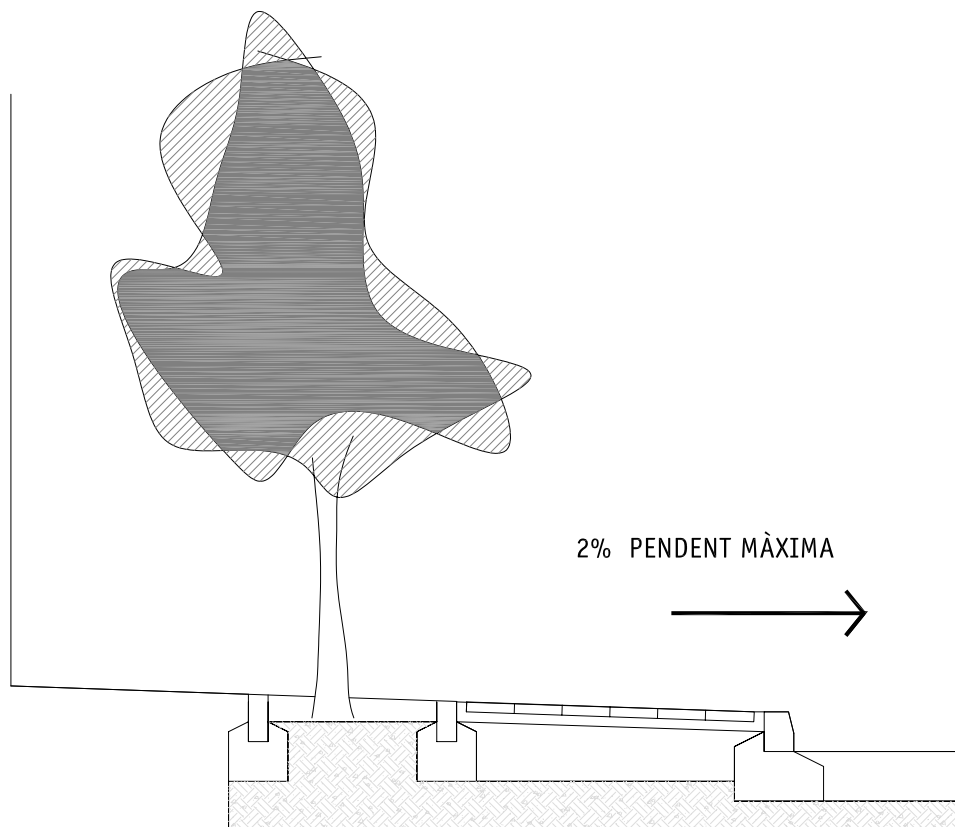
- La tipologia dels carrers.
- Els elements i el mobiliari urbà.

2.2. TIPOLOGIA DE CARRERS

ITINERARIS DE VIANANTS

1. PENDENT TRANSVERSAL

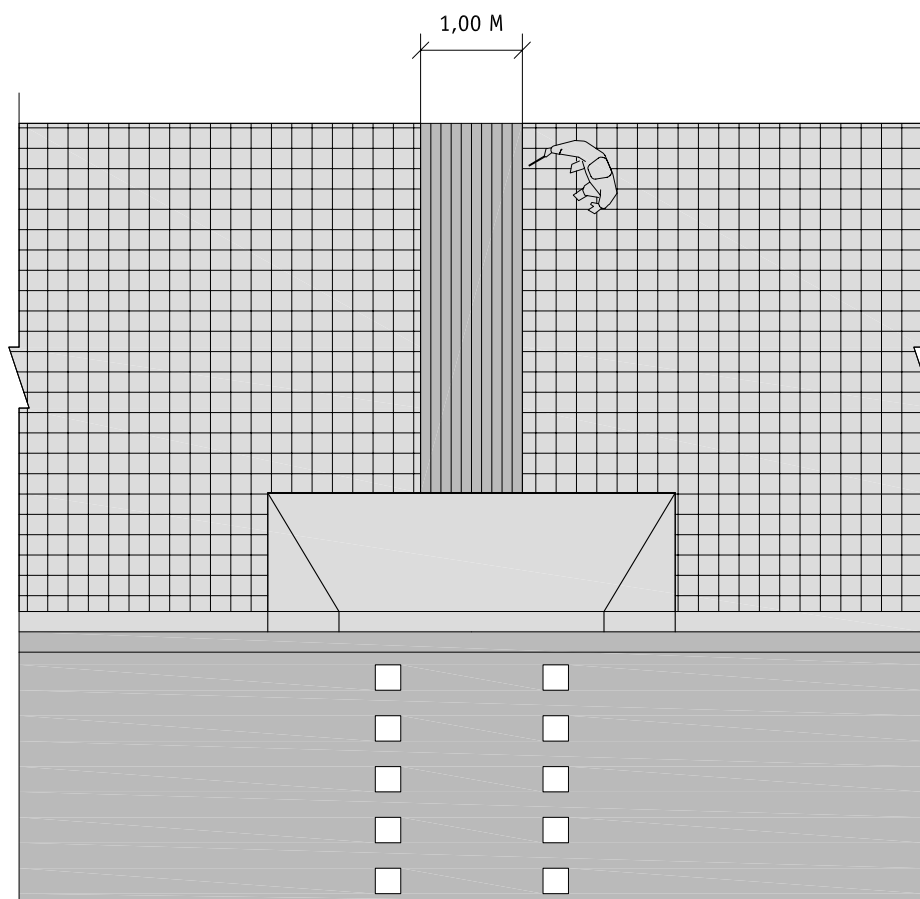
- Inclinió del terreny, vorera o qualsevol estructura de pas en el sentit de la marxa. Per tal d'evitar embassaments i permetre la evacuació de les aigües, s'admet un pendent que no superi el 2% respecte el pla horitzontal.



ITINERARIS DE VIANANTS

2. SENYALITZACIÓ PER A INVIDENTS

- Es tracta d'un paviment de diferent textura, que permet indicar una situació imprevista a l'itinerari, com un pas de vianants o un element situat per sota de 210 cm d'alçada.
- La franja ha d'arribar fins a la façana
- L'amplada serà de 1,00m

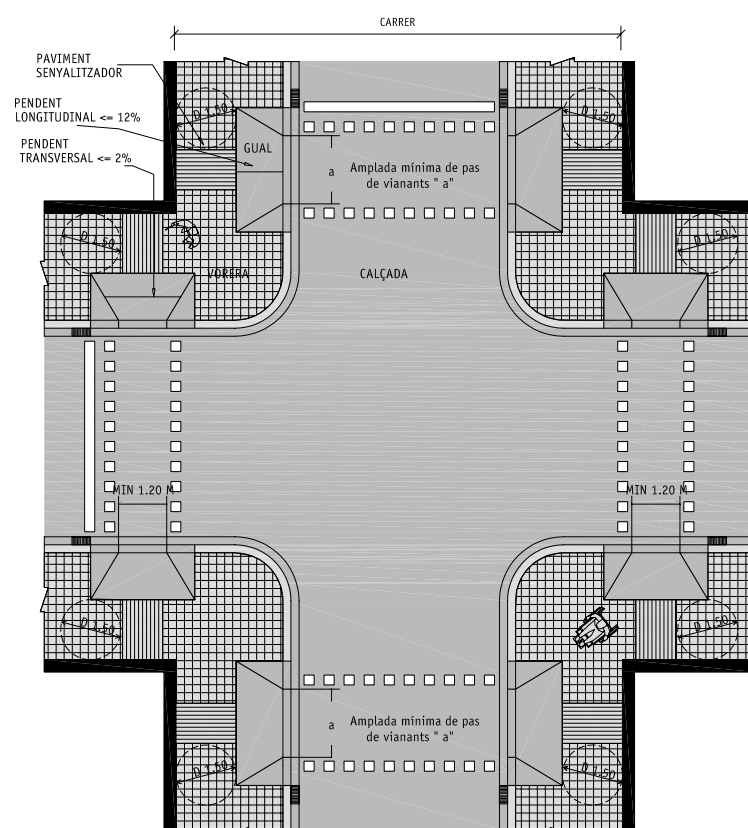


ITINERARIS DE VIANANTS

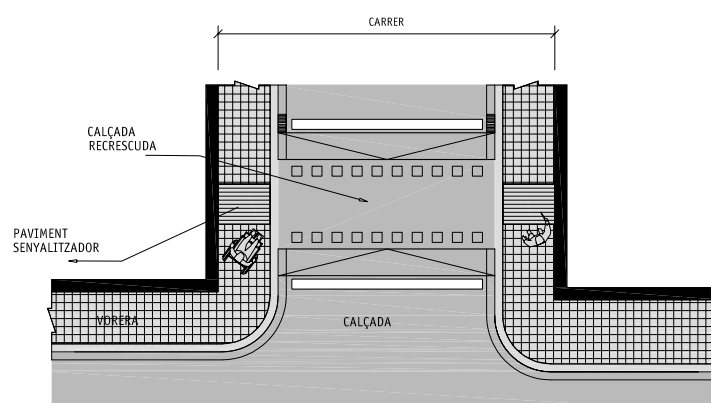
3. PAS DE VIANANTS

- Es l'espai de la calçada pel que, adequadament senyalitzat, el vianant pot travessar en determinats moments
- La col·locació dels guals en cantonada comporta, normalment, una mala senyalització del paviment diferenciat per a invidents, ja que, en aquests casos no arriben a façana i donen lloc a confusió
- La col·locació de guals de calçada recrescuda prioritza el pas del vianant i disminueix la velocitat dels vehicles

3.1 EXEMPLE DE CRUÏLLA RESOLTA AMB GUALS DE BARCA



3.2 PAS DE VIANANTS AMB CALÇADA RECRESCUDA

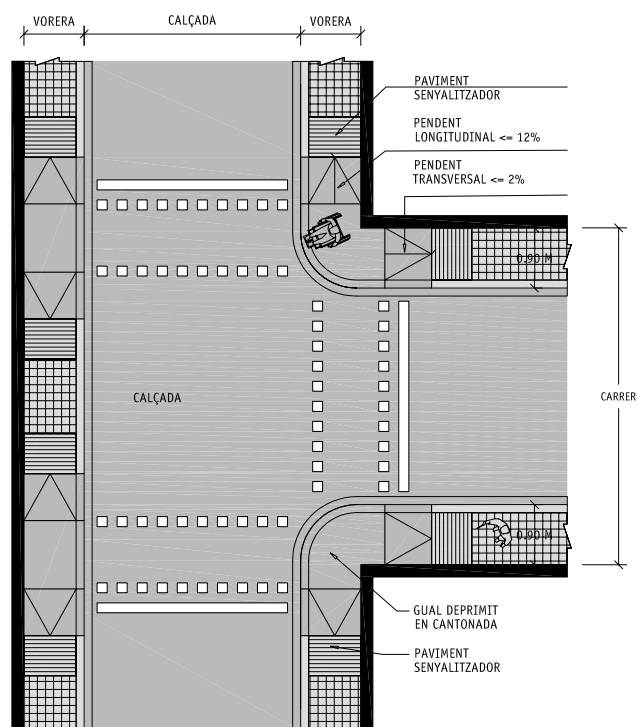


ITINERARIS DE VIANANTS

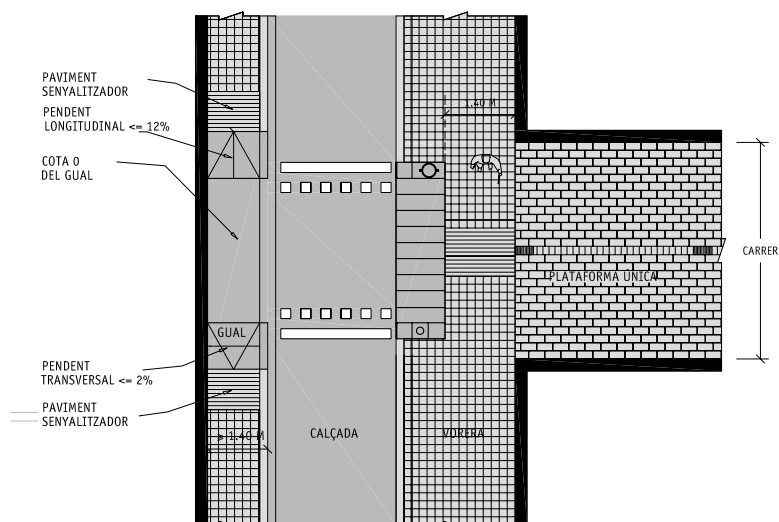
3. PAS DE VIANANTS

3.3 EXEMPLE CRUÏLLA RESOLTA AMB GUALS DE VORERA DEPRIMIDA

- Utilitzat quan les voreres tenen una amplada igual o major de 0,90m i la secció del carrer impedeix l'ampliació de les mateixes



3.4 EXEMPLE COMBINACIÓ DE GUAL DE VORERA DEPRIMIDA EN UNA VORERA ESTRETA I GUAL TIPUS 120 AMB PROTECCIONS LATERALS

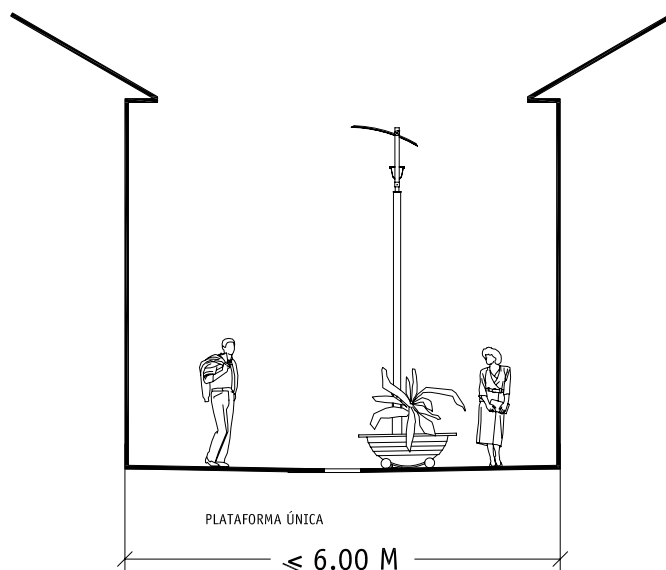


ITINERARIS DE VIANANTS

4. TIPOLOGIA DE CARRERS

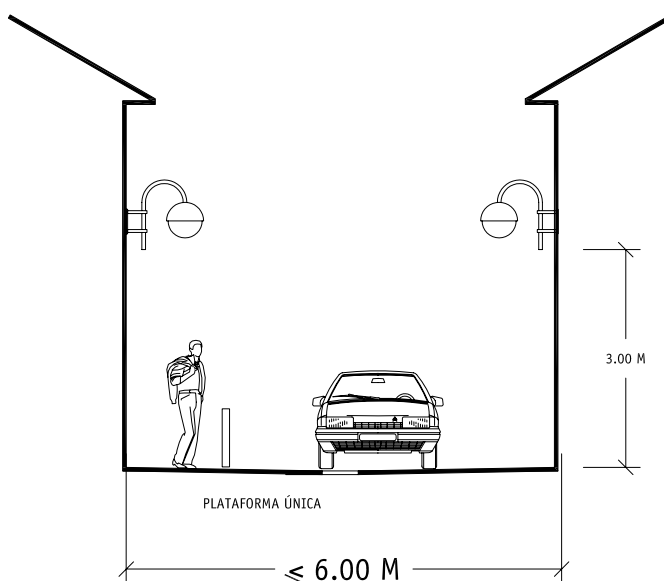
4.1 EXEMPLE DE CARRER DE VIANANTS O PLATAFORMA ÚNICA DESTINADA A L'ÚS DEL VIANANT

- En aquells carrers que per diverses raons (eixos comercials, eixos de vianants, carrers estrets,...) es transformen en plataformes úniques, es considerarà especialment la col·locació del mobiliari urbà en franges lineals per tal que no s'oposin un obstacle pel vianant



4.2 EXEMPLE CARRER DE VIANANTS O PLATAFORMA ÚNICA DESTINADA A L'ÚS DEL VIANANT I VEHICLE

- En aquells carrers destinats a plataforma única mixta, es regularà el trànsit dels vehicles a través de senyalitzacions horàries, o es restringirà el pas (veïns)
- Els carrers sense restriccions de pas de vehicles es podrà protegir el pas del vianant respecte el vehicle amb la col·locació de mobiliari urbà (com fitons)



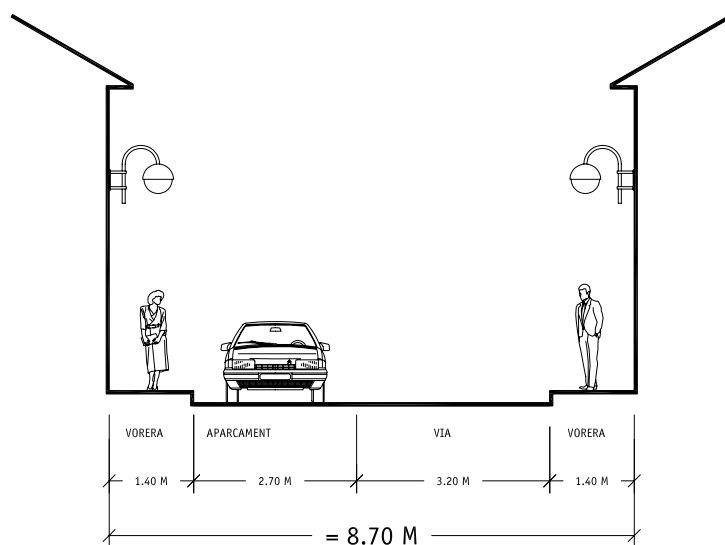
ITINERARIS DE VIANANTS

4. TIPOLOGIA DE CARRERS

4.3 EXEMPLE CARRER AMB DISTINCIÓ D'USUARIS MITJANÇANT VORERA I CALÇADA.

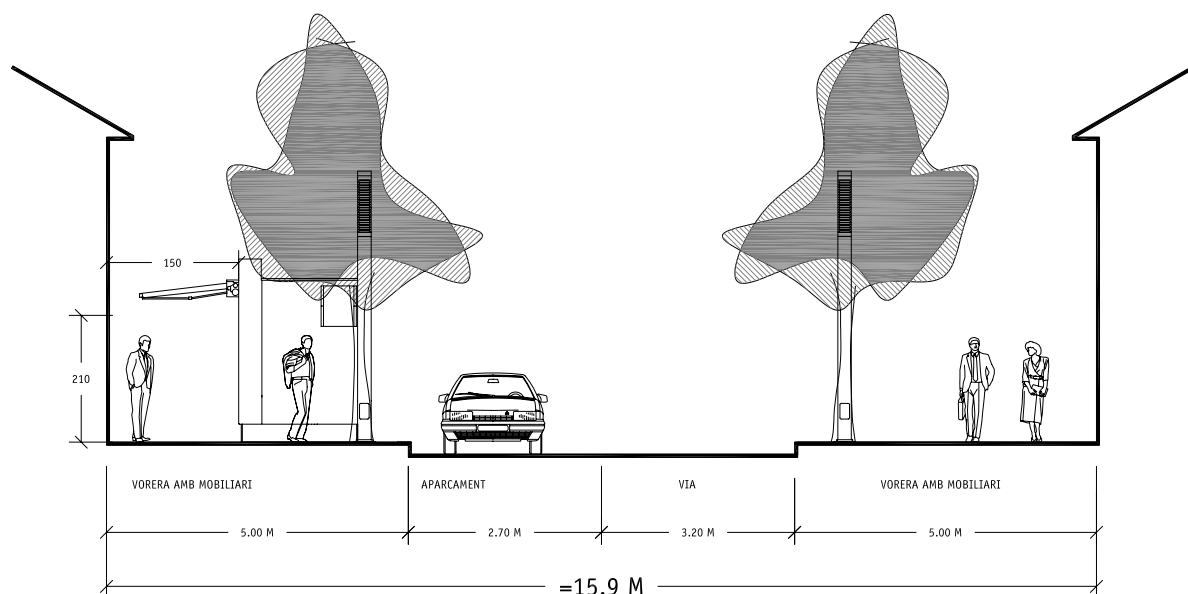
-Aquestes són les dimensions mínimes necessàries si es vol disposar de vorera als dos costats de carrer, una calçada central amb una zona d'aparcament i una altra per a circulació rodada

- Les dimensions mínimes de les voreres lliures d'obstacles són de 0,90m i sense obstacles per sota de 2,10m



- L'àmbit del vianant és suficientment ampli per a disposar-hi mobiliari urbà, en aquest cas, arbres, enllumenat públic i un quiosc

- En aquests casos en què l'amplada de vorera permet la col·locació de mobiliari urbà, es recomana disposar-los en línia, a la banda més propera a la calçada, per tal de servir de protecció del vianant respecte dels vehicles

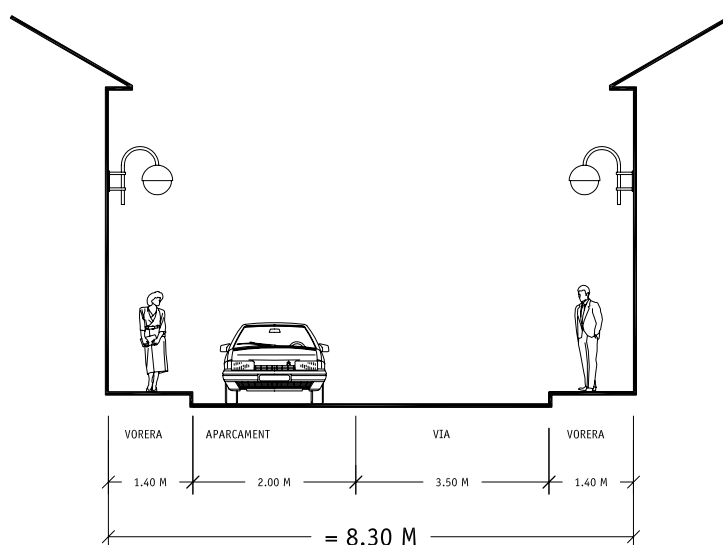


ITINERARIS DE VIANANTS

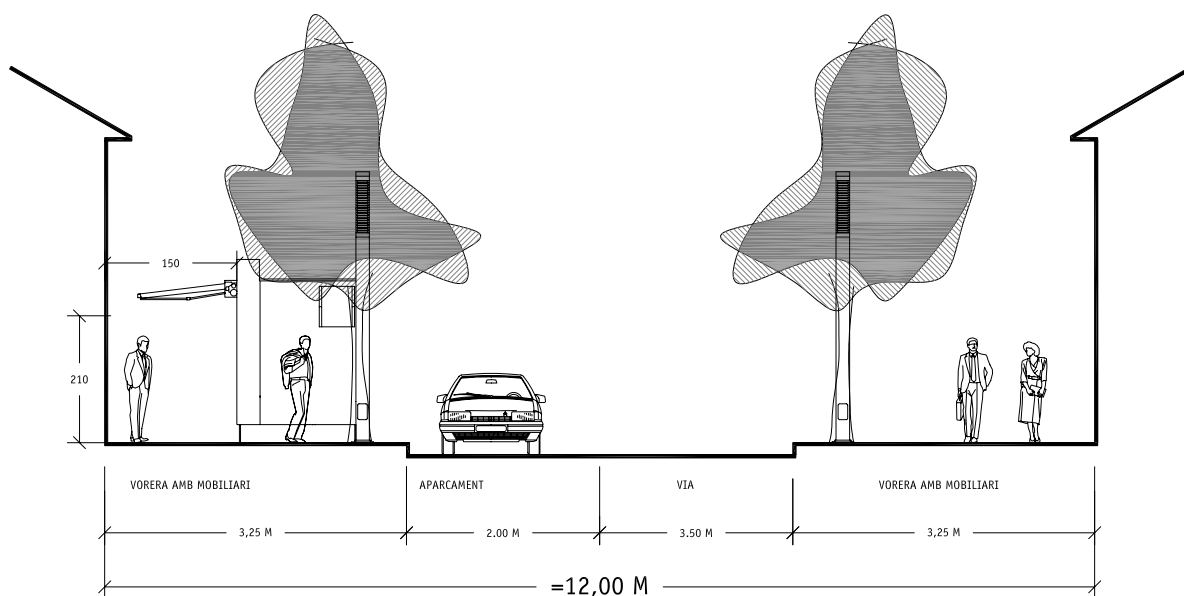
4. TIPOLOGIA DE CARRERS

4.3 EXEMPLE CARRER AMB DISTINCIÓ D'USUARIS MITJANÇANT VORERA I CALÇADA.

-Aquestes són les dimensions mínimes necessàries si es vol disposar de vorera als dos costats de carrer, una calçada central amb una zona d'aparcament i una altra per a circulació rodada.



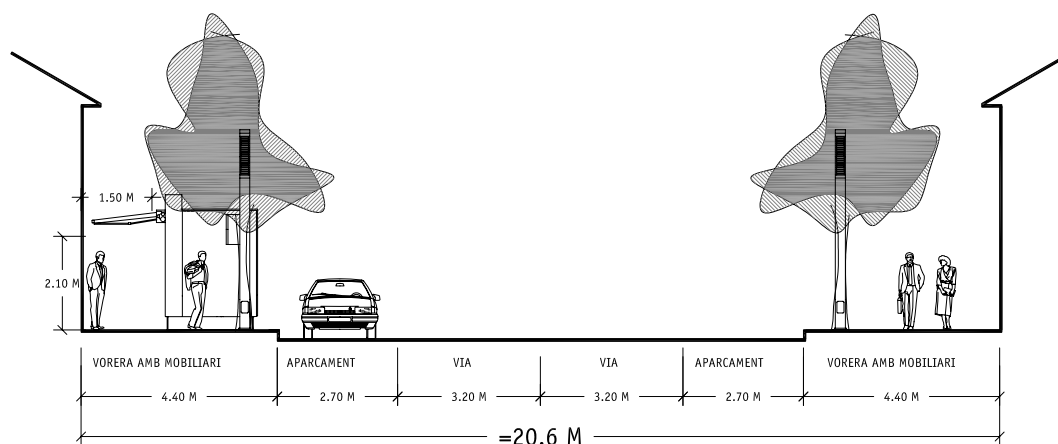
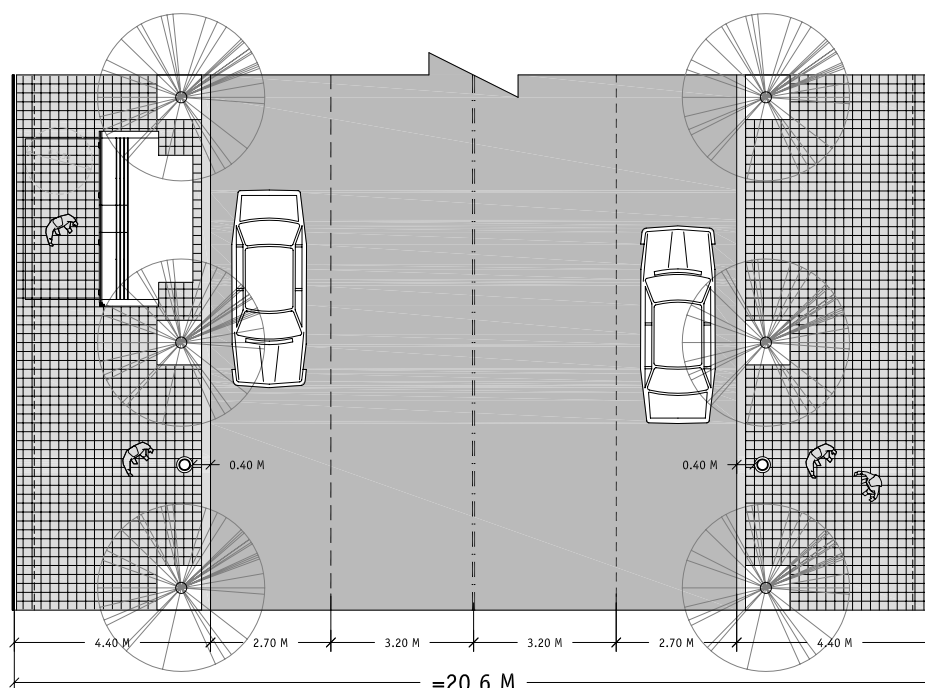
- L'àmbit del vianant és suficientment ampli per a disposar-hi mobiliari urbà, en aquest cas, arbres, enllumenat públic i un quiosc.



ITINERARIS DE VIANANTS

4. TIPOLOGIA DE CARRERS

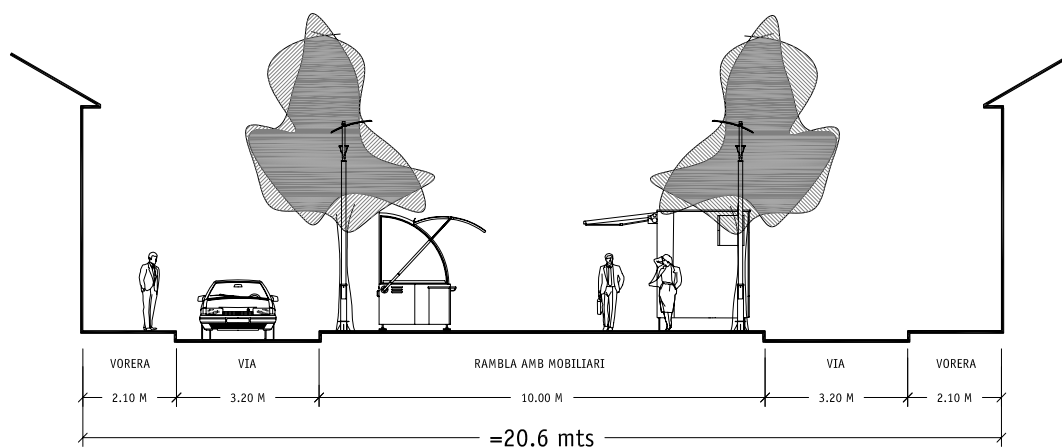
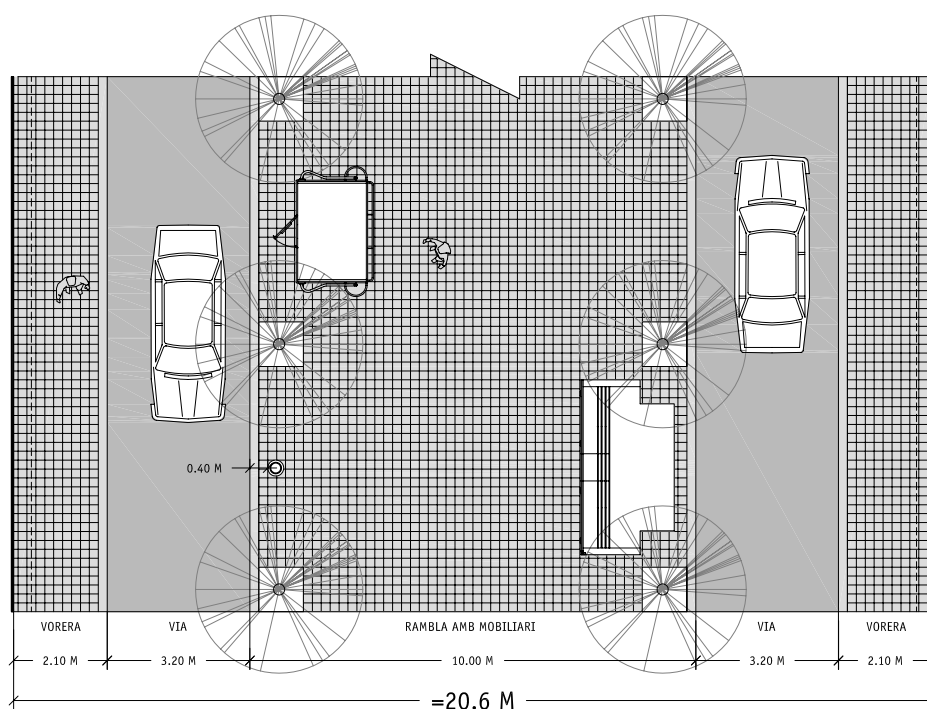
- Exemple sobre un carrer d'uns 20m d'amplada. Secció generada a partir de voreres als dos costats de carrer, dues bandes d'aparcament i dos carrils de circulació
- La disposició del mobiliari urbà en planta defineix una franja de protecció del vianant respecte els vehicles



ITINERARIS DE VIANANTS

4. TIPOLOGIA DE CARRERS

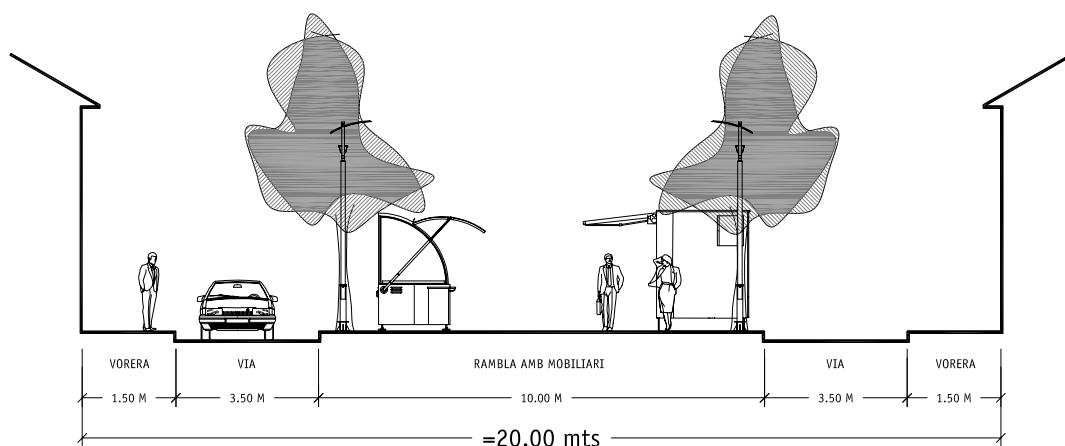
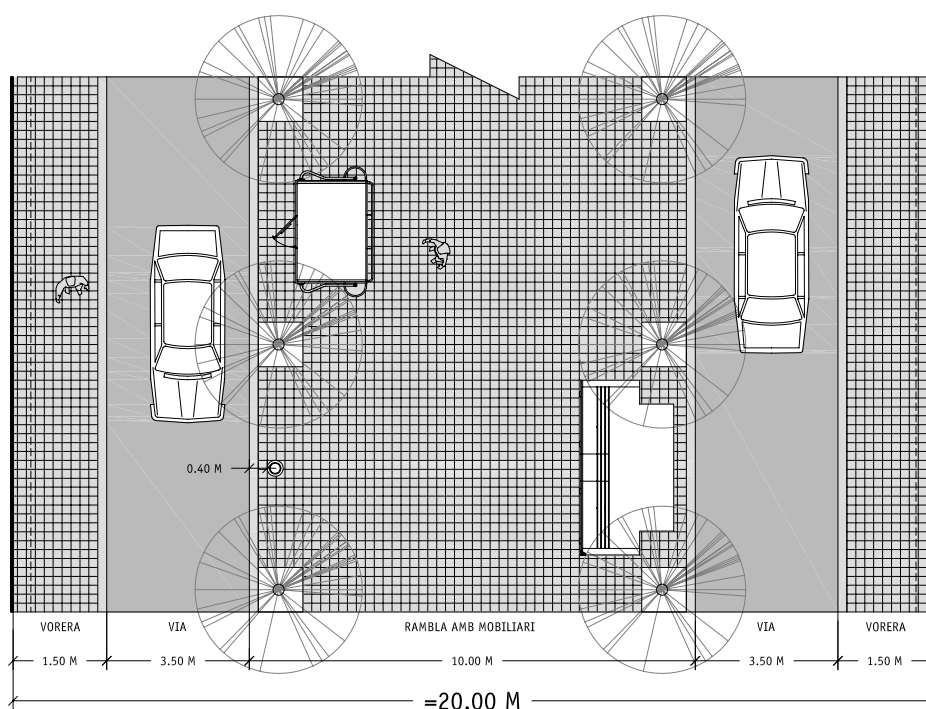
Exemple sobre un carrer de uns 20m d'amplada.
Secció generada a partir de voreres als dos costats de carrer, una rambla de vianants central, i dos carrils de circulació.



ITINERARIS DE VIANANTS

4. TIPOLOGIA DE CARRERS

Exemple sobre un carrer de uns 20m d'amplada.
Secció generada a partir de voreres als dos costats de carrer, una rambla de vianants central, i dos carrils de circulació.



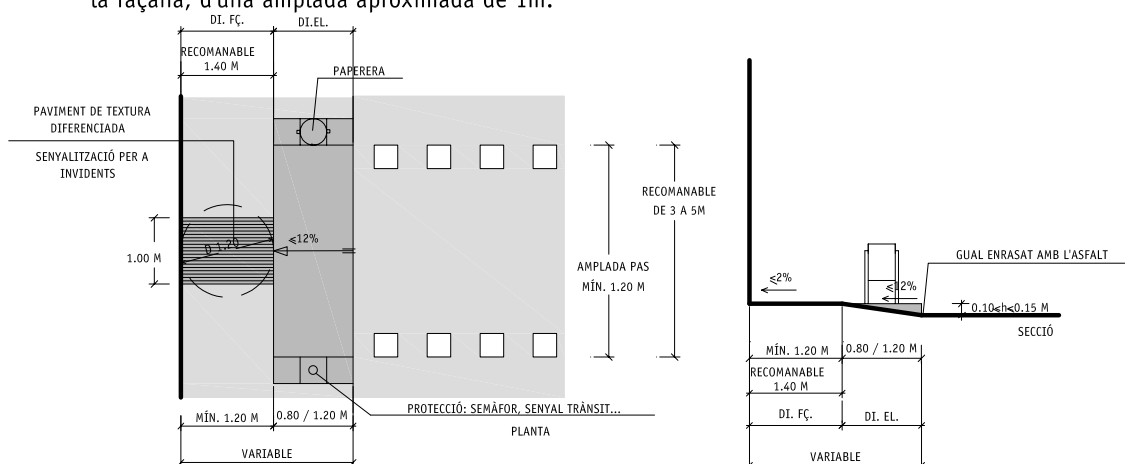
2.3. ELEMENTS URBANS I ELEMENTS DE MOBILIARI URBÀ

ELEMENTS URBANS

GRUP A : ELEMENTS COMUNS D'URBANITZACIÓ

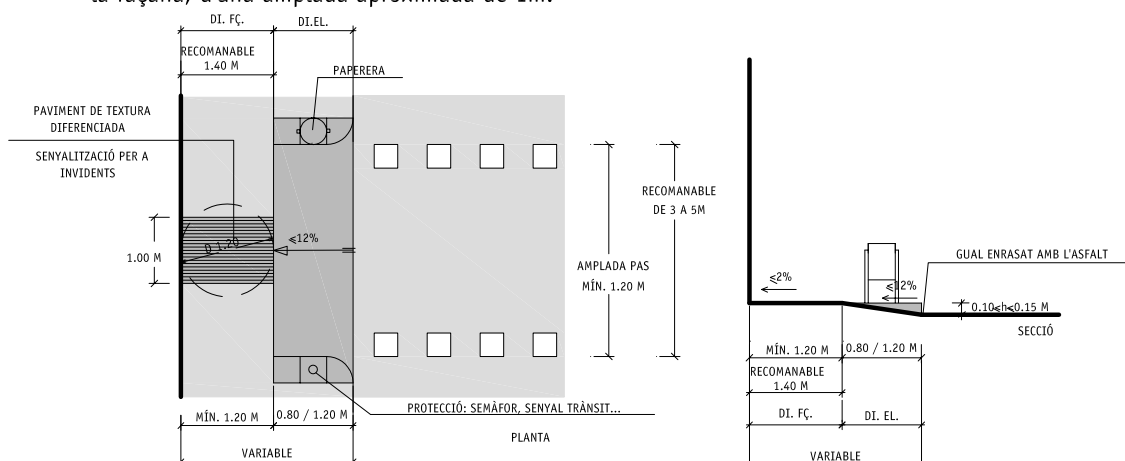
A1.1 GUAL DE VIANANTS TIPUS 120

- Utilitzat en voreres d'amplada igual o major de 2,00m
- Disenyat per a ser utilitzat a les cruïlles de l'Eixample de BCN
- Els desnivells laterals han d'estar protegits amb elements de mobiliari urbà (normalment amb semàfor i paperera necessaris en tota cruïlla de l'Eixample)
- Deixa una amplada de lliure mínima de pas de 1,20m
- El gual estarà perfectament enrasat amb la calçada (per Normativa s'accepta un resalt no superior a 2cm)
- El pendent longitudinal és com a màxim del 12%
- El pendent transversal és com a màxim del 2%. En ocasions aquest pendent és superat degut al pendent del carrer.
- És necessària la col·locació d'una franja de paviment diferenciat des de l'inici del gual fins a la façana, d'una amplada aproximada de 1m.



A1.2 GUAL DE VIANANTS TIPUS 120 AMB CANTELLS ARRODONITS

- Utilitzat en voreres d'amplada igual o major de 2,00m
- Els desnivells laterals han d'estar protegits amb elements de mobiliari urbà (normalment amb semàfor i paperera necessaris en tota cruïlla de l'Eixample)
- Deixa una amplada de lliure mínima de pas de 1,20m
- El gual estarà perfectament enrasat amb la calçada (per Normativa s'accepta un resalt no superior a 2cm)
- El pendent longitudinal és com a màxim del 12%
- El pendent transversal és com a màxim del 2%. En ocasions aquest pendent és superat degut al pendent del carrer.
- És necessària la col·locació d'una franja de paviment diferenciat des de l'inici del gual fins a la façana, d'una amplada aproximada de 1m.

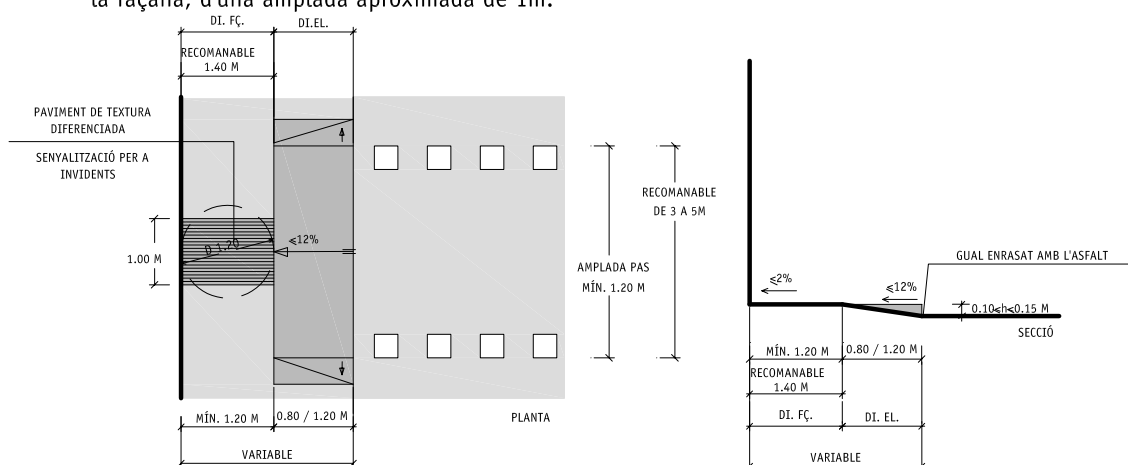


ELEMENTS URBANS

GRUP A : ELEMENTS COMUNS D'URBANITZACIÓ

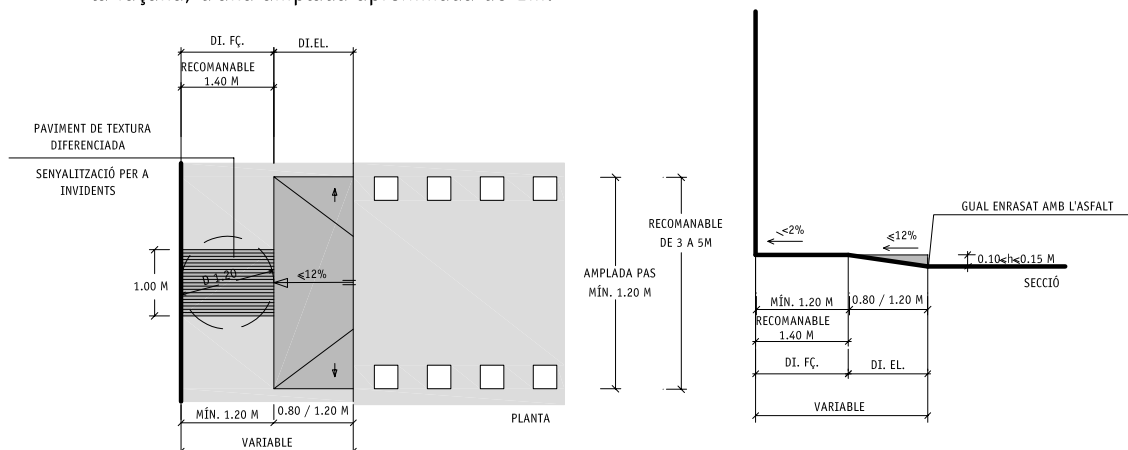
A1.3 GUAL DE VIANANTS TIPUS 120 AMB LATERALS AIXAMFRENATS

- Utilitzat en voreres d'amplada igual o major de 2,00m
- La utilització del gual 120 en altres municipis on la necessitat de semàfors i mobiliari urbà en general, no era tan gran com a l'Eixample, ha portat a la supressió del graó lateral mitjançant l'aixamfranament de la peça a 45°
- No és necessària la protecció lateral amb mobiliari urbà
- Deixa una amplada de lliure mínima de pas de 1,20m
- El gual estarà perfectament enrasat amb la calçada (per Normativa s'accepta un resalt no superior a 2cm)
- El pendent longitudinal és com a màxim del 12%
- El pendent transversal és com a màxim del 2%. En ocasions aquest pendent és superat degut al pendent del carrer.
- És necessària la col·locació d'una franja de paviment diferenciat des de l'inici del gual fins a la façana, d'una amplada aproximada de 1m.



A1.4 GUAL DE VIANANTS TIPUS BARCA

- Utilitzat en voreres d'amplada igual o major de 2,00m
- No és necessària la protecció lateral amb mobiliari urbà
- Deixa una amplada de lliure mínima de pas de 1,20m
- El gual estarà perfectament enrasat amb la calçada (per Normativa s'accepta un resalt no superior a 2cm)
- El pendent longitudinal és com a màxim del 12%
- El pendent transversal és com a màxim del 2%. En ocasions aquest pendent és superat degut al pendent del carrer.
- És necessària la col·locació d'una franja de paviment diferenciat des de l'inici del gual fins a la façana, d'una amplada aproximada de 1m.

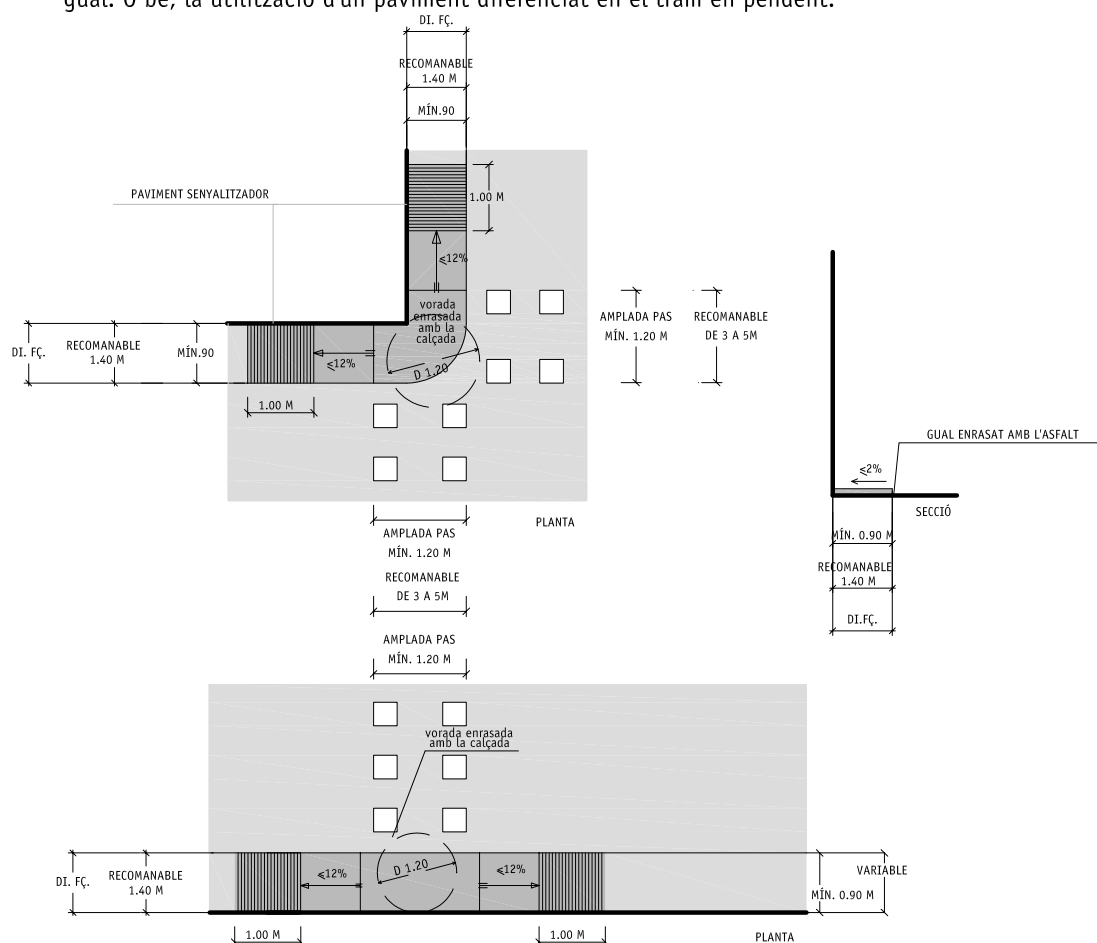


ELEMENTS URBANS

GRUP A : ELEMENTS COMUNS D'URBANITZACIÓ

A1.5 GUAL DE VIANANTS TIPUS DEPRIMIT EN CANTONADA I VORERA ENRASADA

- Utilitzat en voreres d'amplada igual o major de 0,90m
- En ocasions, les amplades del carrer i la necessitat de mantenir carrils de circulació i d'aparcament, impedeixen l'ampliació de les voreres. En aquells casos on les voreres tenen una amplada de 0,90m la única possibilitat d'incorporar guals de vianants passa per deprimir les voreres en cantonada
- El gual estarà perfectament enrasat amb la calçada (per Normativa s'accepta un resalt no superior a 2cm)
- El pendent longitudinal és com a màxim del 12%
- El pendent transversal és com a màxim del 2%. En ocasions aquest pendent és superat degut al pendent del carrer
- És necessària la col·locació d'una franja de paviment diferenciat en l'inici i final de cada gual. O bé, la utilització d'un paviment diferenciat en el tram en pendent.



A1.4 GUAL DE VIANANTS TIPUS DEPRIMIT EN TRAM RECTE I VORERA ENRASADA

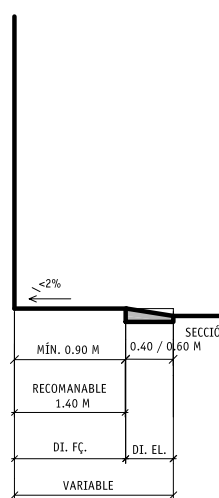
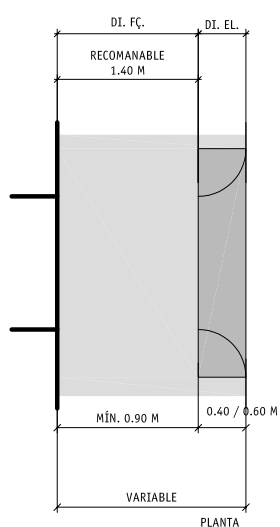
- Utilitzat en voreres d'amplada igual o major de 0,90m
- Utilitzat en cruïlles de dos carrers perpendiculars
- El gual estarà perfectament enrasat amb la calçada (per Normativa s'accepta un resalt no superior a 2cm)
- El pendent longitudinal és com a màxim del 12%
- El pendent transversal és com a màxim del 2%. En ocasions aquest pendent és superat degut al pendent del carrer
- És necessària la col·locació d'una franja de paviment diferenciat en l'inici i final de cada gual. O bé, la utilització d'un paviment diferenciat en el tram en pendent.

ELEMENTS URBANS

GRUP A : ELEMENTS COMUNS D'URBANITZACIÓ

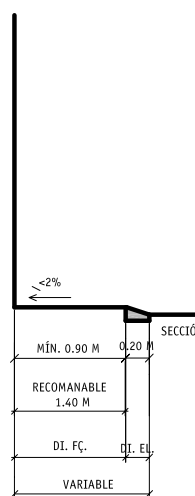
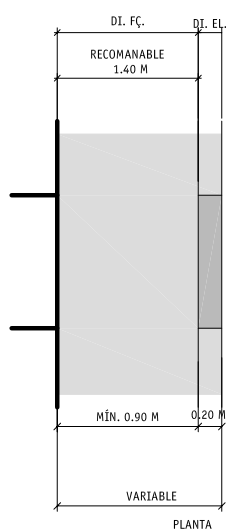
A2.1 GUAL DE VEHICLES TIPUS 40 / 60

- Utilitzat en voreres d'amplada igual o major de 1,30m
- No representa cap obstacle per al trànsit del vianant, ja que deixa un pas lliure de 0,90m
- La utilització d'aquest gual de vehicles impedeix l'aparició de rebaixos inexperats en les voreres provocats habitualment per guals de vehicles de barca



A2.2 GUAL DE VEHICLES DE VORADA DEPRIMIDA

- Utilitzat en voreres d'amplada igual o major de 1,10m
- Quan l'amplada de la vorera impedeix la colocació del gual 40/60, i evitant l'aparició del gual de vehicles de barca, es col·locarà la vorada deprimida.

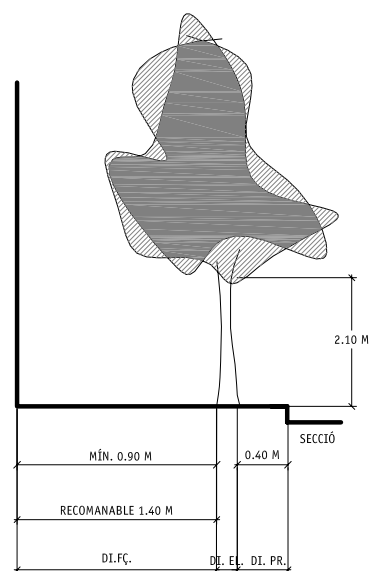
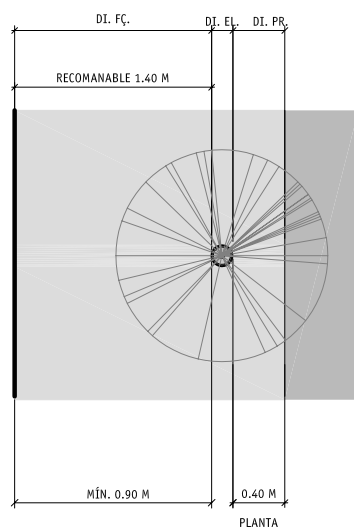


ELEMENTS URBANS

GRUP A : ELEMENTS COMUNS D'URBANITZACIÓ

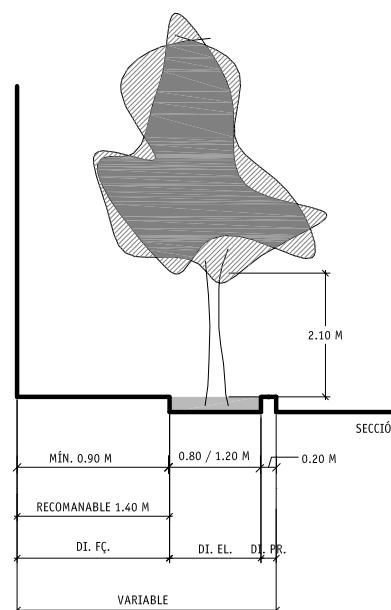
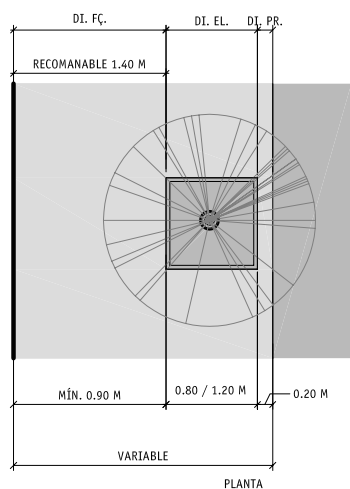
A3.1 ARBRE SENSE ESCOSSELL

- En places o passeigs de terra compactada o sauló, en general els arbres no estan protegits amb reixes, i habitualment no existeix escossell
- Cal que deixin un pas lliure de 0,90m, i que les branques estiguin per damunt dels 2,10m



A3.2 ESCOSSELL NO PROTEGIT

- Utilitzat en voreres d'amplada igual o major de 1,90m
- L'escossell ha de permetre deixar un pas lliure d'obstacles de 0,90m mínim
- En aquelles voreres on el pas lliure d'obstacles es menor de 1,40m es recomana protegir l'escossell

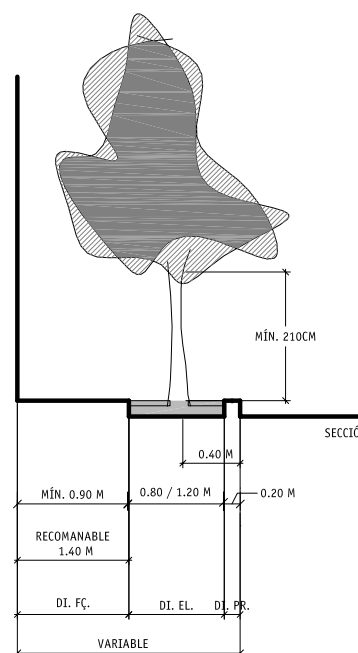
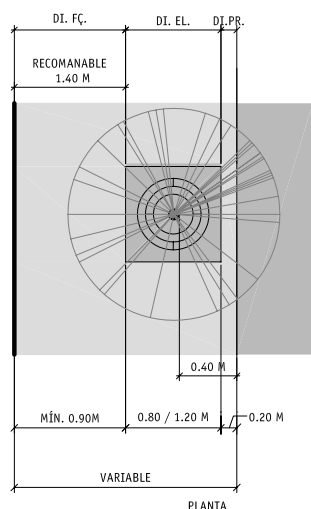


ELEMENTS URBANS

GRUP A : ELEMENTS COMUNS D'URBANITZACIÓ

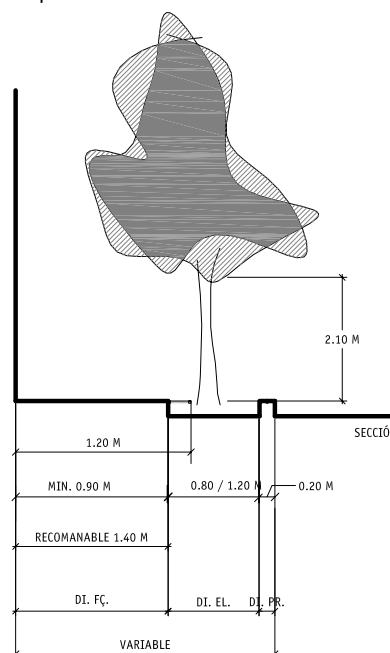
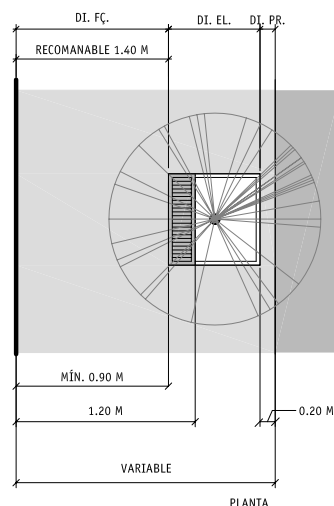
A3.3 ESCOSSELL PROTEGIT SENCER

- Existeixen diverses tipologies de proteccions d'escossells (com el de religa o el d'anelles adaptables al tronc), i normalment cada municipi adopta un model.
- Les obertures de qualsevol tipologia que s'utilitzi, tindran una dimensió que permeti la inscripció d'un cercle de 3cm de diàmetre com a màxim. Es recomana que no es superi la dimensió de 2cm de diàmetre com a màxim.



A3.4 ESCOSSELL PROTEGIT PARCIAL

- Utilitzat en aquelles voreres on l'existència d'arbres condiciona l'amplada lliure de pas
- S'utilitza quan l'amplada de pas no arriba als 0,90m (per pocs centímetres), o bé quan es vol aconseguir un amplada de pas lliure de 1,20m, sense necessitat de protegir completament l'escossell
- La reixa col·locada ha d'estar perfectament enrasada amb el paviment de la vorera

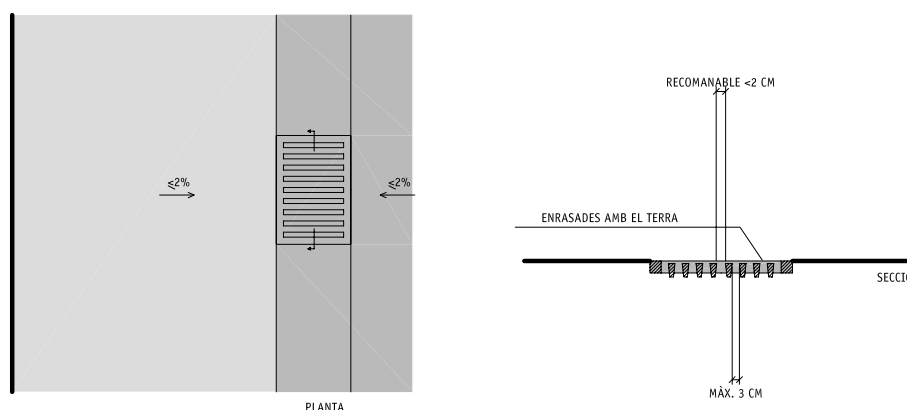


ELEMENTS URBANS

GRUP A : ELEMENTS COMUNS D'URBANITZACIÓ

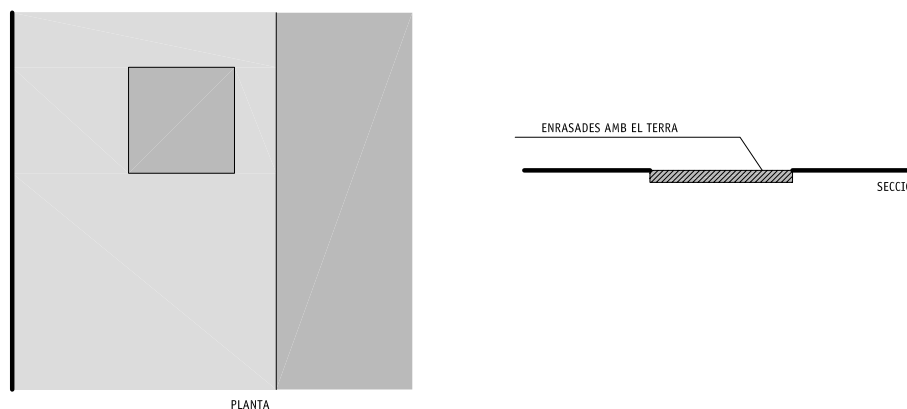
A4 REIXES

- Les obertures de qualsevol tipologia de reixa que s'utilitzi, tindran una dimensió que permeti la inscripció d'un cercle de 3cm de diàmetre com a màxim. Es recomana que no es superi la dimensió de 2cm de diàmetre com a màxim.
- Cal que estiguin totalment enrasades amb el paviment existent al seu voltant



A5 TAPES INSTAL·LACIONS

- Qualsevol tapa de instal·lacions existent a la via pública ha d'estar perfectament enrasada amb el paviment existent al seu voltant
- No presentarà cap ressalt que s'oposi un obstacle



ELEMENTS URBANS

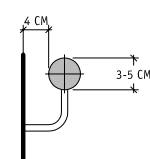
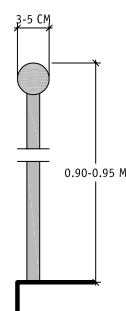
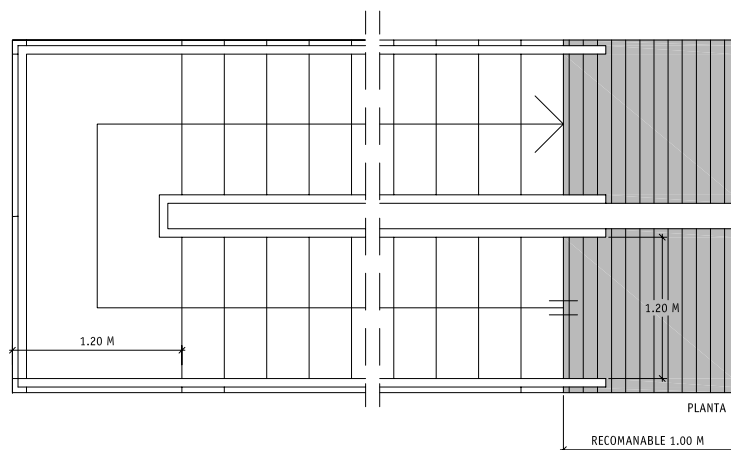
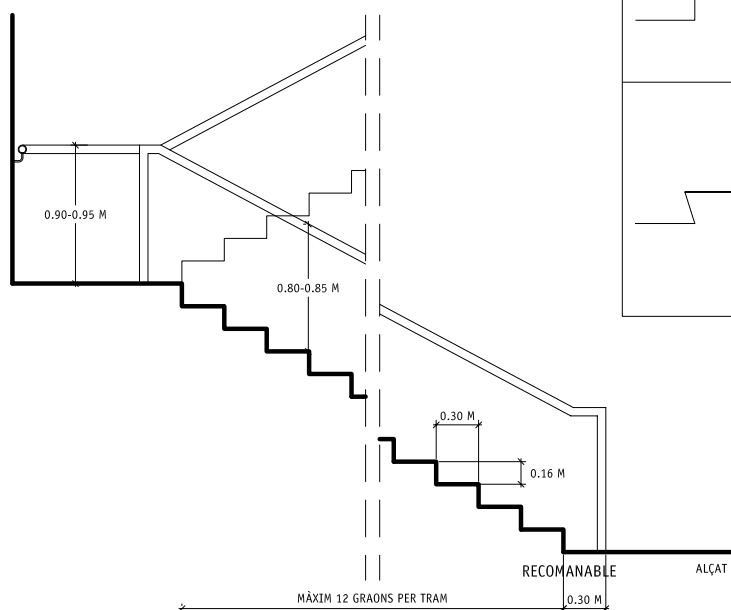
GRUP A : ELEMENTS COMUNS D'URBANITZACIÓ

A6 ESCALES ADAPTADES

- L'amplada útil de pas és de 1,20m com a mínim
- Els graons tindran una estesa mínima de 30cm i una alçada màxima de 16cm. L'estesa serà de material no lliscant i no presentarà discontinuïtats en la unió amb l'alçària
- El nombre màxim de graons seguits sense replà intermedi serà de 12
- Els replans intermedis han de tenir una llargada mínima de 1,20m en la direcció de la circulació
- Les escales disposaran de baranes a les dues bandes de cada tram. Els passamans estaran situats a una alçada entre 0,90 i 0,95m en replans, i entre 0,80 i 0,85m en trams de graons. Tindran un disseny anatòmic de tub rodó de 3 a 5cm de diàmetre, i separats com a mínim 4cm del parament vertical
- L'inici i el final de cada tram d'escala estarà senyalitzat amb paviment diferenciat
- El nivell d'il·luminació durant l'anit serà com a mínim de 10lux.

GRAONS

BÉ	MALAMENT

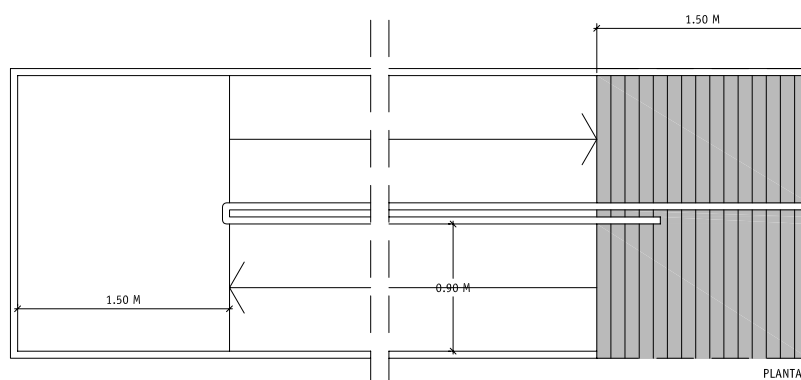
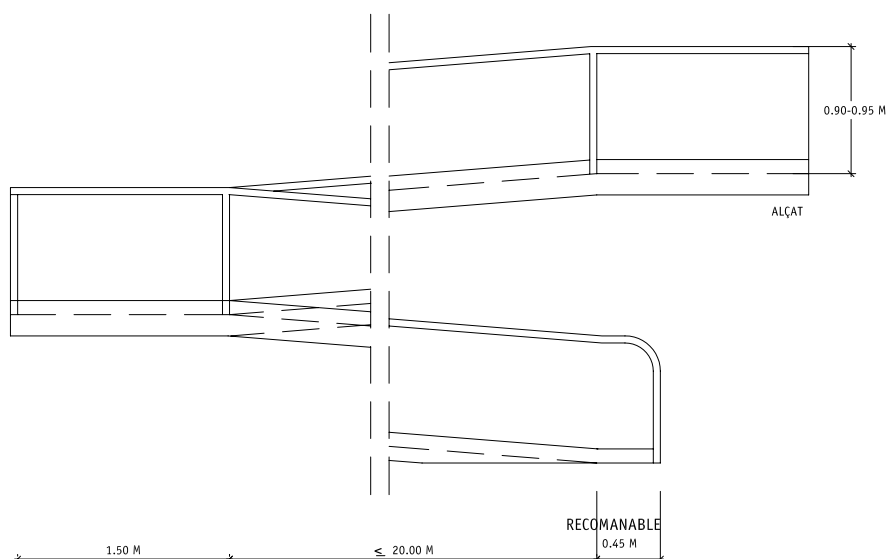


ELEMENTS URBANS

GRUP A : ELEMENTS COMUNS D'URBANITZACIÓ

A7 RAMPES ADAPTADES

- L'amplada útil de pas és de 0,90m com a mínim
- Pendent màxim del 12% (recomanable 10%) per a trams de menys de 3m de llargada
- Pendent màxim del 10% (recomanable 8%) per a trams entre 3 i 10m de llargada
- Pendent màxim del 8% (recomanable 6%) per a trams de més de 10m de llargada
- La llargada màxima de cada tram de rampa serà com a màxim de 20m
- S'admet un pendent transversal del 2%
- El paviment de la rampa serà dur, no lliscant i sense regruixos
- Els replans intermedis han de tenir una llargada mínima de 1,50m en la direcció de la circulació
- Les rampes disposaran de baranes a les dues bandes de cada tram. Els passamans estaran situats a una alçada entre 0,90 i 0,95m. Tindran un disseny anatòmic de tub rodó de 3 a 5cm de diàmetre, i separats com a mínim 4cm del parament vertical
- Quan entre la rampa i la zona adjacent hi ha un desnivell igual o superior a 0,20m es disposarà un element de protecció lateral amb una alçada de 10cm per sobre del paviment de la rampa
- L'inici i el final de cada rampa estarà senyalitzat amb paviment diferenciat
- El nivell d'il·luminació durant l'anit serà com a mínim de 10lux.

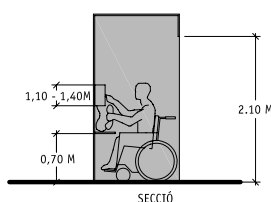
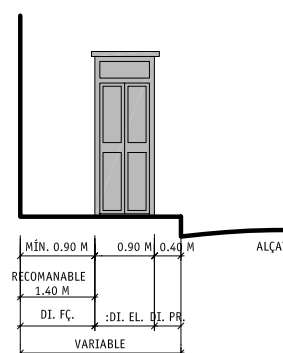
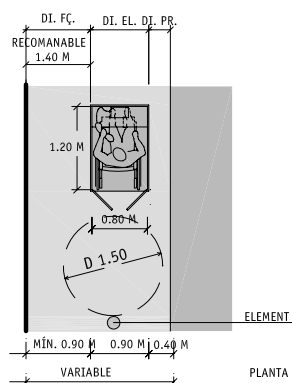


ESPAI PÚBLIC: ELEMENTS MOBILIARI URBÀ

GRUP B : SERVEIS PÚBLICS

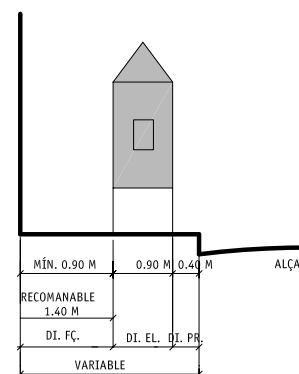
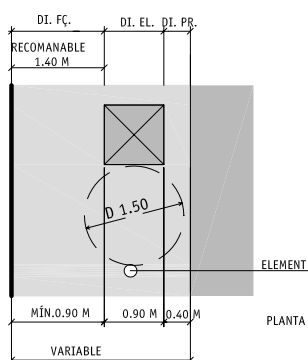
B1.1 CABINA TELEFÒNICA

- El disseny d'aquest tipus de cabina telefònica normalment la fa inaccessible, ja que presenta un graó d'accés. Tan sols resulta ben dissenyada quan està perfectament enrasada amb el paviment o bé, quan existeixi una rampa que en permeti l'accés, i l'espai d'accés a la cabina té una amplada lliure mínima de 0,80m i una alçada mínima de 2,10m
- La ubicació de la mateixa ha de permetre un pas lliure de 0,90m, i davant de l'accés a la cabina s'ha de poder inscriure un cercle de 1,50m lliure de cap obstacle



B1.2 LOCUTORI AMB 1 TELÈFON

- La ubicació del locutori ha de permetre un pas lliure de 0,90m, i ha de permetre inscriure un cercle de 1,50m de diàmetre davant del mateix, lliure de qualsevol obstacle
- Per a ser adaptat l'alçada de la cabina ha d'estar entre 1,00 i 1,40m, respecte del terra

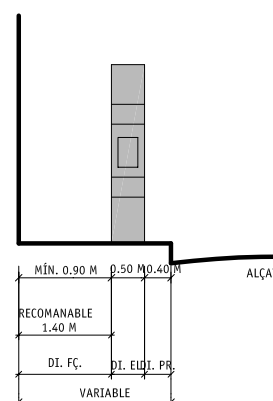
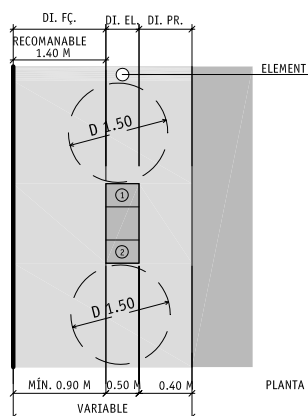


ESPAI PÚBLIC: ELEMENTS MOBILIARI URBÀ

GRUP B : SERVEIS PÚBLICS

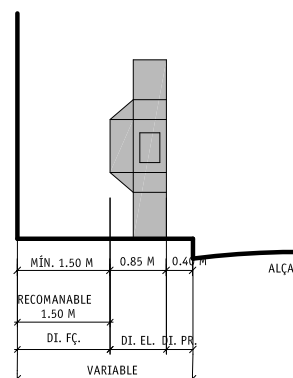
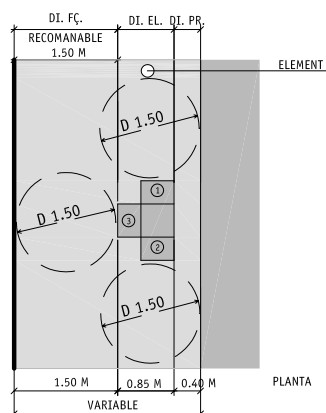
B1.3 LOCUTORI AMB 2 TELÈFONS

- La ubicació del locutori ha de permetre un pas lliure de 0,90m, i ha de permetre inscriure un cercle de 1,50m de diàmetre, com a mínim, davant d'un dels telèfons, lliure de qualsevol obstacle
- Per a ser adaptat, com a mínim, l'alçada d'una de les cabines ha d'estar entre 1,00 i 1,40m, respecte del terra



B1.4 LOCUTORI AMB 3 TELÈFONS

- La ubicació del locutori ha de permetre un pas lliure de 0,90m, i ha de permetre inscriure un cercle de 1,50m de diàmetre, com a mínim, davant d'un dels telèfons, lliure de qualsevol obstacle
- Per a ser adaptat, com a mínim, l'alçada d'una de les cabines ha d'estar entre 1,00 i 1,40m, respecte del terra

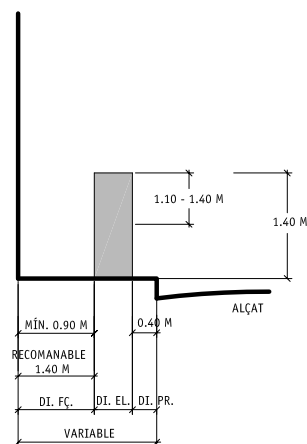
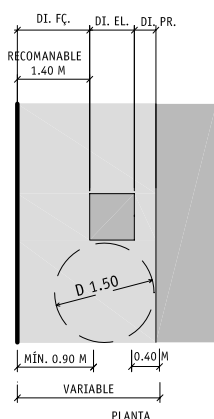


ESPAI PÚBLIC: ELEMENTS MOBILIARI URBÀ

GRUP B : SERVEIS PÚBLICS

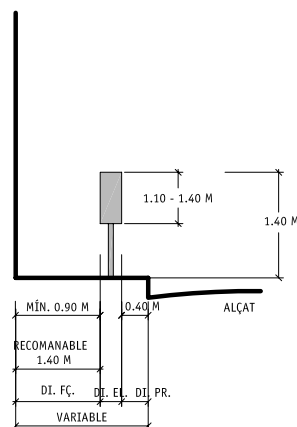
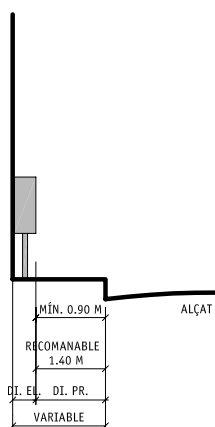
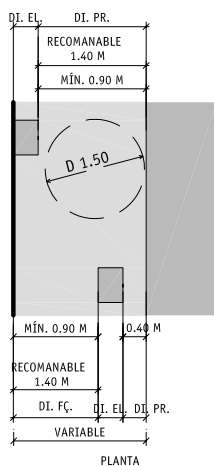
B2 MOBILIARI DIVERS (BÚSTIA DE CORREUS,...)

- La ubicació de la bústia ha de permetre un pas lliure de 0,90m, i ha de permetre inscriure un cercle de 1,50m de diàmetre davant de la mateixa, lliure de qualsevol obstacle
- Per a ser adaptada l'alçada de la ranura ha d'estar entre 1,00 i 1,40m, respecte del terra
- Si la bústia és de paret, cal que aquesta no voli més de 15cm respecte el parament vertical



B3 PARQUÍMETRE

- La ubicació del parquímetre ha de permetre un pas lliure de 0,90m, i ha de permetre inscriure un cercle de 1,50m de diàmetre davant del mateix, lliure de qualsevol obstacle
- Per a ser adaptada l'alçada de la ranura i dels mecanismes ha d'estar entre 1,00 i 1,40m, respecte del terra

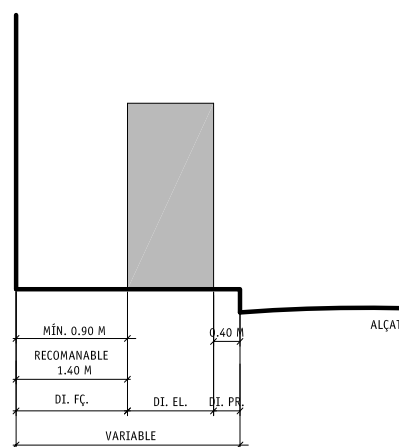
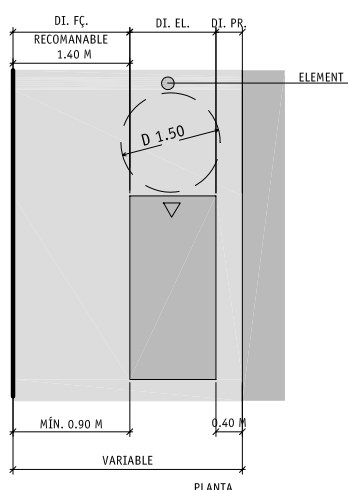


ESPAI PÚBLIC: ELEMENTS MOBILIARI URBÀ

GRUP B : SERVEIS PÚBLICS

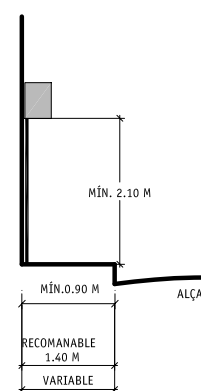
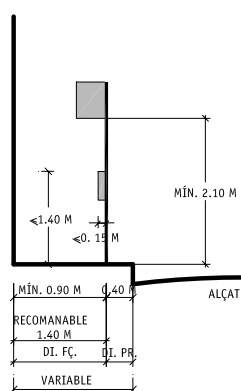
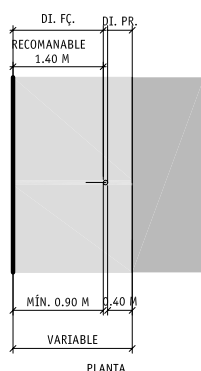
B4 EDICLE SERVEI HIGIÈNIC

- La ubicació de l'edicle ha de permetre un pas lliure de 0,90m, i ha de permetre inscriure un cercle de 1,50m de diàmetre davant de la porta, lliure de qualsevol obstacle
- Per accedir a l'edicle, o bé està al mateix nivell del paviment del terra, o bé existeix una rampa que faciliti l'accés
- Ha d'estar ben senyalitzat
- Els mecanismes d'obertura de la porta estaran a una alçada entre 1,00 i 1,40m respecte del terra i seran de pressió o palanca



B5.1 SENYALITZACIÓ PARADA (PAL DE PARADA)

- La ubicació del pal de parada ha de permetre un pas lliure de 0,90m
- Qualsevol element existent per sota de 2,10m d'alçada no pot volar més de 15cm
- L'alçada de la informació de la parada estarà entre 1,00 i 1,40m respecte del terra
- Existirà informació de les línies que passen per la parada

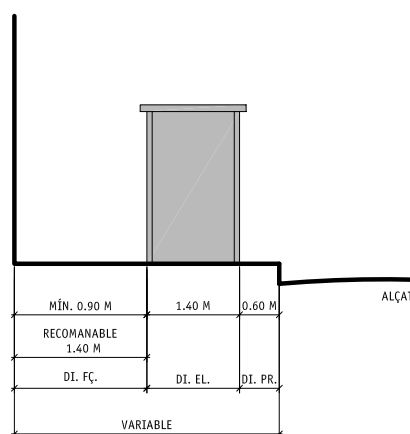
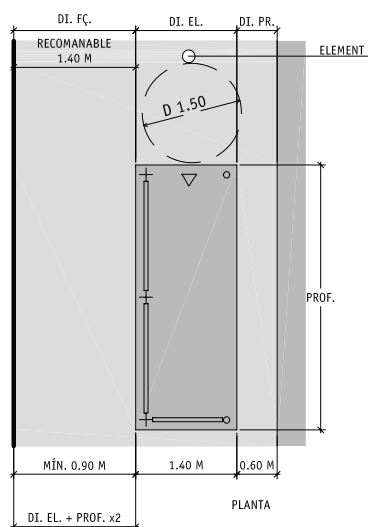


ESPAI PÚBLIC: ELEMENTS MOBILIARI URBÀ

GRUP B : SERVEIS PÚBLICS

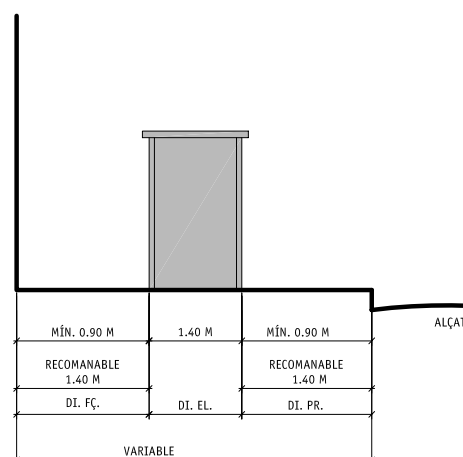
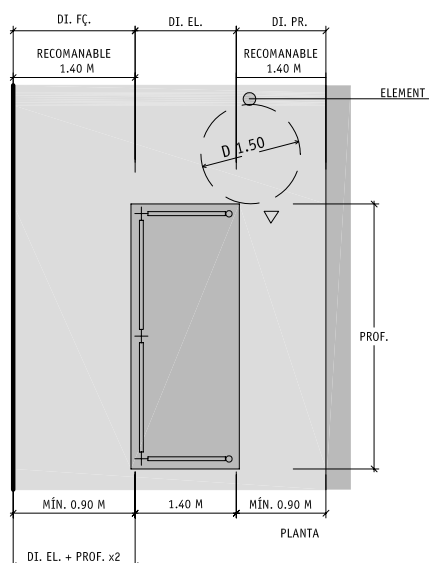
B5.2 MARQUESINA OBERTA

- La ubicació de la marquesina ha de permetre un pas lliure de 0,90m
- L'accés a la mateixa es realitza per la part oberta, en la qual s'ha de poder inscriure un cercle de diàmetre 1,50m lliure d'obstacles
- L'alçada de la informació de la parada estarà entre 1,00 i 1,40m respecte del terra
- Existirà senyalització dels elements transparents
- Existirà informació de les línies que passen per la parada i amb els corresponents pictogrames



B5.3 MARQUESINA TANCADA

- La ubicació de la marquesina ha de permetre un pas lliure de 0,90m com a mínim pel davant de la mateixa, i si es troba ubicada al mig de la vorera també ha de permetre un pas lliure de 0,90m pel darrera
- L'accés a la mateixa es realitza per la part del davant, un cop superat un dels laterals, s'ha de poder inscriure un cercle de diàmetre 1,50m lliure d'obstacles
- L'alçada de la informació de la parada estarà entre 1,00 i 1,40m respecte del terra
- Existirà senyalització dels elements transparents
- Existirà informació de les línies que passen per la parada i amb els corresponents pictogrames

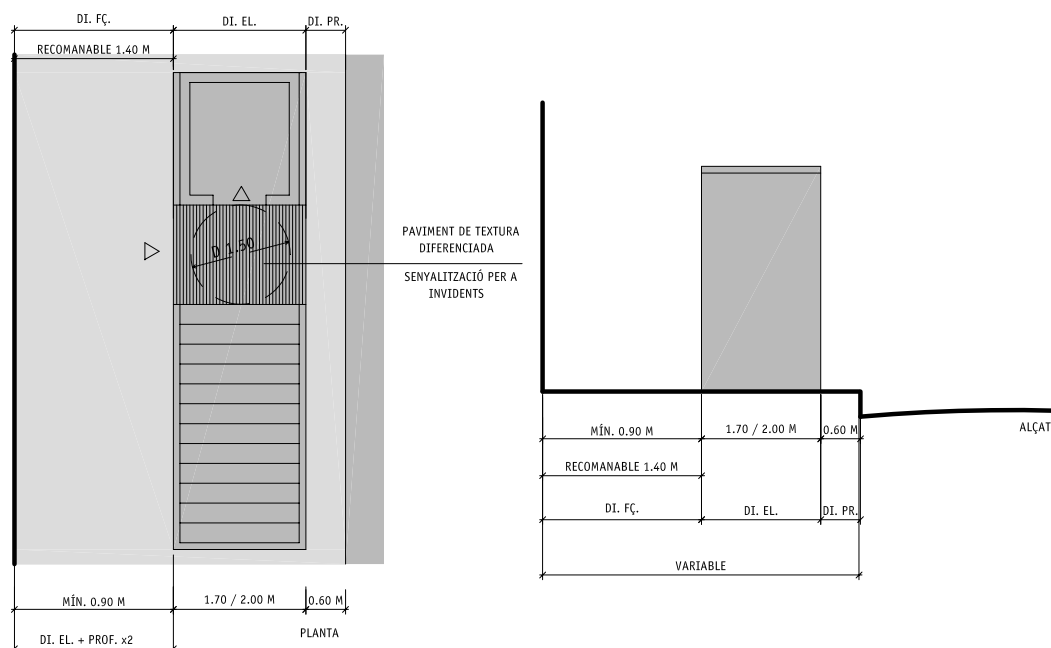


ESPAI PÚBLIC: ELEMENTS MOBILIARI URBÀ

GRUP B : SERVEIS PÚBLICS

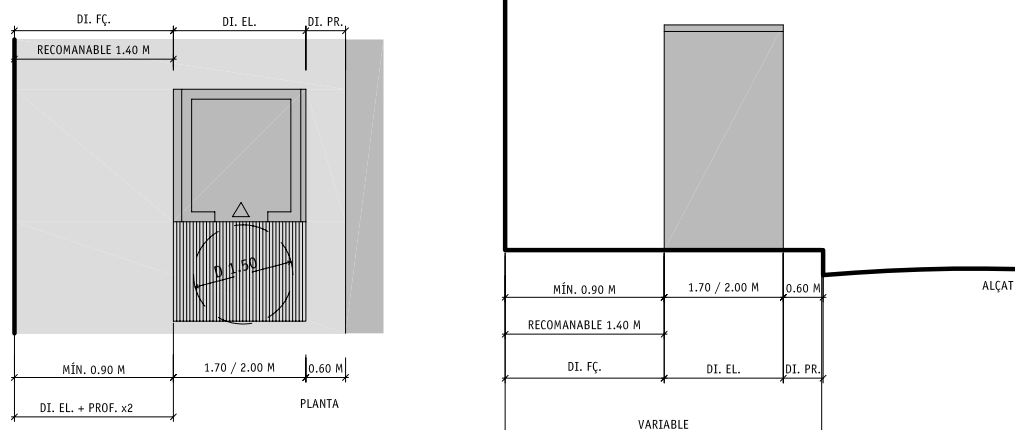
B6.1 SORTIDA DE VIANANTS SOTERRADA AMB ESCALA I ASCENSOR

- La ubicació de l'ascensor i l'escala han de permetre un pas de 0,90m lliure d'obstacles
- Si es disposen enfrontats, el replà d'accés ha de permetre la inscripció d'un cercle de diàmetre 1,50m
- El replà davant de l'ascensor i l'inici de l'escala estarà senyalitzat amb paviment diferenciat de la resta
- Disposaran d'un nivell d'il·luminació durant la nit de 10lux com a mínim
- El forat d'escala estarà protegit per una barana de 0,90 - 0,95m d'alçada respecte el terra



B6.2 SORTIDA VIANANTS SOTERRADA AMB ASCENSOR

- La ubicació de l'ascensor ha de permetre un pas de 0,90m lliure d'obstacles
- El replà d'accés ha de permetre la inscripció d'un cercle de diàmetre 1,50m
- El replà davant de l'ascensor estarà senyalitzat amb paviment diferenciat de la resta
- Disposaran d'un nivell d'il·luminació durant la nit de 10lux com a mínim
- Les dimensions de la cabina seran de 1,40x1,10m si és adaptada, i de 1,10x0,90m si és practicable
- L'alçada de la botonera del replà i de la botonera de cabina estarà entre 1,00 i 1,40m respecte del terra

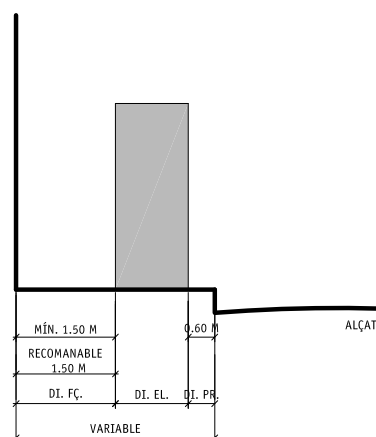
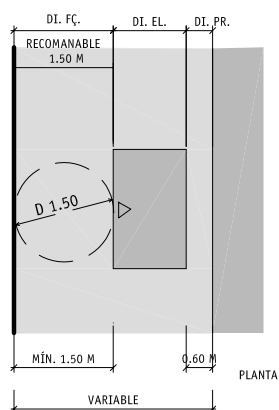


ESPAI PÚBLIC: ELEMENTS MOBILIARI URBÀ

GRUP C : ELEMENTS COMERCIALS D'INFORMACIÓ I PUBLICITAT

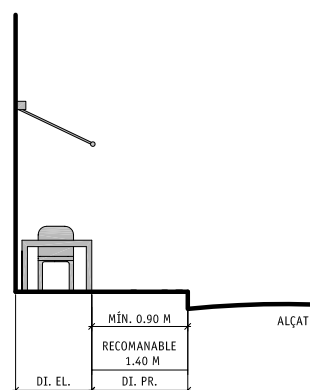
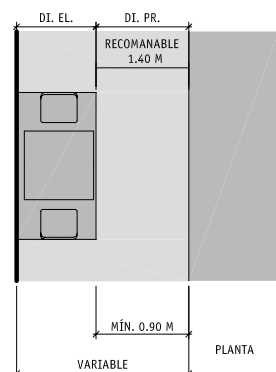
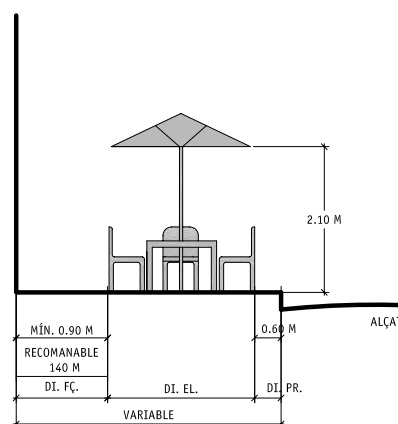
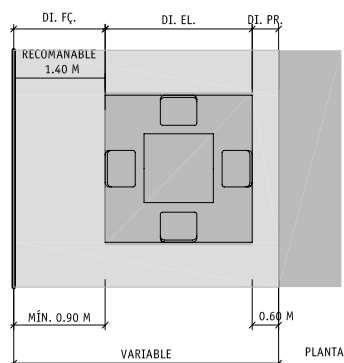
C1 QUIOSC DE VENDA COMERCIAL

- La ubicació del quiosc ha de permetre un pas lliure de 0,90m, i ha de permetre inscriure un cercle de 1,50m de diàmetre davant seu



C2 VETLLADORS

- La ubicació dels vetlladors ha de permetre un pas lliure de 0,90m
- Els vetlladors estaran a una alçada mínima de vol de 2,10m respecte el terra

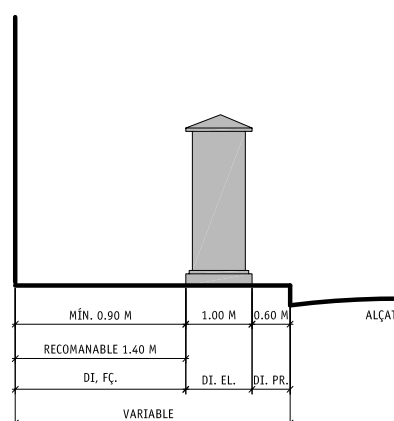
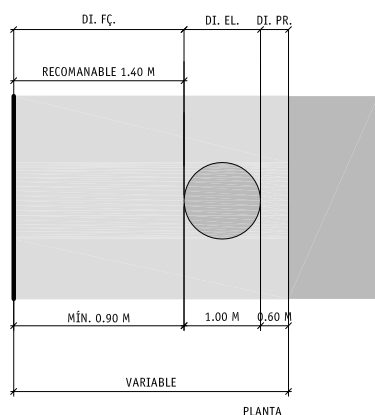


ESPAI PÚBLIC: ELEMENTS MOBILIARI URBÀ

GRUP C : ELEMENTS COMERCIALS D'INFORMACIÓ I PUBLICITAT

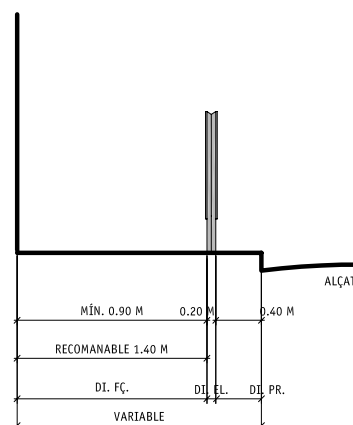
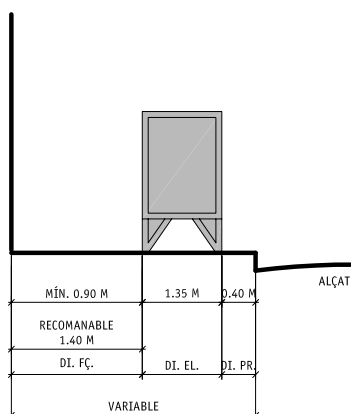
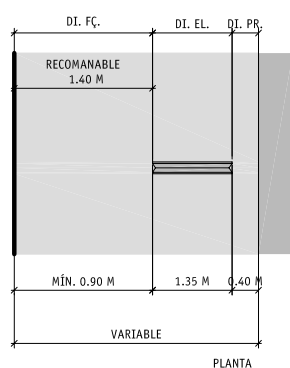
C3 COLUMNA ANUNCIADORA

- La ubicació de la columna ha de permetre un pas lliure d'obstacles de 0,90m



C4 PANELL INFORMATIU

- La ubicació del panell ha de permetre un pas lliure d'obstacles de 0,90m

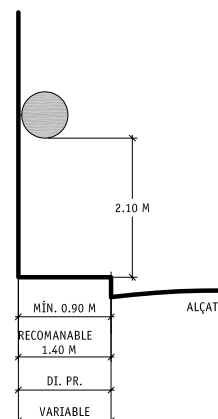
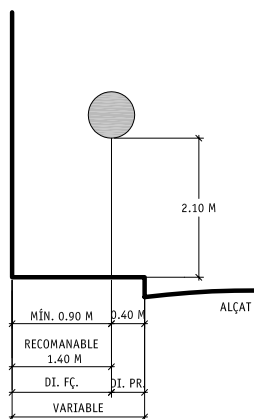
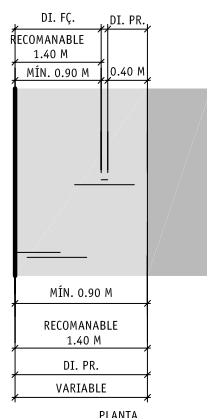


ESPAI PÚBLIC: ELEMENTS MOBILIARI URBÀ

GRUP D : SENYALITZACIÓ I ENLLUMENAT PÚBLIC

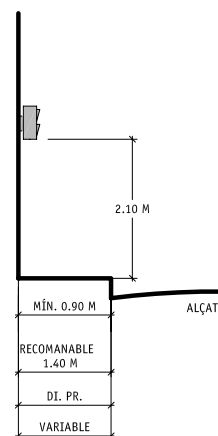
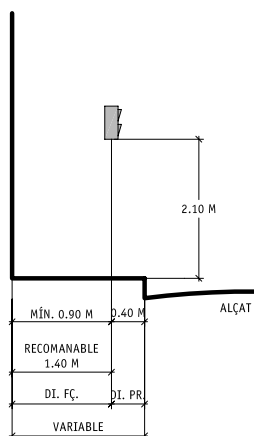
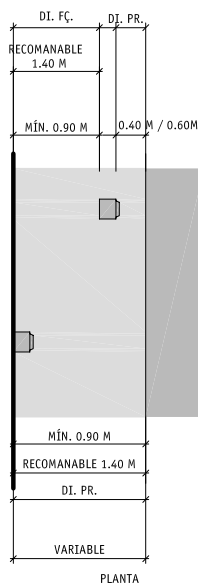
D1 SENYAL TRÀNSIT

- La ubicació de la senyal de trànsit ha de permetre un pas lliure d'obstacles de 0,90m
- L'alçada mínima de vol serà de 2,10m respecte el terra



D2.1 SEMÀFOR VIANANTS

- La ubicació del semàfor ha de permetre un pas lliure d'obstacles de 0,90m
- L'alçada mínima de vol serà de 2,10m respecte el terra

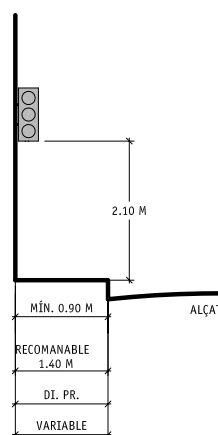
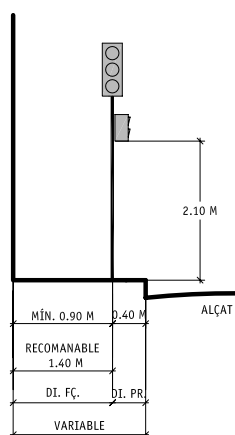
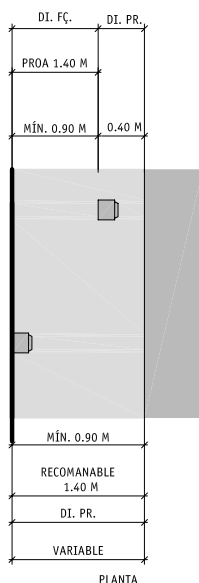


ESPAI PÚBLIC: ELEMENTS MOBILIARI URBÀ

GRUP D : SENYALITZACIÓ I ENLLUMENAT PÚBLIC

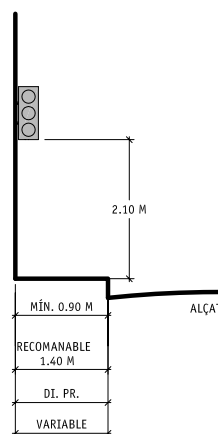
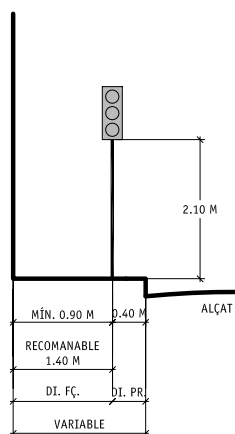
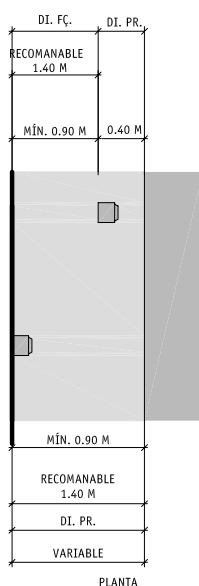
D2.2 SEMÀFOR SONORITZAT

- La ubicació del semàfor ha de permetre un pas lliure d'obstacles de 0,90m
- L'alçada mínima de vol serà de 2,10m respecte el terra
- Han d'emetre un senyal sonor indicador del temps de pas per a vianants, o bé es crearan itineraris amb semàfors acústics que emetin un senyal a petició de l'usuari mitjançant un comandament



D2.3 SEMÀFOR NO SONORITZAT

- La ubicació del semàfor ha de permetre un pas lliure d'obstacles de 0,90m
- L'alçada mínima de vol serà de 2,10m respecte el terra

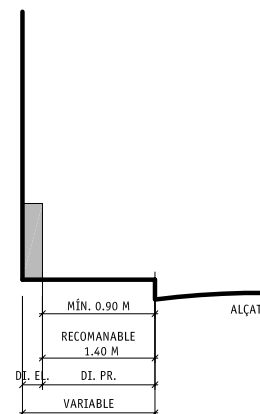
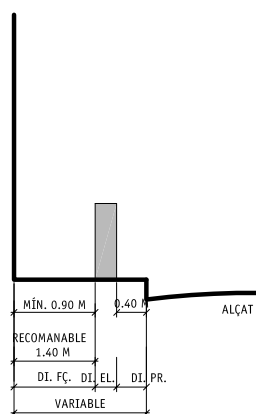
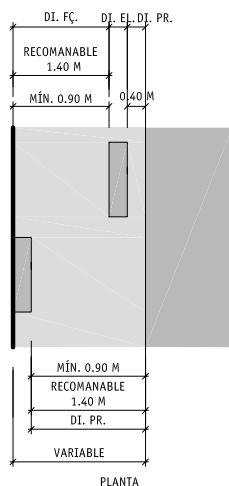


ESPAI PÚBLIC: ELEMENTS MOBILIARI URBÀ

GRUP D : SENYALITZACIÓ I ENLLUMENAT PÚBLIC

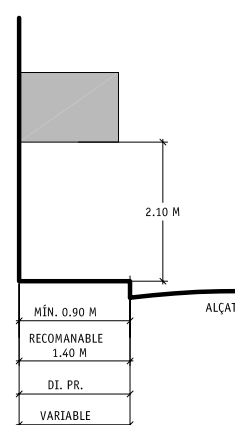
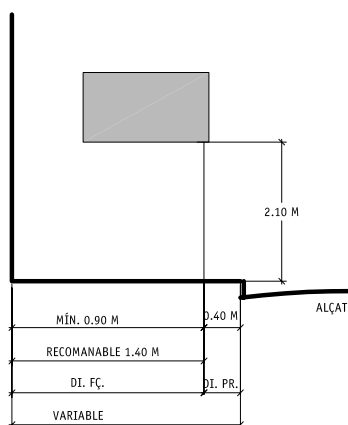
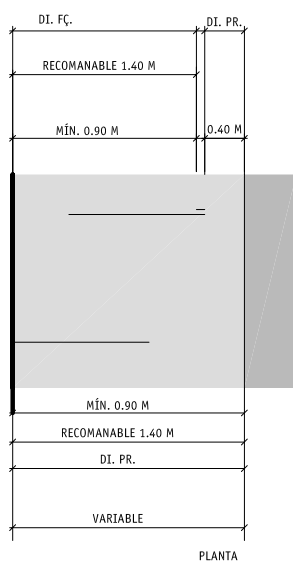
D3 ARMARIS D'INSTAL·LACIONS

- La ubicació dels armaris d'instal·lacions ha de permetre un pas lliure d'obstacles de 0,90m



D4 RÈTOLS

- La ubicació dels rètols ha de permetre un pas lliure d'obstacles de 0,90m
- L'alçada mínima de vol serà de 2,10m respecte el terra

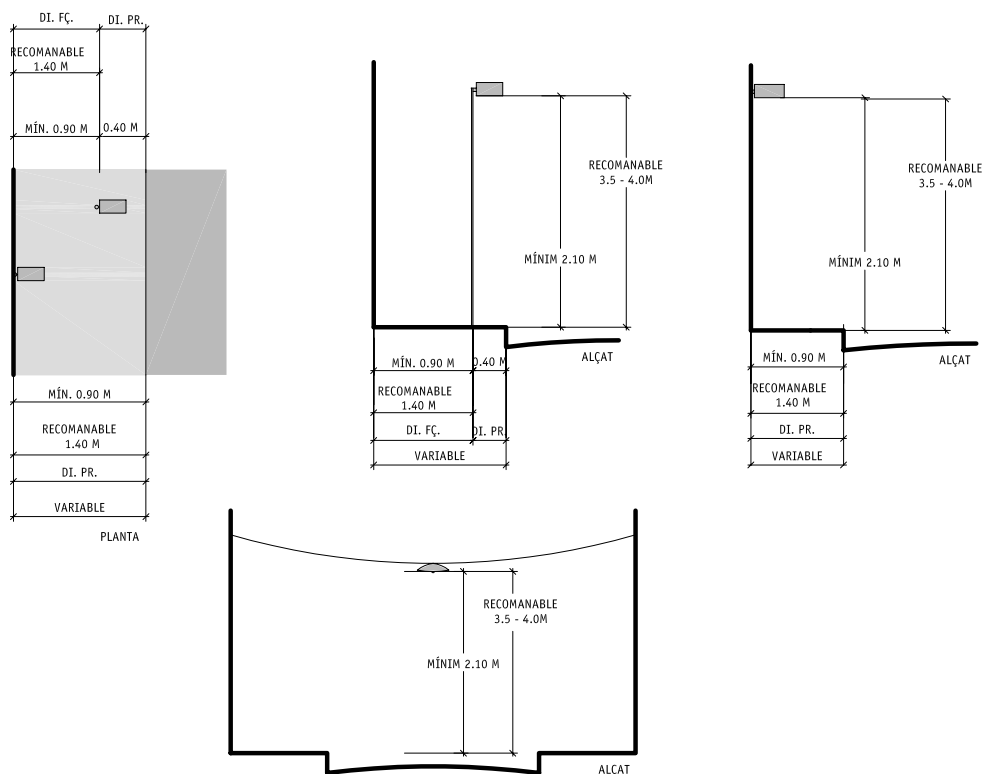


ESPAI PÚBLIC: ELEMENTS MOBILIARI URBÀ

GRUP D : SENYALITZACIÓ I ENLLUMENAT PÚBLIC

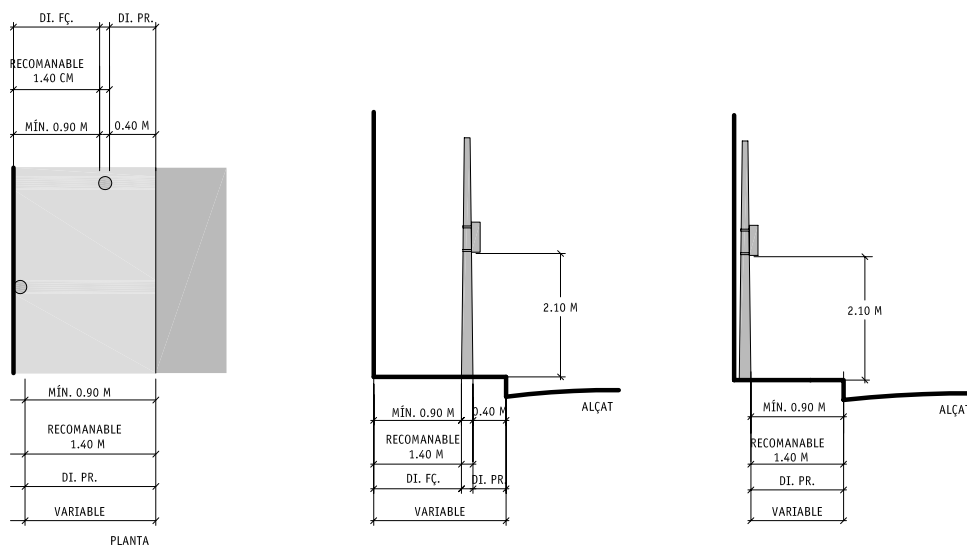
D5 BÀCULS, COLUMNES I APLICS

- La ubicació dels bàculs, columnes i aplics ha de permetre un pas lliure d'obstacles de 0,90m
- L'alçada mínima de vol és de 2,10m



D6 PALS DE LLUM I TELÈFON

- La ubicació dels pals de llum o telèfon ha de permetre un pas lliure d'obstacles de 0,90m
- L'alçada mínima de vol de les caixetes que sobresurtin més de 15cm, serà de 2,10m respecte el terra

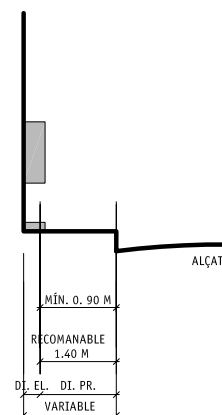
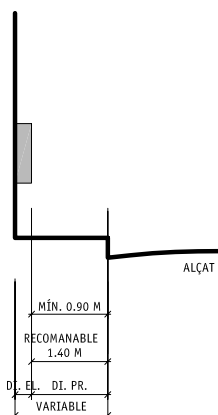
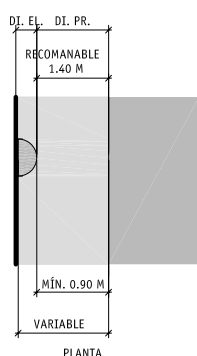
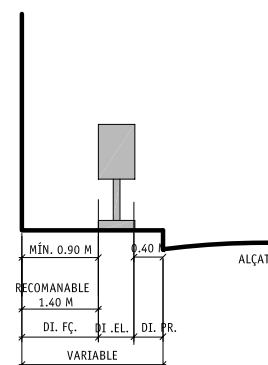
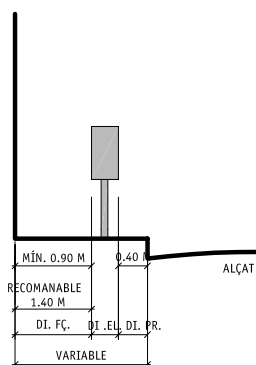
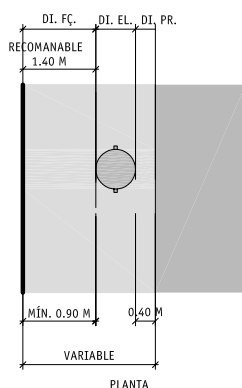


ESPAI PÚBLIC: ELEMENTS MOBILIARI URBÀ

GRUP E : ALTRES

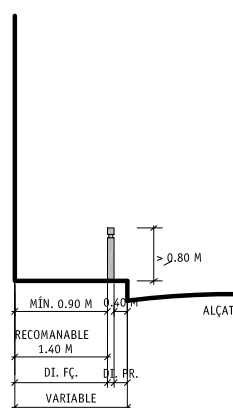
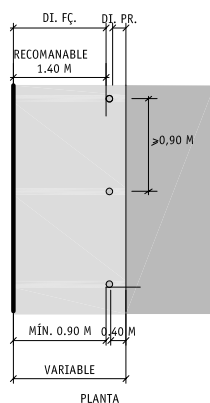
E1 PAPERERA

- La ubicació de qualsevol model de papera ha de permetre un pas lliure d'obstacles de 0,90m
- Les papereres han de ser detectables des del terra, per tant és necessari que tinguin elements verticals fins al terra, o bé que el disseny de la mateixa la faci detectable



E2 PILONS, PILONES O FITONS

- La ubicació de qualsevol model de fitó ha de permetre un pas lliure d'obstacles de 0,90m
- Els fitons han de ser detectables des del terra, i tindran una alçada mínima de 0,80m
- Aquells que es disposin per impedir el pas dels vehicles estaran separats una distància mínima de 0,90m
- No son adaptats els fitons de bola, utilitzats habitualment però que no tenen l'alçada necessària

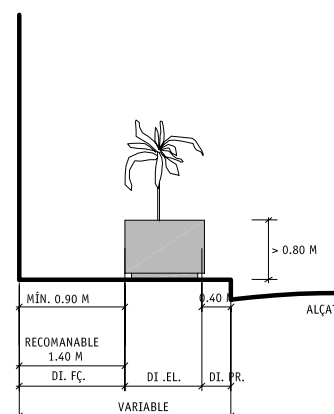
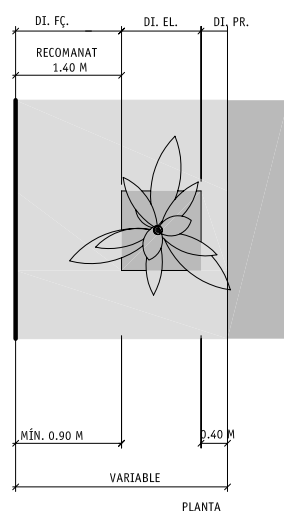


ESPAI PÚBLIC: ELEMENTS MOBILIARI URBÀ

GRUP E : ALTRES

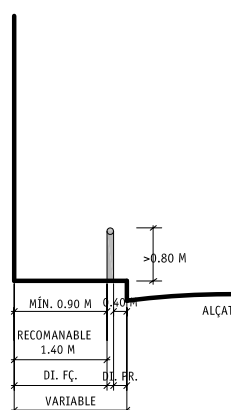
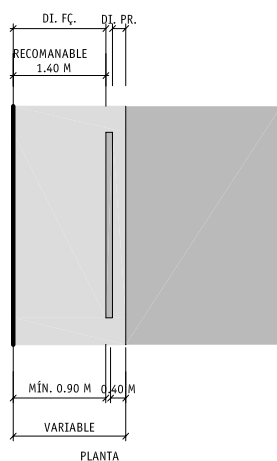
E3 JARDINERA

- La ubicació de qualsevol model de jardinera ha de permetre un pas lliure d'obstacles de 0,90m
- Les jardineres han de ser detectables des del terra i tindran una alçada mínima de 0,80m



E4 BARANES

- La ubicació de qualsevol model de barana ha de permetre un pas lliure d'obstacles de 0,90m
- Les baranes han de ser detectables des del terra, i tindran una alçada mínima de 0,80m

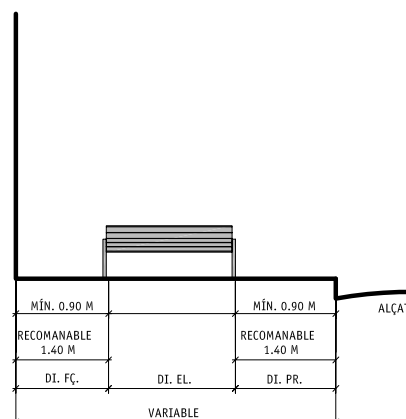
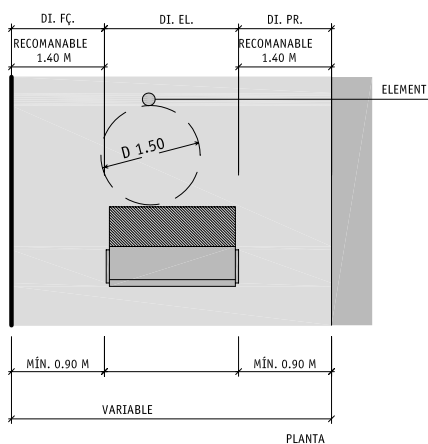
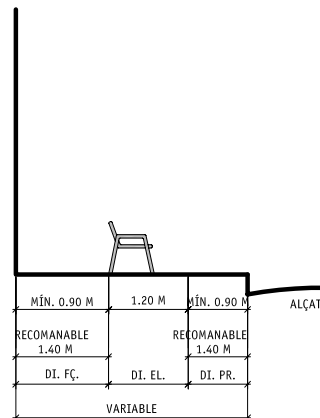
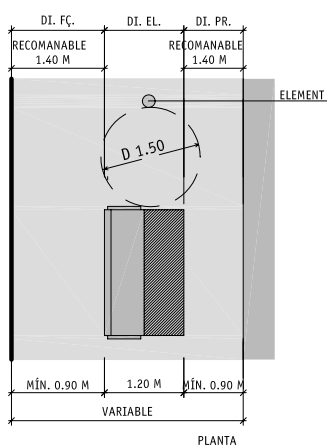
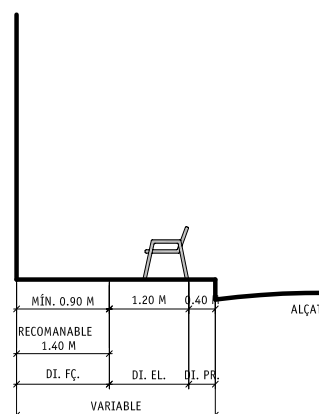
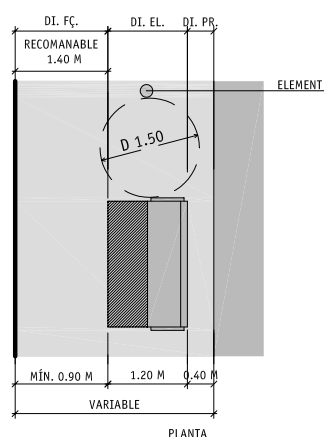


ESPAI PÚBLIC: ELEMENTS MOBILIARI URBÀ

GRUP E : ALTRES

E5 BANCOS

- La ubicació de qualsevol model de banc ha de permetre un pas lliure d'obstacles de 0,90m
- Han de permetre l'apropament lateral, i per tant s'ha de poder inscriure un cercle de diàmetre 1,50m lliure d'obstacles (segons posició) per a poder efectuar la transferència d'un usuari amb cadira de rodes
- Es recomana que tinguin respall i recolzabraços
- L'alçada del seient no serà superior a 45cm respecte del terra

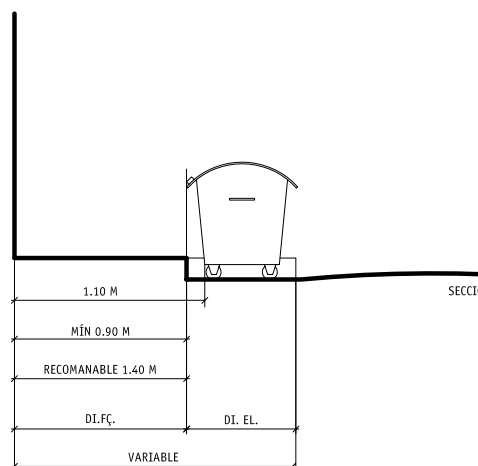
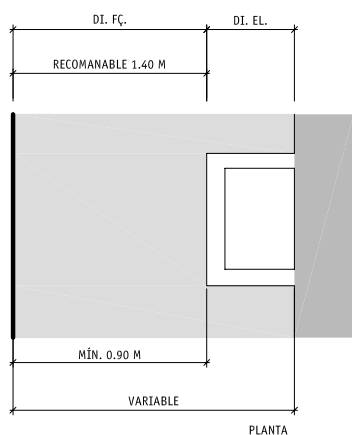


ESPAI PÚBLIC: ELEMENTS MOBILIARI URBÀ

GRUP E : ALTRES

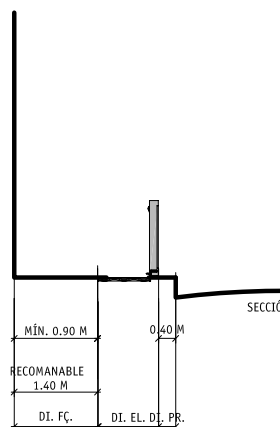
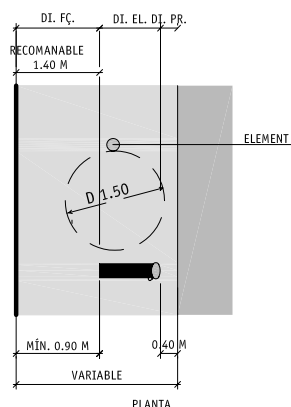
E6 CONTENIDORS ESCOMBRERIES

- La ubicació dels contenidors de superfície, en ocasions produeixen la disminució de l'amplada útil de les voreres. La seva ubicació ha de permetre un pas lliure d'obstacles de 0,90m
- Els mecanismes d'obertura estaran situats a una alçada entre 1,00 i 1,40m respecte del terra
- En el cas de tractar-se de contenidors soterrats, aquest han de permetre també, un pas lliure de 0,90m, i tindran una alçada mínima de 0,80m



E7 FONT

- La ubicació de qualsevol model de font ha de permetre un pas lliure d'obstacles de 0,90m
- Els mecanismes d'accionament seran de presiò o palanca
- Han de permetre l'apropament lateral a la font d'una persona amb PMR



DIAGNOSI DE L'ESPAI PÚBLIC DEL MUNICIPI DE MANRESA

VOLUM III

ESPAI PÚBLIC

Barcelona, Abril de 2007

DIAGNOSI DE L'ESPAI PÚBLIC DEL MUNICIPI DE MANRESA

INDEX GENERAL DEL PLA

1. MEMÒRIAVOLUM I

2. NORMATIVA D'ACCESSIBILITAT

2.1 NORMATIVA D'ACCESSIBILITATVOLUM II

3. PLA D'ACTUACIÓ A L'ESPAI PÚBLIC

3.1. DIAGNOSI DE L'ESPAI PÚBLICVOLUM III

MANUAL DE SENYALITZACIÓDOCUMENT ANNEX

3.1 DIAGNOSI DE L'ESPAI PÚBLIC

SUMARI

1. INTRODUCCIÓ.....	6
2. DESCRIPCIÓ URBANÍSTICA DEL MUNICIPI.....	6
2.1 Morfologia del terme municipal	
• Documentació gràfica:	
- Plànol 01 : Morfologia del Terme Municipal	
- Plànol 02: Morfologia del Terme Municipal	
- Plànol 03: Zones de la Diagnosi	
2.1.1 Estudi de pendents	
2.2 Espais lliures i futur creixement de la població	
• Documentació gràfica:	
- Plànol 04: Parcs i places	
- Plànol 05: Equipaments	
3. MUNICIPI: ANÀLISI DE L'ESTAT ACTUAL I DIAGNÒSTIC GENERAL	20
3.1 Diagnosi de l' espai públic	
• Documentació gràfica:	
- Plànol 06: Farreres–Suanya-Comptals: Pendents i Amplades de Carrer	
- Plànol 07: Farreres–Suanya-Comptals: Estat actual i Proposta	
- Plànol 08: Pare Ignasi Puig: Pendents i Amplades de Carrer	
- Plànol 09: Pare Ignasi Puig: Estat actual i Proposta	
- Plànol 10: Valldaura: Pendents i Amplades de Carrer	
- Plànol 11: Valldaura: Estat actual i Proposta	
- Plànol 12: Plaça Catalunya - Saldes: Pendents i Amplades de Carrer	
- Plànol 13: Plaça Catalunya - Saldes: Estat actual i Propostes	
- Plànol 14: Mion - Puigberenguer: Pendents i Amplades de Carrer	
- Plànol 15: Mion - Puigberenguer: Estat Actual i Propostes	

- Plànol 16: Passeig i Rodalies: Pendants i Amplades de Carrer
- Plànol 17: Passeig i Rodalies: Estat Actual i Propostes
- Plànol 18: Poble Nou: Pendants i Amplades de Carrer
- Plànol 19: Poble Nou: Estat actual i Propostes
- Plànol 20: Ctra. Santpedor: Pendants i Amplades de Carrer
- Plànol 21: Ctra. Santpedor: Estat actual i Propostes
- Plànol 22: Guix – Pujada Roja: Pendants i Amplades de Carrer
- Plànol 23: Guix – Pujada Roja: Estat actual i Propostes
- Plànol 24: Font dels Capellans: Pendants i Amplades de Carrer
- Plànol 25: Font dels Capellans: Estat actual i Propostes
- Plànol 26: Sagrada Família: Pendants i Amplades de Carrer
- Plànol 27: Sagrada Família: Estat actual i Propostes
- Plànol 28: Ctra Vic – Remei: Pendants i Amplades de Carrer
- Plànol 29: Ctra Vic – Remei: Estat actual i Propostes
- Plànol 30: Antic: Pendants i Amplades de Carrer
- Plànol 31: Antic: Estat actual i Propostes
- Plànol 32: Balconada: Estat actual i Propostes
- Plànol 33: Balconada: Pendants i Amplades de Carrer
- Plànol 34: Sant Pau: Estat actual i Propostes
- Plànol 35: Sant Pau: Pendants i Amplades de Carrer
- Plànol 36: Cal Gravat: Estat actual i Propostes
- Plànol 37: Cal Gravat: Pendants i Amplades de Carrer
- Plànol 38: Viladordis: Estat actual i Propostes
- Plànol 39: Viladordis: Pendants i Amplades de Carrer
- Plànol 40: Escodines: Estat actual i Propostes
- Plànol 41: Escodines: Pendants i Amplades de Carrer

III PLA D'ACTUACIÓ EN L'ESPAI PÚBLIC

1. INTRODUCCIÓ

L'espai públic és tot aquell àmbit del terme municipal que configura la ciutat. Són els carrers, les places, els parcs i els jardins. És l'espai on tradicionalment a la cultura mediterrània s'han anat donant les relacions humanes.

En el transcurs de la història l'espai públic s'ha vist sotmès a modificacions en el seu ús. Els carrers s'han vist envaïts per una gran quantitat de vehicles que han anat ocupant l'espai dels vianants. Aquest fet ha generat en moltes ocasions la inaccessibilitat al propi espai públic. És per tant necessari establir un equilibri entre el vianant i el vehicle potenciant el primer i trobant mesures alternatives per al segon.

Així doncs, volem retornar a una ciutat on el vianant pugui moure's amb comoditat i amb seguretat, que pugui gaudir de l'espai urbà, que un passejar pel carrer sigui motiu de satisfacció.

2. DESCRIPCIÓ URBANÍSTICA DEL MUNICIPI

2.1 Morfologia del terme municipal:

El municipi de Manresa està situat a la comarca del Bages, d' on exerceix la seva capitalitat. Manresa es troba a uns 65 quilòmetres de la capital Barcelona i a 115 de Lleida, capital de les terres de Ponent.

El seu terme municipal té una extensió de 41'7 km² i fa de llaç d'unió entre les comarques interiors de Catalunya (valls de l'Urgell i de la Segarra) i les comarques orientals del país.

La població **limita** amb els termes de :

- Sant Joan de Vilatorrada al Nord

- Sant Fruitós de Bages al Nord
- Fonollosa a l' Oest
- Rajadell a l' Oest
- Sant Salvador de Guardiola al Sud
- Castellgalí al Sud
- Sant Vicenç de Castellet a l' Est
- El Pont de Vilomara i Rocafort l' Est

Les principals **vies de comunicació** són:

- Carretera C-55
- Carretera C-37
- Eix Transversal C-25
- Carretera de Santpedor BV- 4501
- Carretera de Vic N-141
- Ferrocarrils Barcelona – Saragossa
- F.G.C. de Barcelona a Manresa
- Ferrocarril de Manresa a Sallent

Pel que fa als **rius** que travessen el Terme Municipal:

- Riu Cardener, al costat del qual s'edifica gran part de la ciutat de Manresa

L'estructura urbana actual de la ciutat de Manresa respon:

- Per una banda, a l'herència històrica del municipi que originàriament estava format pel conglomerat de carrers ubicats a l'entorn de la Seu de Manresa.
- Per una altra banda, l'estructura actual delimitada tant per elements orogràfics com per infraestructures:
 - Zona Central: Ocupa tot el que seria el casc antic del municipi, més els primers eixamples que es van construir. És l'espai de major vitalitat de la ciutat, i on es concentren gran part dels equipaments municipals.

Les zones que conformen aquesta zona central son:

- Antic
- Carretera de Vic-Remei

- Passeig i Rodalies

- Zona Nord: Conjuga una gran varietat de tipologies. Trobem exemples amb una tipologia ortogonal construïts els últims 15-20 anys, amb altres teixits més antics i separats del centre.

Les zones que conformen aquest espai són:

- Poble Nou
- Carretera de Santpedor
- Mion-Puigberenguer
- Guix-Pujada Roja

- Zona Oest: Aquest espai es troba situat al marge esquerre del riu Cardener al seu pas per Manresa. Es caracteritza per ser una zona altament densificada pel que fa a construccions i a habitants. Presenta un entramat urbà ortogonal, tot i que puntualment trobem traces irregulars originades per les fortes pendent.

Les zones que conformen aquest espai són:

- Plaça Catalunya-Saldes
- Valldaura

- Zona Est: Tal i com succeeix a la zona nord de la ciutat, aquest espai presenta una gran diversitat de teixits urbans. Per una banda, es dona l'existència de polígons d'habitatges construïts als anys 60-70, com ara els edificis de Font dels Capellans. També trobem xarxes urbanes molt més recents, com és el cas de Cal Gravat. Cal destacar també l'existència de nuclis aïllats com Viladordis o Sant Pau.

Les zones que conformen aquesta zona central son:

- Escodines
- Sagrada Família
- Font dels Capellans
- Viladordis
- Balconada
- Sant Pau
- Cal Gravat

- Zona Sud: Compren tot aquell territori que pertany a Manresa i esta situat més enllà del marge dret del Riu Cardener. Ocupa una basta extensió de terreny, però gran part d'aquest son cultius i bosc.

Les zones que conformen aquest espai són:

- Farreres-Suanya-Comptals
- Pare Ignasi Puig

Pel que fa a la **indústria** cal destacar l'existència d'un nombre elevat de sòl destinat a ús industrial que s'organitza entorn als següents polígons:

- Polígon Industrial Bufalvent.
- Polígon Industrial Pont Nou
- Polígon Industrial Els Dolors

Pel que fa a la **població**, les dades per a l'any 2006 ens indiquen que el número d'habitants és de 71.772, donant com a resultat una densitat de 1.723,2 Hab./ km².

S'adjunta el **Plànol 01** : Morfologia del Terme Municipal

S'adjunta el **Plànol 02** : Morfologia del Terme Municipal



APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL
21 MARÇ 2011

Ho certifico: El Secretari,

MORFOLOGIA DEL TERME MUNICIPAL

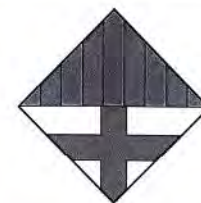
- Zona Urbana
- Parcs i Places
- Equipaments
- Riu Cardener



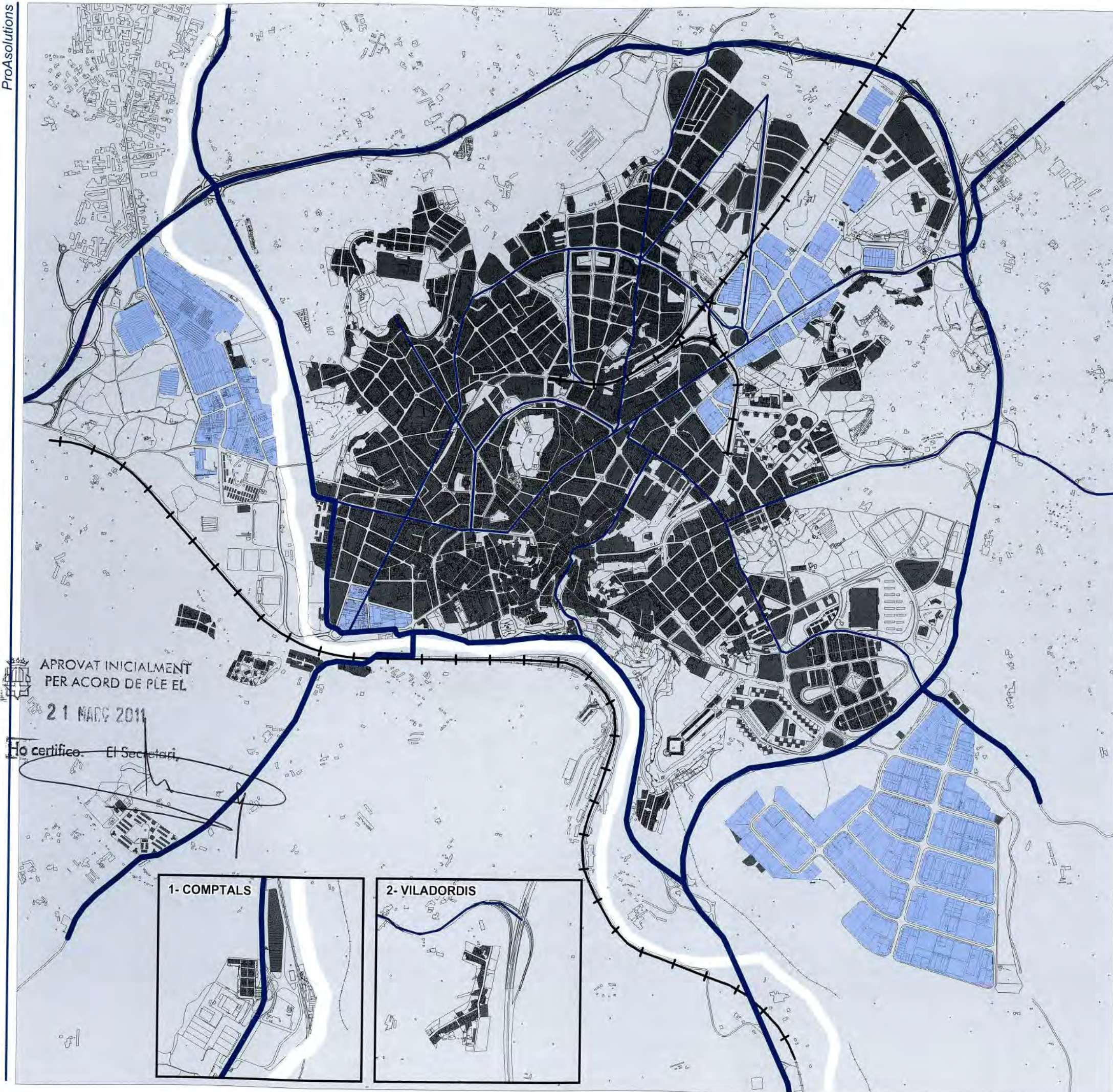
Ho certifico: EL SECRETARI,

EL BAGES

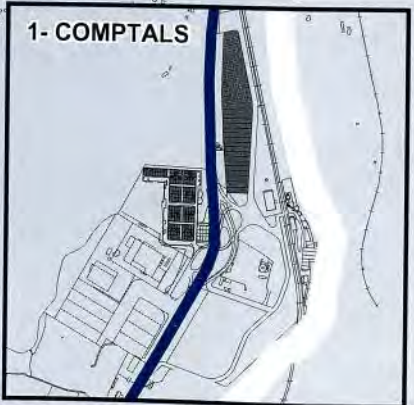
MANRESA



**AJUNTAMENT
DE
MANRESA**



APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL
21 MARÇ 2011
Ho certifico: El Secretari



MORFOLOGIA DEL MUNICIPI

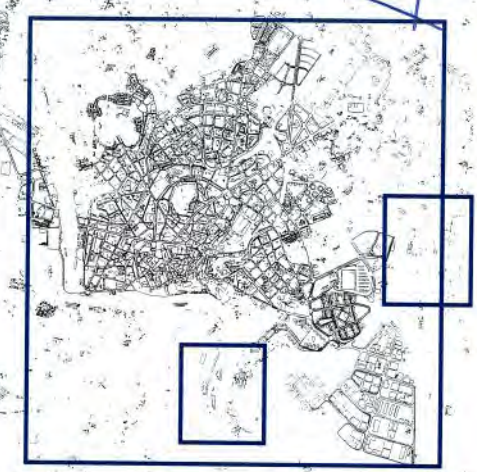
—+— Línies de Ferrocarril
— Vies Principals
— Vies Secundàries

■ Zona Urbana
■ Zones Industrials

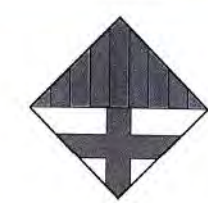
 **AJUNTAMENT DE MANRESA**
Aprovat definitivament
per acord de ple el

21 JUNY 2012

Ho certifico: EL SECRETARI



EL BAGES MANRESA



**AJUNTAMENT
DE
MANRESA**

Els **eixos cívics** més importants, són:

- Eixos trànsit peatonal o passeig i eixos comercials:

- En primer lloc cal citar tot el conglomerat de carrers situats al barri antic i que tenen una tipologia fonamentalment comercial. Hi destaquem els carrers Urgell, del Born, Sant Miquel i també les places Anselm Clavé, Sant Domènec i Major. Tots ells responen a una secció de plataforma única i per tant, des del punt de vista de l'accessibilitat, es pot confirmar que disposen d'un disseny adequat.
- El Passeig Pere III, situat entre els carrers Muralla del Carme i Carretera de Vic, és també un eminent eix peatonal i comercial. Afavoreix a aquest fet l'existència d'importants places com són la Plaça d'Espanya i la Plaça de l'11 de Setembre. La secció d'aquests carrers conjuga trams de plataforma única, amb d'altres amb voreres i calçada. És en aquests últims on s'haurien de centrar totes les actuacions de caràcter prioritari.
- Per la seva funció estructuradora, la Carretera de Vic es pot considerar també com un dels principals eixos de trànsit peatonal i comercial. Tot i això, en molts punts d'aquest eix hi ha un ús preferent del trànsit rodat en detriment del de vianants. Caldrien doncs actuacions puntuals per integrar totalment aquest eix dins el teixit urbà.

- Eixos de trànsit rodat:

- Es pot dir que l'eix de trànsit rodat més important de la ciutat de Manresa és el conformat per la Carretera de Cardona i la Carretera de Vic. Això es deu al caràcter estructurant que té, doncs creua la ciutat est-oest i fa d'important eix d'entrada i sortida per a molts vehicles al llarg del dia.
- Un cas semblant al anterior és el de la Carretera de Santpedor. S'inicia des de la Carretera de Vic a l'alçada de la Plaça de la Bonavista i també avarca un important volum de desplaçament de vehicles, en especial de tots aquells que vulguin, o bé desplaçar-se pels barris del nord de Manresa, o bé prendre una direcció cap al nord del Principat.
- El Passeig del Riu, per la seva posició perifèrica dins la ciutat es fa servir sovint per a desplaçaments que tenen com a destí un punt allunyat de Manresa. La seva importància escau en el fet que permet evitar el trànsit intern de la ciutat, tot oferint a l'hora una sortida ràpida cap altres direccions.

- Eixos d'equipaments:

- Destaquem l'existència d'un nombre elevat d'equipaments concentrats en el centre del municipi. Tot i això cal citar l'existència d'equipaments de creació més recent en zones perifèriques. Per tant, es poden establir els següents eixos:
 - Els carrers situats a la zona del casc antic: Muralla del Carme, Sant Domènec, de la Canal, etc.
 - El Passeig de Pere III: Hi trobem la Biblioteca del Casino, el Teatre Kursal, i molt a prop l'I.E.S Lluís de Peguera i la Prefectura de la Policia Nacional.
 - Els carrers situats a la perifèria: Destaquem l'Avinguda de les Bases de Manresa o el Carrer Sant Fruitós.

2.1.1 ESTUDI DE PENDENTS:

Pel que fa als **pendents** del Municipi destaquem:

- Les característiques orogràfiques del territori tenen com a conseqüència que la zona central del nucli urbà situada al voltant de la Seu de Manresa, presenti pendents mitges i elevades en molts dels seus carrers. Segons ens allunyem del centre, els valors tendeixen a disminuir.
- La zona nord del municipi presenta una alternança molt important de pendents. D'aquesta manera, trobem valors força elevats per als barris de Mion-Puigberenguer i Carretera de Santpedor, i valors menys elevats per a Poble Nou.
- La zona Oest del municipi, situada a la vora del riu Cardener, es caracteritza per una morfologia lleugerament aplanada. Tot i això, cal destacar l'existència d'algun tram aïllat que presenta valors elevats.
- La zona Est del municipi presenta una gran varietat de pendents. Per una banda, els barris més propers al curs del riu Cardener, acostumen a tenir trams amb percentatges força elevats. És el cas de Balconada, Sant Pau i Cal Gravat. Per contra, cal destacar la gairebé inexistència de pendents que tenim a Viladordis, Escodines i Sagrada Família.
- La zona sud del municipi presenta els valors de pendent propis d'un relleu força irregular. D'aquesta manera trobem barris com Comptals o Pare Ignasi Puig totalment aplanats, i d'altres com Farreres o Suanya amb valors força més elevats.

L'estudi de pendents es classifica en:

- $0\% < p < 6\%$ pendent BAIX o SUAU

- 6% (inclòs) < P < 8% pendent MIG
- 8% (inclòs) < p < 10% pendent MIG – ALT
- 10% (inclòs) < p < 12% pendent ALT
- p ≥ 12% pendent MOLT ALT

Els pendents s'han mesurat amb "nivell d' Accessibilitat" (inclinòmetre) durant la recollida de les dades. Un cop recollit el valor, es relaciona amb la longitud de cada tram, donant com a resultat les cinc tipologies abans esmentades.

Els pendents es grafien a través d'un codi de color sobre cada tram de carrer. En aquells casos on es doni l'existència de dos pendents diferents en un mateix tram, es prendrà el més desfavorable (el de major pendent).

2.2 Espais Lliures, futur creixement de la població i intervencions recents:

Les principals **places públiques / espais lliures** del nucli urbà son:

- | | |
|---------------------------|-----------------------------|
| - Plaça de la Música | - Plaça Gispert |
| - Plaça d'Icària | - Plaça d'Europa |
| - Plaça de Valldaura | - Plaça de Sant Ignasi |
| - Plaça de Sant Domènec | - Plaça de la Immaculada |
| - Plaça del Mil-Centenari | - Parc de la Seu |
| - Plaça Major | - Plaça dels Drets |
| - Plaça del Carme | - Plaça Cots |
| - Plaça dels Infants | - Plaça de l'Hospital |
| - Plaça del Mercat | - Plaça de Lluís Companys |
| - Plaça d'Anselm Clavé | - Plaça de l'Excursionisme |
| - Plaça de Catalunya | - Plaça de l'11 de Setembre |
| - Plaça de la Democràcia | - Plaça d'Espanya |
| - Plaça del Pirineu | - Plaça de la Bonavista |
| - Plaça Mossèn Vidal | - Parc de Puigterrà |
| - Plaça de la Creu | - Plaça Bages |
| - Plaça Mallorca | - Plaça Abat Oliva |
| - Plaça Mossèn Planas | - Plaça Bernat Cabrera |

- Plaça del Sol
- Plaça de l'Arquitecte Mon
- Plaça D'Oleguer Miró
- Plaça de la Balconada
- Plaça de Can Gravat
- Plaça d'en Lluís Sert
- Plaça de l'Amistat
- Plaça Verge de l'Aurora
- Plaça de Joan Farrés
- Plaça Porxada
- Plaça de la Independència
- Plaça Arquitecte Oms
- Plaça d'Àngel Guimerà
- Plaça Pare Oriol
- Plaça Carrasco i Formiguera

Pel que fa a **les intervencions** en matèria de millora de l'accessibilitat que s'estan duent a terme en l'actualitat cal destacar:

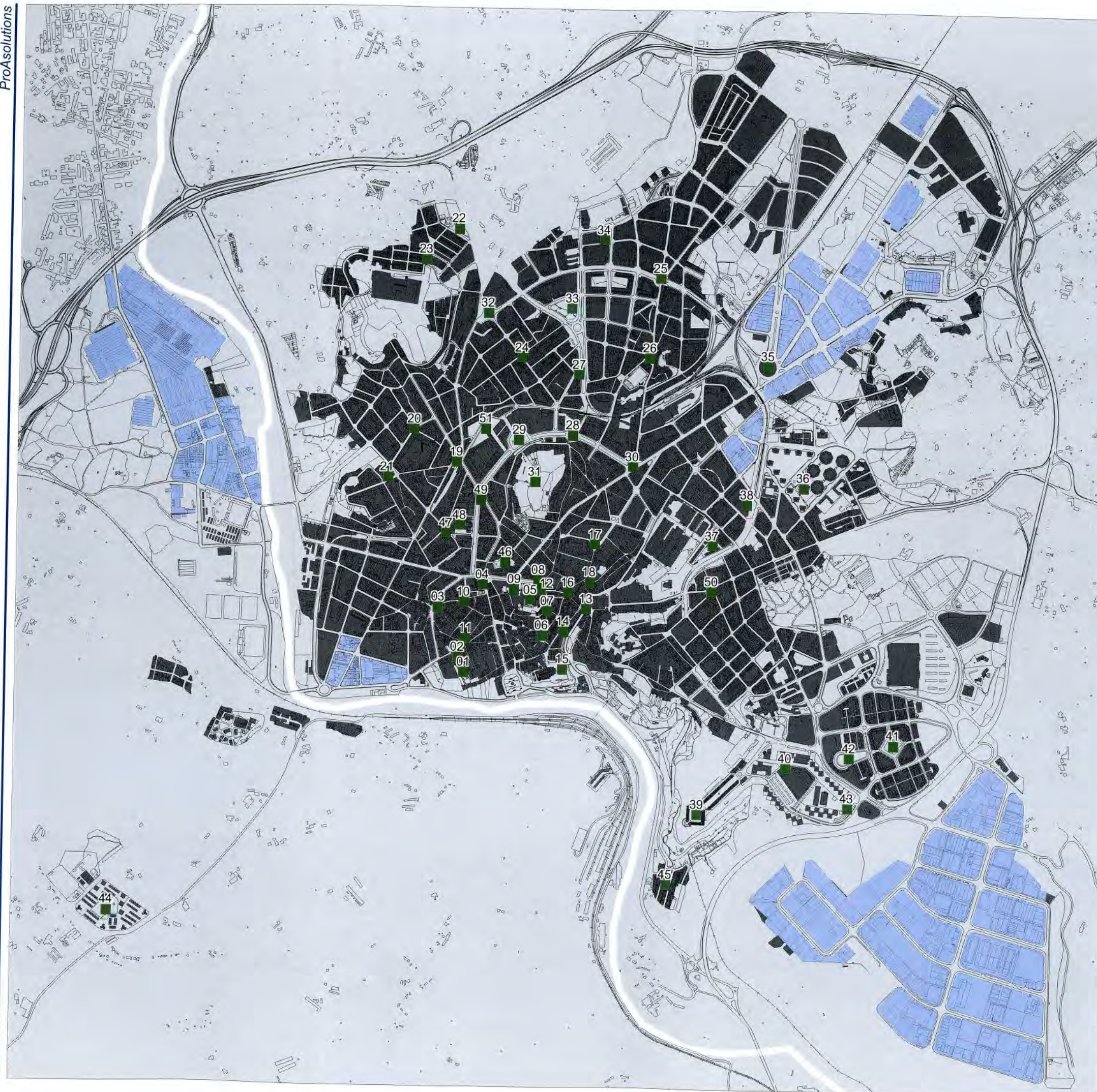
- La progressiva transformació en plataforma única d'aquells carrers que presenten unes voreres excessivament estretes, i l'amplada del propi carrer impedeix ampliar-les.
- L'aplicació de mesures d'amplades de vorera i construcció de guals adients en zones de nova urbanització.
- L'interès per integrar a la mobilitat peatonal eixos que actualment són molt transitats i que es troben en unes condicions molt millorables a nivell de l'accessibilitat.

Les principals **zones de creixement** de Manresa són:

- Al nord, als barris de Carretera de Santpedor i Guix-Pujada Roja.
- A l'oest, al barri de Valldaura i especialment, a la zona industrial del Pont Nou.
- A l'est, als barris de Balconada i Sagrada Família.

S'adjunta el **Plànol 04**: Places

S'adjunta el **Plànol 05**: Equipaments



PLACES

- 01 - Plaça de la Música
- 02 - Plaça d'Icària
- 03 - Plaça de Valldaura
- 04 - Plaça de Sant Domènec
- 05 - Plaça del Mil-Centenari
- 06 - Plaça Major
- 07 - Plaça del Carme
- 08 - Plaça dels Infants
- 09 - Plaça del Mercat
- 10 - Plaça d'Anselm Clavé
- 11 - Plaça Gispert
- 12 - Plaça d'Europa
- 13 - Plaça de Sant Ignasi
- 14 - Plaça de la Immaculada
- 15 - Parc de la Seu
- 16 - Plaça dels Drets
- 17 - Plaça Cots
- 18 - Plaça de l'Hospital
- 19 - Plaça de Lluís Companys
- 20 - Plaça de l'Excursionisme
- 21 - Plaça de Catalunya
- 22 - Plaça de la Democràcia
- 23 - Plaça del Pirineu
- 24 - Plaça Mossèn Vidal
- 25 - Plaça de la Creu
- 26 - Plaça de Mallorca
- 27 - Plaça Mossèn Planas
- 28 - Plaça de l'11 de Setembre
- 29 - Plaça d'Espanya
- 30 - Plaça de la Bonavista
- 31 - Parc de Puigterrà
- 32 - Plaça Bages
- 33 - Plaça Abat Oliva
- 34 - Plaça Bernat Cabrera
- 35 - Plaça Prat de la Riba
- 36 - Plaça de la Pau
- 37 - Plaça del Sol
- 38 - Plaça de l'Arquitecte Mon
- 39 - Plaça d'Oleguer Miró
- 40 - Plaça de la Balconada
- 41 - Plaça de Cal Gravat
- 42 - Plaça d'en Lluís Sert
- 43 - Plaça de l'Amistat
- 44 - Plaça de Joan Farrés
- 45 - Plaça Verge de l'Aurora
- 46 - Plaça Porxada
- 47 - Plaça de la Independència
- 48 - Plaça Arquitecte Oms
- 49 - Plaça d'Àngel Guimerà
- 50 - Plaça Pare Oriol
- 51 - Plaça Carrasco i Formigue



AJUNTA
APROVA
PER ACC

21

Ho certifico: EL



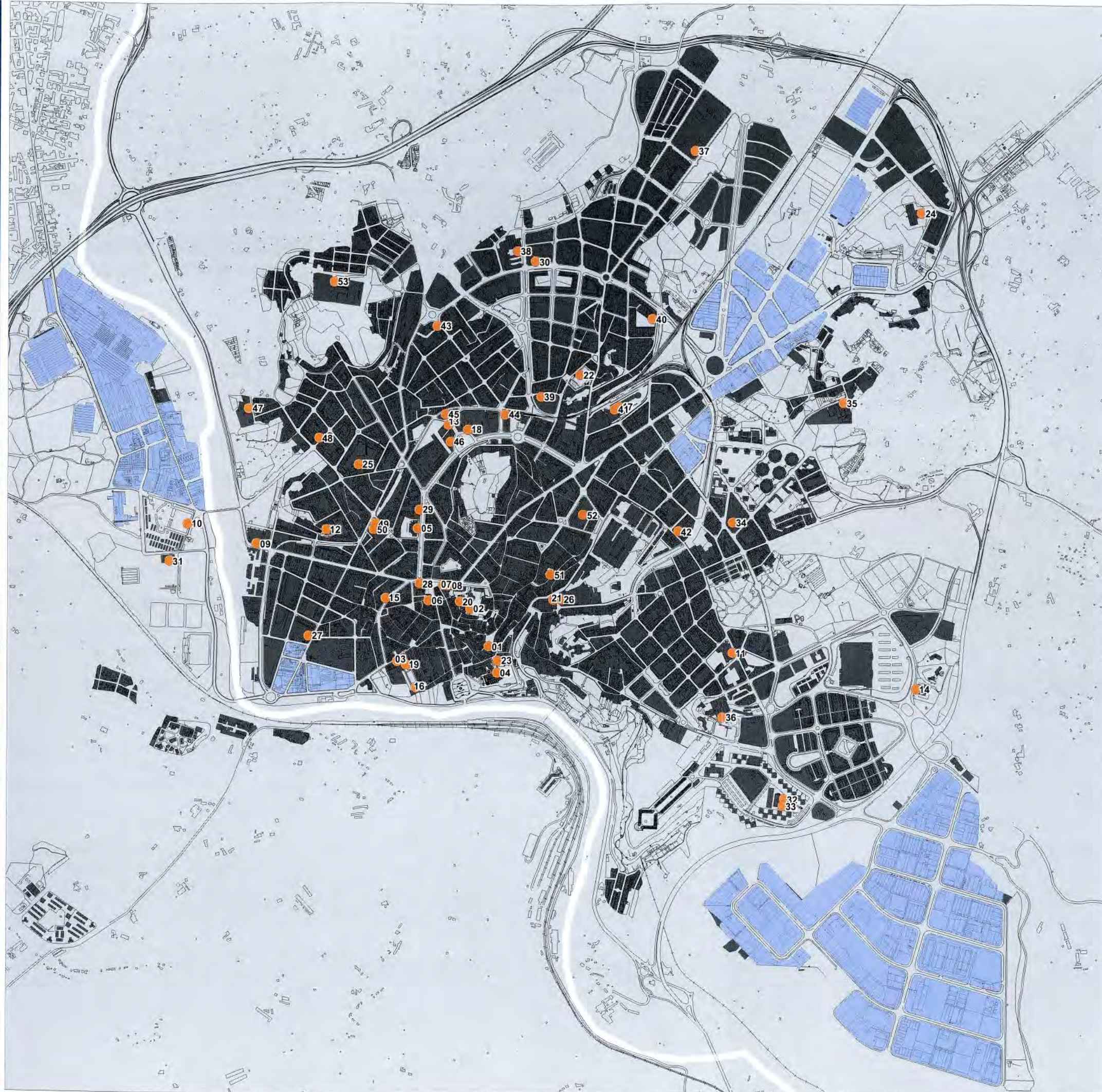
APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL

Zones Industrials 21 MARÇ 2011

Ho certifico. El Secretari



AJUNTAMENT
DE
MANRESA



EQUIPAMENTS

- 01.-Ajuntament
- 02.-Alberg de Joventut
- 03.-Auditori de Sant Francesc
- 04.-Basílica de la Seu
- 05.-Biblioteca del Casino - Centre
- 06.-Ca la Buresa (Casa Torrents)
- 07.-Cal Jorba
- 08.-Cambra de Comerç
- 09.-Caserna de la Guàrdia Civil
- 10.-Cementiri
- 11.-Centre Cívic Joan Amades
- 12.-Centre Cívic Selevés i Carner
- 13.-Comissaria de la Policia Nacion
- 14.-Comissaria dels Mossos d'Esqua
- 15.-Consell Comarcal del Bages
- 16.-Conservatori Municipal
- 17.-Estació d'Autobusos
- 18.-I.E.S. Lluís de Peguera
- 19.-La Kampana - Casal de Joves
- 20.-Mercat Municipal Puigmercadal
- 21.-Oficina de Turisme
- 22.- Museu de la Tècnica de Manresa
- 23.-Jutjats
- 24.-Palau Firal
- 25.-Pavelló Municipal. El Pujolet
- 26.- Piscines Municipals
- 27.-Policia Local
- 28.-Teatre Conservatori
- 29.-Teatre Kursal
- 30.-Universitat Politècnica
- 31.-Zona Esportiva El Congost
- 32.-Escola Bressol La Lluna
- 33.-CEIP Jaume Serra i Hünter
- 34.-CEIP La Font
- 35.-IES Guillem Catà
- 36.-Centre Sanitari
- 37.-IES Pius Font i Quer
- 38.-IES Lacetània
- 39.-CEIP Bages
- 40.-Centre Sanitari
- 41.-FFGC
- 42.-Centre Sanitari
- 43.-Centre Sanitari
- 44.-FFGC
- 45.-Centre Sanitari
- 46.-Correus
- 47.-CEIP Sant Ignasi
- 48.-Centre Sanitari
- 49.-CEIP Renaixença
- 50.-Escola Bressol L'estel
- 51.-Centre Sanitari
- 52.-CEIP Pare Algué
- 53.-CEIP Puigberenguer



AJUNTAMENT D
APROVAT DEFINITIVAMENT
PER ACORD DE PLE

21 JUNY 2011

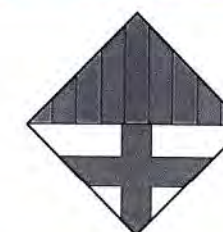
Ho certifico: EL SECRETARI



APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 MARÇ 2011

Ho certifico: El Secretari



AJUNTAMENT
DE
MANRESA

3. MUNICIPI : ANÀLISI DE L' ESTAT ACTUAL I DIAGNÒSTIC GENERAL

3.1 Anàlisi de l'estat actual i diagnòstic

Per tal de poder procedir a l'establiment i disseny d'una Fase Prioritària, que doni les directrius per desenvolupar els projectes d'urbanització més immediats, és absolutament imprescindible tenir coneixement dels elements determinants de la morfologia urbana del municipi així com conèixer l'estat en que es troba en l'actualitat tot allò que afecta a la xarxa viària del Municipi de Manresa.

Amb tal motiu s'ha elaborat un cens que recull l'estat dels trams de carrer de la via pública de les zones acordades amb els serveis tècnics de l'ajuntament, tant pel que fa a l'espai en sí mateix (amplada de voreres, pendents, estat dels paviments), com el referent als elements que la integren, (elements de senyalització, de mobiliari urbà, de protecció, serveis públics ...), determinant si el disseny d'aquests és adequat i també si l'element està ben situat.

Per tal de conèixer l'estat actual de les voreres de cada carrer estudiat, aquestes s'han grafiat a través d'un codi de colors.

S'ha adoptat com a criteri de tram accessible el no disposar d'impediments al llarg del tram. És a dir que els elements estiguin ben ubicats i ben dissenyats.

A continuació es presenta una descripció general per zones, que pot ajudar a definir itineraris adaptats que millorin la qualitat de vida de tots els ciutadans.

ZONA 01: FARRERES-SUANYA-COMPTALS

La zona de Farreres-Suanya-Comptals ocupa una gran extensió de terreny, tot i que la major part d'aquest es troba sense urbanitzar en l'actualitat. Aquest espai ocupa tota la franja situada al marge dret del curs del riu Cardener que pertany a Manresa. Està dividida en tres parts i, a l'hora, cadascuna d'aquestes presenta diverses urbanitzacions.

L'**accés** a aquestes urbanitzacions depèn de la seva ubicació geogràfica. Tot i això, les diferents urbanitzacions tenen un tret en comú, i es que totes elles es troben totalment separades del continu urbà de Manresa. Així doncs, per arribar a Sol i Aire, Bellavista i Tres Creus (totes tres situades dins Farreres), només es pot accedir a través de la Carretera de Manresa a Igualada C-37. Tanmateix, l'accés a Vista Alegre (Suanya) es pot fer des de la mateixa carretera. I pel que fa a Comptals, el nucli més separat de tots, l'accés es realitza a través de la Carretera d'Abrera a Manresa C-55.

Totes les urbanitzacions presents dins aquests espais es caracteritzen per tenir un únic sentit residencial. La tipologia d'edificacions és molt semblant a totes elles, i predominen cases unifamiliars de dues alçades.

Pel que fa als **equipaments** existents, cal destacar que en l'actualitat no existeix cap en aquests espais.



*Detall tipologia carrer
barri Sol i Aire*



*Detall tipologia carrer
barri Bellavista*



*Detall tipologia carrer
barri Vista Alegre*



*Detall tipologia carrer
barri Comptals*

Els **pendents** són el resultat d'un relleu que presenta moltes alternances. Així doncs, els valors resultants són enormement canviants en funció de la posició geogràfica de la urbanització. En el cas de Sol i Aire (Farreres) i Vista Alegre (Suanya), trobem alguns eixos amb valors molt alts. Pel que

fa a Bellavista, Tres Creus (tots dos a Farreres) i Comptals, els pendents són baixos o mitjos tot i estar envoltats d'un relleu força escarpat.

Pel que fa a la **tipologia dels carrers**, existeixen:

- Carrers amb una tipologia de camí. Algunes de les urbanitzacions que s'inclouen dins d'aquests barris tenen molts dels seus eixos sense estar totalment urbanitzats, i prova d'això és l'existència puntual d'aquesta tipologia. És el cas d'alguns trams de Sol i Aire.
- Carrers amb una secció en calçada i voreres d'amplada entre 0'90 metres i 1'40 metres. La seva existència és molt puntual. Donades les dimensions de les seves voreres, aquests trams es podrien fer totalment accessibles.
- Carrers amb una secció de Plataforma Única. Són producte de les actuacions més recents, i un bon exemple és el barri de Bellavista (Farreres).
- Carrers amb una secció en calçada i voreres a banda i banda d'amplada superior a 1'40 metres. Aquesta és la tipologia predominant al barri de Comptals. Tal i com succeeix a Bellavista, aquest fet es dona com a resultat d'actuacions urbanístiques recents. Cal destacar



Detall pendent elevat



Detall paviment tipus (Barri Bellavista)



Detall inexistència de guals



Detall gual ben dissenyat (barri de Comptals)

però el cas de Vista Alegre (Suanya), on una de les voreres es troba totalment envaïda pels vehicles que hi aparquen a sobre.

- Existència d'una plaça situada al barri de Comptals.

En quant als **paviments**:

- Existència de panot d'imitació de llamborda.
- Alguns carrers presenten paviment formigonat i totalment enrasat.
- Existència de panot prefabricat 20x20 cm.

Pel que fa als **guals de vianants**:

- Inexistència de guals de vianants en les cruïlles del barri de Sol i Aire (Farreres). Aquest fet impossibilita la creació d'itineraris adaptats. Puntualment, al barri de Comptals també es donen algunes inexistències.
- Existència de guals tipus 120 ben dissenyats però sense la franja de paviment diferenciat. Tots ells es troben al barri de Comptals, i en aquests casos, l'única mesura a aplicar seria la d'afegir el paviment diferenciat per tal d'indicar la direcció de creuament.
- Existència de guals tipus vorera deprimida en tram recte ben dissenyats. El seu disseny respon totalment als preceptes del Codi d'Accessibilitat, doncs disposen de paviment diferenciat als costats, i la part central es troba totalment enrasada amb la calçada. Els trobem a Comptals.



Detall gual tipus vorera deprimida en tram recte (Comptals)



Detall gual de vehicles tipus barca mal dissenyat (Sol i Aire)



Detall gual de vehicles tipus 20/40/60 ben dissenyat



Detall pla d'instal·lacions mal ubicat

- Cal destacar que a tots aquells trams amb plataforma única no es necessària la col·locació de guals. És el cas del barri de Bellavista.

Pel que fa als **guals de vehicles**:

- Existència de guals tipus barca que ocupen tot l'espai de la vorera. Aquests guals suposen un greu obstacle per a la circulació de vianants, doncs donen lloc a pendents transversals i/o longitudinals que poden afectar seriosament a persones de mobilitat reduïda. Recordem que un disseny adequat d'aquest tipus de guals es dona quan permet una amplada de pas mínima de 0'90 metres entre la línia de façana i l'inici d'aquest. Alguns exemples els tenim al barri de Sol i Aire (Farreres).
- Existència de guals tipus 20/40/60 ben dissenyats perquè no afecten a la mobilitat dels vianants.



*Detall graó aïllat molt perillós
(Sol i Aire)*



*Detall arbres mal ubicats
(Bellavista)*

Pel que fa al **mobiliari urbà** existent:

- En primer lloc cal destacar l'existència d'elements ben dissenyats en alguns carrers de recent urbanització. És el cas de papereres, bancs i senyals de trànsit que podem trobar a Comptals.
- De forma puntual, trobem graons aïllats situats al mig de la vorera. L'actuació en aquests casos hauria de ser immediata, doncs podrien ser causa d'accidents per als vianants.
- Al barri de Bellavista (Farreres), trobem que els fanals, arbres i algun banc estan situats immediatament al costat de la façana i per



*Detall bàcul mal ubicat
(Bellavista)*

tant, no permeten una amplada de pas mínima de 0'90 metres. En el cas dels arbres, cap d'ells presenta l'escocell cobert, fet que encara els converteix en elements més perillosos.

- Al barri de Comptals trobem de forma molt puntual senyals de trànsit que no respecten l'alçada mínima de vol (2'10 metres), i que per tant es consideren mal dissenyades.
- Existència d'armaris d'instal·lacions ubicats immediatament al costat de la façana. Al no deixar l'amplada mínima de 0'90 metres, es consideren elements mal ubicats, doncs són elements molt perillosos al ser molt difícils de detectar.
- Puntualment trobem graons d'accés a cases particulars que envaeixen l'espai públic de la vorera. Cal dir que l'actuació anirà dirigida, no a l'eliminació d'aquests elements (considerats molt perillosos), però sí a l'establiment de mesures per tal de que a l'hora de planificar i reurbanitzar un espai, no es tornin a donar. Alguns exemples els trobem a Comptals.
- Existència de fitons amb una alçada inferior a 0'80 metres. Es tracta d'elements molt perillosos perquè són molt difícils de detectar per persones amb deficiències visuals.
- Al barri de Sol i Mar, trobem pals d'instal·lacions que envaeixen l'espai de la vorera i no permeten una amplada de pas mínima de 0'90 metres.
- Cal citar la gran quantitat d'elements que trobem a la plaça situada al barri de Comptals.



Detall escales sense passamans (Comptals)



Detall rampa sense passamans (Comptals)



Detall armari instal·lacions mal ubicat

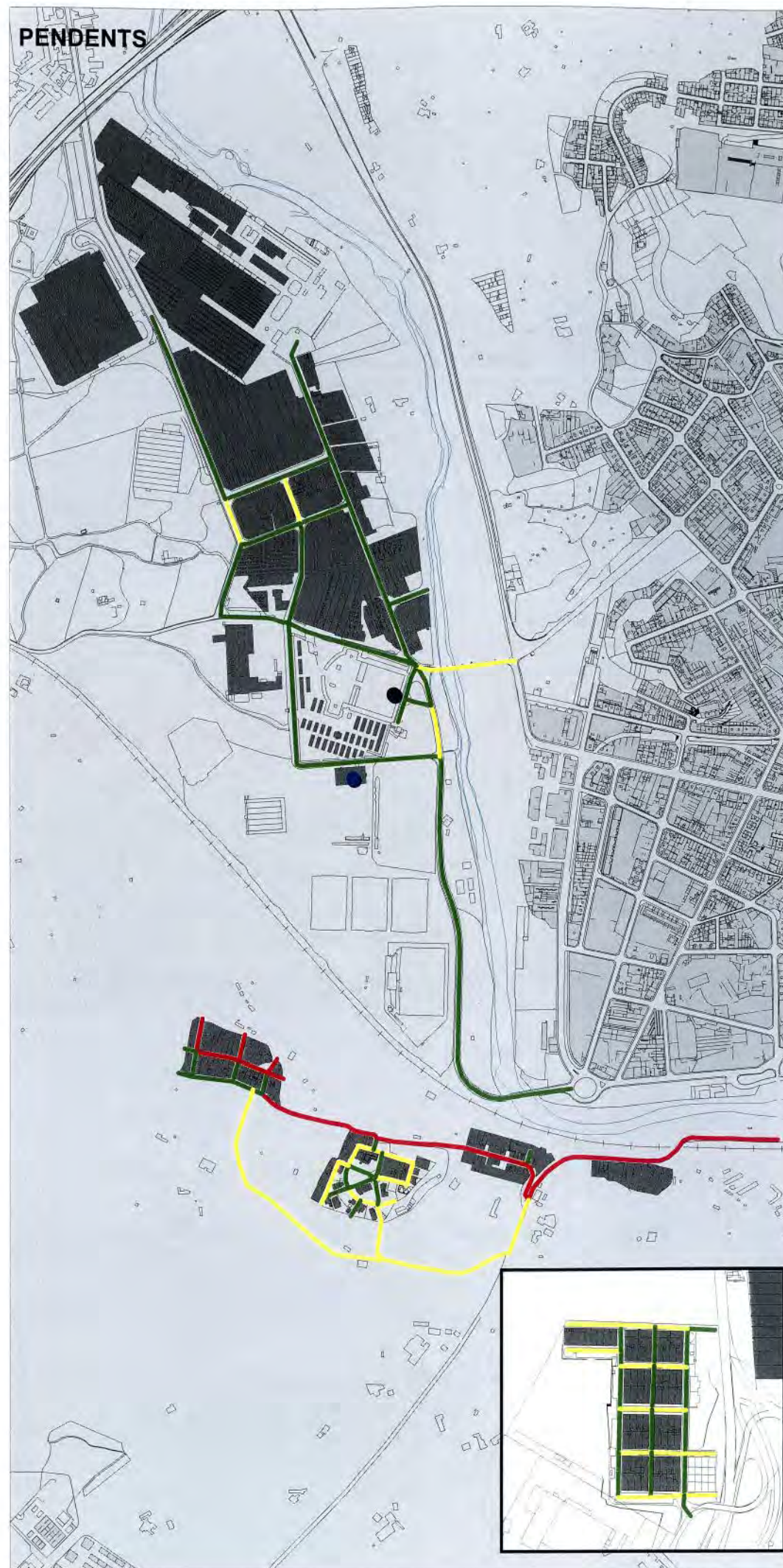
Els accessos presenten algunes deficiències, doncs les escales principals no tenen passamans a banda i banda. A l'interior de la plaça destaquem una font i diversos jocs per a nens, tots ells ben dissenyats. També cal fer esment d'algun graó aïllat que es dona de manera molt puntual, i d'una rampa ben dissenyada però on hi manquen els passamans a banda i banda.



Detall font ben dissenyada

S'adjunten els plànols:

- **Plànol 06:** Farreres-Suanya-Comptals: Pendants i Amplades de Carrer
- **Plànol 07:** Farreres-Suanya-Comptals: Estat actual i Proposta



**BARRI: FARRERES-SUANYA-COMPTALS
EQUIPAMENTS**

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religiós
- Sanitat
- Seguretat
- Transport

PENDENTS

- Pendent baix ($0\% < p < 6\%$)
- Pendent mig ($6\% \leq p < 8\%$)
- Pendent mig - alt ($8\% \leq p < 10\%$)
- Pendent alt ($10\% \leq p < 12\%$)
- Pendent molt alt ($p \geq 12\%$)

AMPLADA DELS CARRERS

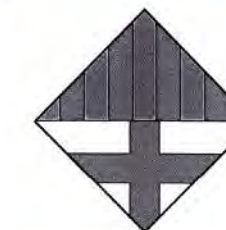
- Amplada $> 5,80\text{m}$
- Amplada $\leq 5,80\text{m}$



APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 MARÇ 2011

Ho certifico: El Secretari,



**AJUNTAMENT
DE
MANRESA**

ESTAT ACTUAL

PROPOSTA

BARRI: FARRERES-SUANYA-COMPTALS EQUIPAMENTS

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religios
- Sanitat
- Seguretat
- Transport



AJUNTAMENT
APROVAT PER ACORD

21 JUN

Estat actual

- En Obres
- Vorera < 0'90 m
- Vorera = 0'90 m
- Vorera 0'90 - 1'40 m
- Vorera > 1'40 m
- Plataforma Única
- Camí
- Sense Urbanitzar
- Escales Urbanes
- Inexistència de vorera
- Espais lliures / Places

Ho certifico: EL S

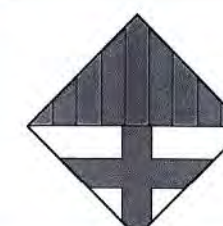
Proposta

- Sense intervenció
- Construcció de voreres
- Plataforma única existent
- Ampliació de voreres
- Plataforma única proposta

APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 MARÇ 2011

Ho certifico: El Secretari,



AJUNTAMENT
DE
MANRESA

ZONA 02: PARE IGNASI PUIG

Aquesta petita urbanització, coneguda també amb el sobrenom de "El Xup", es troba aïllada i separada del nucli principal de Manresa per uns dos quilòmetres de distància. És situada al marge dret de la riera de Rajadell.

L'**accés** a la zona des del nucli urbà és fonamentalment a partir de la Carretera de Montblanc a Manresa C-241B. Internament, el barri s'estructura al voltant de la Plaça de Joan Farrés.

Es tracta d'un barri amb edificis de 4 alçades, construïts els anys 60-70 del segle passat, i té una funció clarament residencial. Cal destacar les obres de millora que s'han anat produint en els últims anys, especialment a la plaça de Joan Farrés.

Pel que fa als **equipaments** existents, cal destacar el CEIP Pare Ignasi Puig i el Camp de Futbol del Xup, tots dos situats a la franja oest de la urbanització.

Els **pendents** predominants són suaus, producte del relleu dominant a la zona.

Pel que fa a la **tipologia dels carrers**, existeixen:

- Carrers amb vorera a un sol costat. Aquesta inexistència de voreres es dona a la banda externa dels carrers perifèrics del barri. La seva escassa importància des del punt de vista de la mobilitat de vianants, fa que no es cregui oportuna la construcció de noves voreres.



Detall de carrer amb inexistència de vorera



Detall de carrer amb inexistència de vorera



Detall paviment prefabricat 20x20 cm



Detall paviment peces depedra pulida

- Carrers amb una secció en calçada i dues voreres laterals d'amplada superior a 1'40. La majoria de carrers del barri presenten aquesta tipologia. Es tracta doncs, de voreres que permetrien la creació d'itineraris accessibles. És el cas de les voreres situades al davant dels equipaments.
- Carrers amb una tipologia de camí. La seva disposició és perifèrica i respon al fet de que són espais sense urbanitzar.
- Existència de la Plaça de Joan Farrés. Situada al bell mig del barri, les proporcions de la plaça són importants en contrast amb la totalitat de la urbanització.

En quant als **paviments**:

- Existència de panot prefabricat 20x20 cm.
- Alguns carrers presenten paviment formigonat i totalment enrasat.
- Existència de peces de pedra pulida

Pel que fa als **guals de vianants**:

- Inexistència de guals de vianants en la majoria de les cruïlles. Aquest fet impossibilita la creació d'itineraris accessibles, doncs provoca que les mateixes voreres actuïn com a barreres arquitectòniques.
- Existència de guals tipus 120 ben dissenyats. La seva ubicació respon als espais on s'han dut a terme les actuacions més recents i el seu disseny sempre obeeix a les mesures establertes pel Codi d'Accessibilitat. Tot i això, en alguns



*Detall gual tipus barca
mal dissenyat*



*Detall gual tipus 120
ben dissenyat*



*Detall gual tipus barca
mal dissenyat*



*Detall inexistència
de gual*

casos hi ha inexistència de paviment diferenciat (fonamental per a aquelles persones amb algun grau de disminució visual, doncs indica el punt i la direcció de creuament).

- Existència de guals tipus barca. En alguns casos es donen a voreres d'amplada insuficient, ja que no es pot inscriure un cercle de Ø 1'20m entre el gual i la façana. En quant a la franja de paviment diferenciat, sempre es inadeguada perquè mai arriba fins a la façana i no senyala el lloc de pas on la vorera queda enrasada amb la calçada. Pel que fa al paviment, normalment es fa servir un panot de botons 20x20 que amb el temps acaba esdevenint lliscant i per tant, molt perillós per a la mobilitat dels vianants.



Detall gual de vehicles tipus 20/40/60 ben dissenyat



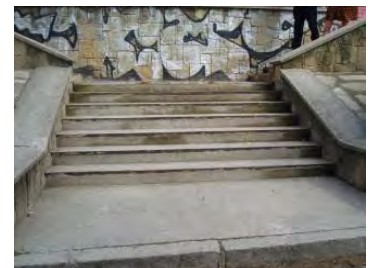
Detall paperera mal dissenyada i mal ubicada

Pel que fa als **guals de vehicles**:

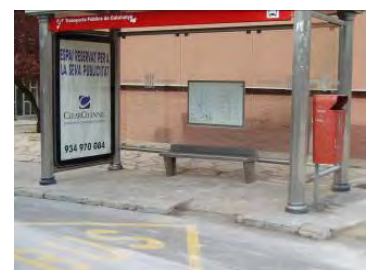
- Existència de guals tipus 20/40/60 que permeten una amplada de pas mínima de 0'90 i per tant es consideren ben dissenyats.

Pel que fa al **mobiliari urbà** existent:

- En primer lloc cal destacar l' existència d'elements ben dissenyats en alguns carrers de recent urbanització. És el cas de senyals de trànsit, bàculs, fitons i papereres. La seva ubicació acostuma a situar-se a la franja exterior de la vorera o bé de forma alineada, i per tant no suposen cap obstacle per a les persones.
- Cal citar també la existència puntual d'espais que presenten un dèficit important a nivell de



Detall escales sense baranes ni passamans



Detall Marquesina inaccessible

paviments, i que per tant poden arribar a ser molt perillosos.

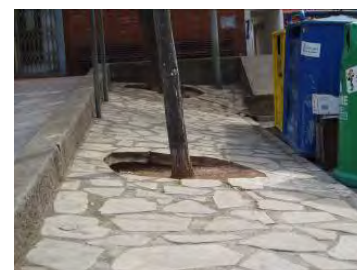
- Existència d'un gran nombre d'escales i rampes urbanes. Als dos casos, sovint es dona una inexistència de baranes i passamans als dos costats. En el cas de les rampes, es dona el cas de que algunes presenten un percentatge d'inclinació superior al permès. Les escales urbanes acostumen a estar mal dissenyades perquè l'alçada de l'alçada és superior a 16 cm. Aquesta tipologia d'escales mal dissenyades està relacionada amb totes aquelles de construcció menys recent.
- Puntualment trobem graons d'accés a cases particulars que envaeixen l'espai públic de la vorera. Cal dir que l'actuació anirà dirigida, no a l'eliminació d'aquests elements (considerats molt perillosos), però sí a l'establiment de mesures per tal de que a l'hora de planificar i reurbanitzar un espai, no es tornin a donar.
- Existència de papereres mal dissenyades perquè sobresurten més de 15 cm de la façana i són difícils de detectar pel la seva alçada de vol.
- Existència puntual d'algun pla inclinat
- Pel que fa a les marquesines de transport, cal destacar que en tots els casos el seu disseny no s'ajusta a l'entorn. Això fa que siguin inaccessible i que en molts casos, per poder accedir, la persona hagi de passar primer per la calçada. D'altra banda, puntualment s'ubiquen en voreres d'amplada insuficient, fet que impedeix la circulació de vianants per aquests punts.



*Detall rampa sense baranes
ni passamans*



Detall graó aïllat



*Detall arbre mal ubicat i amb
l'escocell sense cobrir*

- A la Plaça de Joan Farrés trobem gran densitat d'elements. Destaquem els arbres, que tenen l'escocell sense cobrir, els bancs, ben dissenyats, i també l'existència puntual de graons aïllats, molt perillosos pel fet de que són molt difícils de detectar.



Vorera d'amplada superior a 1,40m

S'adjunten els plànols:

- **Plànol 08:** Pare Sant Ignasi Puig: Pendants i Amplades de Carrer
- **Plànol 09:** Pare Sant Ignasi Puig: Estat actual i Proposa



Detall de la Plaça Joan Farrés

PENDENTS

BARRI: PARE IGNASI PUIG
EQUIPAMENTS

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religiós
- Sanitat
- Seguretat
- Transport

PENDENTS

- Pendent baix ($0\% < p < 6\%$)
- Pendent mig ($6\% \leq p < 8\%$)
- Pendent mig - alt ($8\% \leq p < 10\%$)
- Pendent alt ($10\% \leq p < 12\%$)
- Pendent molt alt ($p \geq 12\%$)

AMPLADA DELS CARRERS

- Amplada $> 5,80\text{m}$
- Amplada $\leq 5,80\text{m}$



APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 MARÇ 2011

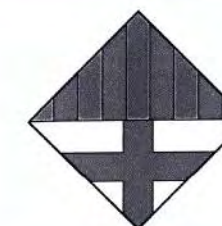
Ho certifico: El Secretari,



AJUNTAMENT DE MANRESA
APROVAT DEFINITIVAMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 JUNY 2012

Ho certifico: EL SECRETARI



AJUNTAMENT
DE
MANRESA

AMPLADA



ESTAT ACTUAL



BARRI: PARE IGNASI PUIG EQUIPAMENTS

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religios
- Sanitat
- Seguretat
- Transport

Estat actual

- En Obres
- Vorera < 0'90 m
- Vorera = 0'90 m
- Vorera 0'90 - 1'40 m
- Vorera > 1'40 m
- Plataforma Única
- Camí
- Sense Urbanitzar
- Escales Urbanes
- Inexistència de vorera
- Espais lliures / Places

Proposta

- Sense intervenció
- Construcció de voreres
- Plataforma única existent
- Ampliació de voreres
- Plataforma única proposta

PROPOSTA



APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 MARÇ 2011

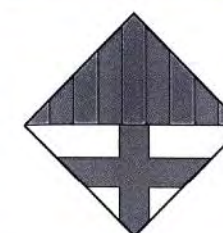
Ho certifico. El Secretari,



AJUNTAMENT DE MANRESA
APROVAT DEFINITIVAMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 JUNY 2012

Ho certifico: EL SECRETARI,



AJUNTAMENT
DE
MANRESA

ZONA 03: VALLDAURA

El barri de Valldaura està situat a la llera esquerra del riu Cardener. Es troba allunyat del centre i està localitzat a l'extrem sud-oest del nucli. Els carrers que delimiten el barri són Francesc Moragas a l'est, el Passeig del Riu pel Sud, els carrers Muralla de Sant Francesc i Sant Domènec per l'oest i finalment la carretera de Cardona al Nord.

L'**accés** al barri es fa mitjançant la carretera que uneix Manresa amb Cardona (C-55) per l'oest i la carretera que uneix Manresa amb Igualada (C-37) pel sud. Com a eixos estructuradors del transit de barri, a més de les carreteres abans esmentades, cal destacar els carrers Dos de Maig, Bruc i Francesc Moragas, que travessen el barri de nord a sud.

Podem diferenciar dues tipologies edificatòries. A la zona sud del barri hi predominen una tipologia de polígons industrials i empreses i, per tant, trobem edificacions en planta baixa. A la zona nord, la tipologia edificatòria canvia totalment i hi predomina la construcció en planta baixa més tres plantes.

En quant als **equipaments** cal destacar la Policia Local al carrer Bruc i el Consell Comarcal del Bages al carrer Muralla de Sant Domènec.

L'erosió del terreny per part del riu Cardener ha produït que la llera on trobem el barri hagi estat aplanada. El **pendent** baix predomina a tot el barri excepte en alguns trams on esporàdicament, trobem carrers que presenten pendent alt com un tram del carrer Dos de Maig.



Vorera d'amplada superior a 1,40m



Pendent baixa



Detall pendent mig



Detall pendent mig-alt

Pel que fa a la **tipologia** dels carrers trobem:

- Carrers amb una secció en calçada i dues voreres laterals superiors a 1,40m. Aquesta tipologia de carrer presenten una relació adequada entre l'amplada de carrer i l'amplada de voreres. Aquesta tipologia es la predominant a tot el barri i únicament canvia puntualment en alguns carrers.
- Carrers amb secció en calçada i dues voreres laterals. La mida d'aquestes voreres estan compreses entre 0,90 i 1,40m i per tant, permet la possibilitat de crear itineraris adaptats. La presència d'aquesta tipologia de carrers es escassa i representa un percentatge molt petit de les voreres dels barris. El carrer de Santa Agnès presenta questa tipologia a totes dues voreres.
- Carrers amb una secció en calçada i dues voreres laterals d'amplada igual a 0,90m. Aquestes voreres presenten l'ample de pas mínim exigít pel codi d'accessibilitat i es consideren accessibles sempre i quan no es trobi cap element de mobiliari urbà. En el cas de trobar algun element aquesta esdevé automàticament malament, ja que impedirà obtenir un itinerari de pas de 0,90 lliure d'obstacles per a persones amb mobilitat reduïda.
- Carrers amb una relació d'amplada molt desproporcionada entre l'ample de carrer i l'ample de les voreres. En aquests casos l'amplada de les voreres es inferior a 0,90m i impossibilita la creació d'itineraris adaptats. Exemples d'aquestes voreres els trobem al carrer Llum i a un tram del carrer Era d'en Coma.
- Carrers sense urbanitzar. Aquesta tipologia es correspon amb carrers no transitables i, per tant,



Inexistència de gual de vianant en una cruïlla



Inexistència de gual



Gual tipus barca que no permet l'ample de pas d'1,20



Gual tipus barca mal dissenyat

totalment inaccessibles per les persones amb algun tipus de problema de mobilitat. Un exemple el trobem al carrer del Beat Pagés.

- Carrers amb inexistència de voreres en un dels seus costats. En aquest cas aquesta inexistència es deu a les obres que es duen a terme en la construcció d'un edifici i que han malmès la vorera.



Paperera mal dissenyada i mal ubicada

En quant als **paviments**:

- Panot de 9 pastilles de 20x20cm

En relació als **guals de vianants** trobem:

- Inexistència de guals de vianants a la majoria de les cruïlles del barri. Aquest dèficit de guals impedeix la creació d'itineraris adaptats tot i gaudir d'amplades de voreres que si que ho permeten.
- Guals tipus barca. La majoria dels guals del barri es troben al les cruïlles del carrer Bruc. Aquest guals no compleixen les normes establertes pel Codi d'accessibilitat ja que no permeten la inscripció d'un cercle de $\varnothing$ 1,20m entre el gual i la façana no disposen de paviment per a invidents. En alguns casos trobem paviment per a invidents però no està correctament col·locat o no té les mides mínimes necessàries.



Armari d'instal·lacions mal ubicat



Bústia de correus mal ubicada

Pel que fa a **guals de vehicles**:

- Guals tipus 20/40/60. Aquest guals estan ben col·locats sempre que permetin un ample de pas mínim de 0,90 a la vorera. Si es té en compte que la majoria dels carrers tenen voreres amb amplades superiors a 1,40m, tots els guals d'aquest tipus que trobem estaran ben dissenyats.



Bàcul ubicat en vorera d'amplada insuficient

- Guals de vehicles no tipificats. De manera que el disseny d'aquests guals varia en funció dels pendents dels carrers i de la ubicació dels accessos, i sempre afavoreix l'accés dels cotxes per damunt del trànsit de vianants per les voreres creant graons aïllats o recrescuts inesperats
- Guals de vorada deprimida. Aquesta tipologia de guals s'utilitza per donar accés a un pàrking quan l'amplada de la vorera no permet la col·locació de cap altre tipus de gual.

Pel que fa al **mobiliari urbà** existent:

- Predomini al carrer Bruc de fitons amb una alçada inferior a 0,80. L'ús d'aquest fitó està molt estès arreu de la ciutat i per tant, caldria substituir-lo ja que suposa un greu obstacle per aquelles persones amb alguna deficiència visual perquè son difícilment detectables.
- Distribuïts per tot el barri trobem mobiliari urbà com pals d'instal·lacions, rètols, pals de telèfon, bàculs, senyals o bústies de correus. Molts d'aquests no deixen l'ample de pas mínim de 0,90m ja que no deixen lliure la línia de façana. Es per això que es consideren elements molt perillosos i han de ser reubicats a la franja exterior de la vorera o eliminats si l'ample de vorera no permet la seva reubicació.
- Papereres que es troben situades a la línia de façana i que per tant han de ser reubicades a la banda exterior de la vorera. El tipus de papereres que predomina al barri estan mal dissenyades perquè sobresurten 15cm de la façana i son difícils de detectar per la seva alçada de vol.



Gual tipus barca sense paviment d'invidents



Gual de vehicles de vorada deprimida



Gual tipus 40/60 que permet l'ample de pas mínim.



Gual sense tipologia tipificada mal dissenyat

- Bancs que compleixen la normativa d'accessibilitat ja que disposen de respatller i el seient s'ubica a la mida recomanada pel codi d'accessibilitat
- Puntualment es troben graons d'accés a cases particulars que envaeixen la via publica i representen un perill ja que la seva detecció es complicada ja que no estan senyalitzats i apareixen de manera inesperada a la línia de façana.

S'adjunten els Plànols:

-**Plànol 10:** Valldaura: Pendents i amplades de carrer

-**Plànol 11:** Valldaura: Estat actual i proposta



Banc ben dissenyat



Senyal obstruint la línia de façana



BARRI: VALLDAURA EQUIPAMENTS

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religions
- Sanitat
- Seguretat
- Transport

PENDENTS

- Pendent baix ($0\% < p < 6\%$)
- Pendent mig ($6\% \leq p < 8\%$)
- Pendent mig - alt ($8\% \leq p < 10\%$)
- Pendent alt ($10\% \leq p < 12\%$)
- Pendent molt alt ($p \geq 12\%$)

AMPLADA DELS CARRERS

- Amplada $> 5,80\text{m}$
- Amplada $\leq 5,80\text{m}$



APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 MARÇ 2011

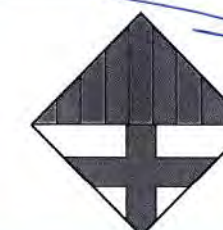
Ho certifico: EL SECRETARI,



AJUNTAMENT DE MANRESA
APROVAT DEFINITIVAMENT
PER ACORD DE PLE EL

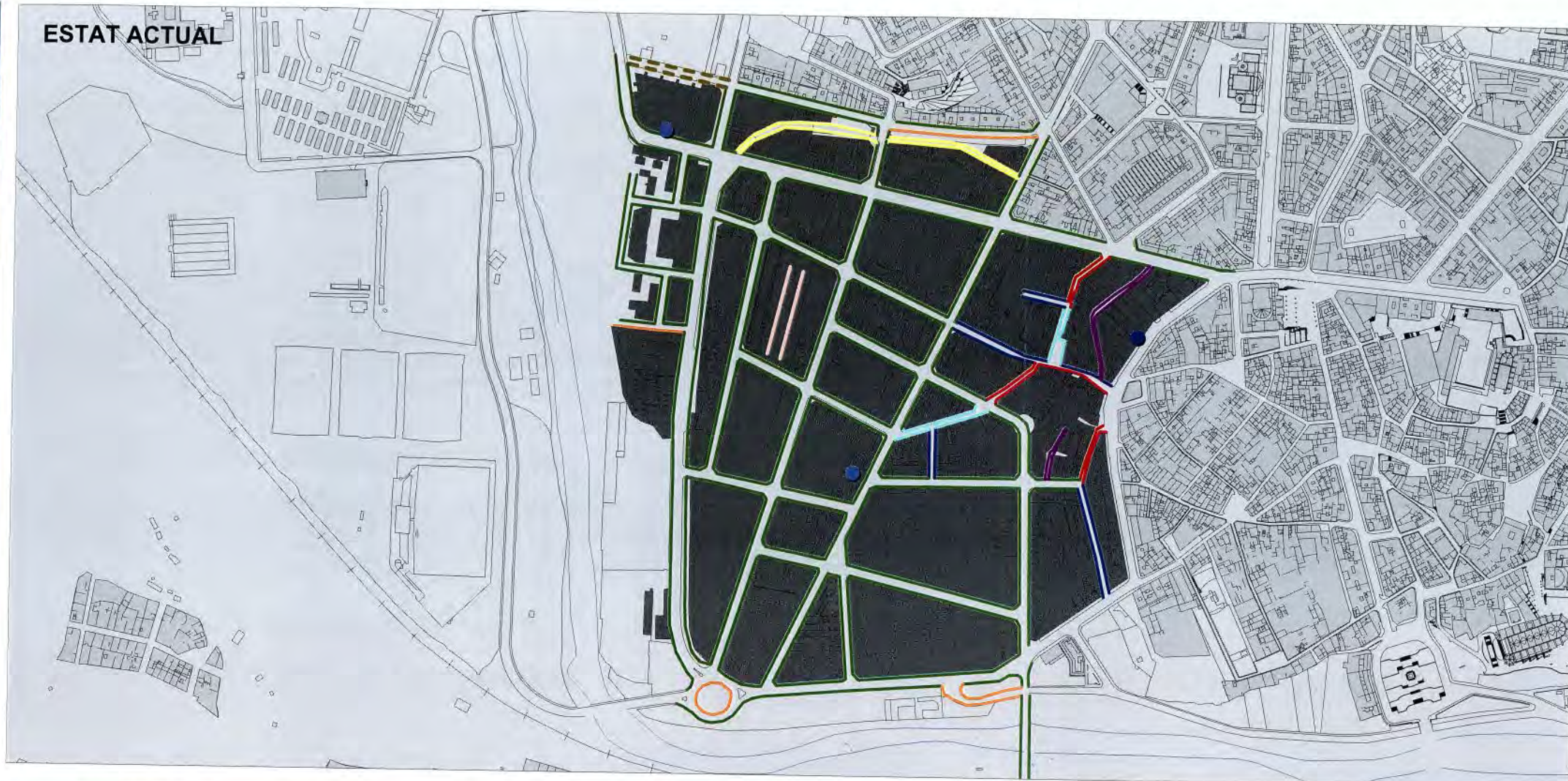
21 JUNY 2012

Ho certifico: EL SECRETARI,



AJUNTAMENT
DE
MANRESA

ESTAT ACTUAL

BARRI: VALLDAURA
EQUIPAMENTS

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religios
- Sanitat
- Seguretat
- Transport

Estat actual

- En Obres
- Vorera < 0'90 m
- Vorera = 0'90 m
- Vorera 0'90 - 1'40 m
- Vorera > 1'40 m
- Plataforma Única
- Camí
- Sense Urbanitzar
- Escales Urbanes
- Inexistència de vorera
- Espais lliures / Places

PROPOSTA



Proposta

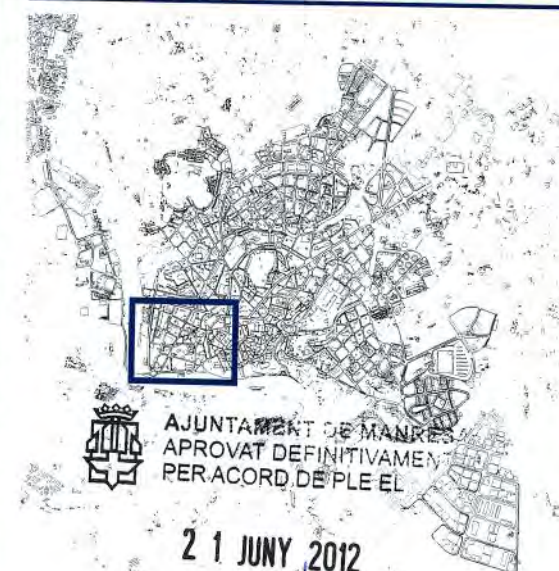
- Sense intervenció
- Construcció de voreres
- Plataforma única existent
- Ampliació de voreres
- Plataforma única proposta



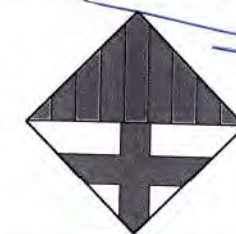
APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 MARÇ 2011

Ho certifico: El Secretari,



Ho certifico: EL SECRETARI,



AJUNTAMENT
DE
MANRESA

ZONA 04: PL. CATALUNYA - SALDES

El barri de Plaça Catalunya-Saldes està ubicat a l' Oest de Manresa i limita amb els barris de Poblenou i Passeig i Rodalies per l'est, Valldaura al Sud i una petita part de Mion-Puigberenguer pel Nord. A l'oest se situa el marge del riu Cardener i la carretera C-55 que porta fins a Solsona.

L'**accés** principal es aquesta mateixa carretera que arriba al barri per la zona Sud. Els principals eixos de transit el formen el carrer de Miquel Martí i Pol que neix a la carretera abans esmentada i el carrer de Tudela. El carrer Bruc distribueix el trànsit a la part Sud del Barri. Prop de la confluència entre els carrers Martí i Pol i Tudela trobem la plaça que dona nom al barri.

El fet de trobar-nos davant d'un espai molt ampli, dona com a resultat una gran diversitat de tipologies edificatòries.

En quant als **equipaments** trobem el Centre Cívic Selevés i Carner i el Pavelló Municipal. El Pujolet

La morfologia del terreny fa que els **pendents** variïn constantment a tot el barri i no s'hi pugui parlar de pendents uniformes. Tot i això es pot parlar d'una diferencia entre la zona nord del barri on hi predominen els carrers amb pendent molt elevat com el de Bailén, Lepant o Martí i Pol i que a la part sud trobem trams de pendent baix com el de Navarra i Sant Fruitós o mitja com el carrer de Martí i Julià



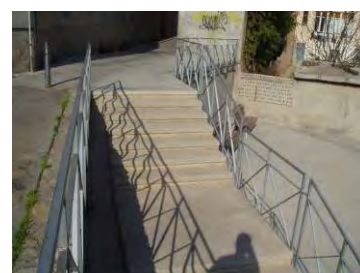
Detall pendent baix



Detal pendent mig



Vorera amb amplada superior a 1,40m



Tipologia d'escapes urbanes

Pel que fa a la tipologia dels carrers:

- Carrers amb una secció en calçada i dues voreres laterals. La majoria d'aquests carrers presenten una relació adequada entre l'amplada de carrer i l'amplada de voreres amb un ample superior als 1,40m. La gran part de les voreres del barri tenen aquestes amplades i per tant presenten itineraris accessibles per persones amb problemes de mobilitat.
- Carrers amb una secció en calçada i dues voreres laterals compreses entre 0,90m i 1,40m
- Carrers amb inexistència de vorera en un dels laterals. Aquesta inexistència de vorera es deu en alguns casos a la posició perifèrica d'un determinat carrer dins del barri o per estar en espais on la parcel·la no ha estat edificada. Un exemple clar es el carrer de Solsona que presenta inexistència d'una de les seves voreres.
- Carrers amb plataforma única com el Passatge de Padró i el Passatge de Sant Fruitós.
- Carrers amb una secció en calçada i dues voreres laterals. Com a mínim una de les voreres presenta una amplada inferior a 0,90 que fa impossible la creació d'itineraris accessibles
- Puntualment trobem carrers totalment sense urbanitzar que es corresponen a passatge petits que son intransitables per vehicles en la major part dels casos o son accessos a pàrkings particulars com el Passatge Catalunya.
- Trams d'escales urbanes degut al fort pendent d'alguns carrers
- Espais lliures o Places com PL. Catalunya o l'Espai del Passeig Bernat Oller



Tipologia de carrer sense urbanitzar



Inexistència de gual a la cruïlla



Gual tipus barca mal ressalt i sense paviment d'invidents



Gual tipus barca mal dissenyat i sense paviment d'invidents

- Cal destacar el gran números de carrers en obres als carrers que aniran al costat del carrer Miquel Martí i Pol.

En quan als **paviments:**

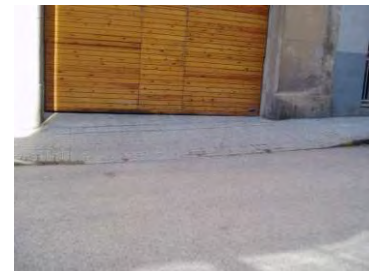
- La majoria de voreres estan pavimentades amb panot 9 pastilles de 20x20



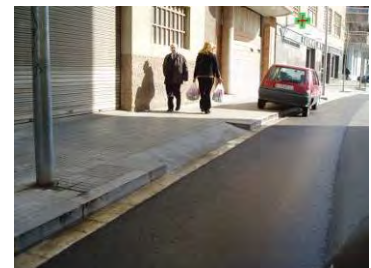
Detall del tipus de paviment

Pel que fa als **guals de vianants:**

- Inexistència de guals de vianants a la majoria de les cruïlles que impedeix la creació d'itineraris accessibles que connectin carrers o equipaments. En molts casos existeix la pintura senyalitzadora conforme ha d'existir un gual a la cruïlla.
- En alguns trams trobem l'existència de guals del tipus barca que no compleixen les normes dictades pel Codi d'Accessibilitat de Catalunya ja que tot i que permeten inscriure un cercle de $\varnothing 1,20\text{m}$ entre el gual i la façana i no disposen de paviment per a invidents. En altres casos aquests guals no compleix la norma ja que no estan enrasats amb el carrer i suposen un perill.
- Cap dels guals existents presenta la senyalització pintada a la calçada dels passos.



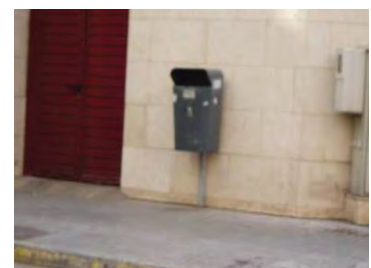
Gual de vehicles mal envaint la totalitat de la vorera



Gual de vehicles del tipus 20/40/60

Pel que fa als **guals de vehicles:**

- En alguns carrers cal destacar l'existència de guals de vehicles no tipificats que gràcies a l'amplada de les voreres i a la inexistència de pendents, es consideren ben dissenyats perquè permeten la circulació de persones sense crear obstacles.



Paper era mal ubicada

- Es possible trobar també guals de vehicles no tipificats amb un disseny que varia en funció dels pendents i que en alguns casos, creen graons aïllats o recrescuts inesperats.
- Guals prefabricats de tipus 20/40/60
- Guals de vorera deprimida. S'acostumen a utilitzar als carrers on l'amplada de la vorera no permet posar un altre tipus de gual.



Fitó mal dissenyat i paperera mal ubicada

Pel que fa al **mobiliari urbà** existent:

- Tots els elements com bàculs, arbres, senyals de trànsit o semàfors que estan situats en voreres amb amplades superiors als 0,90m no representen un obstacle sempre que permetin l'ample de pas mínim exigít per codi d'Accessibilitat o que no impedeixin crear un itinerari lliure d'obstacles a la línia de façana. En aquest últim cas, hauran de ser moguts a la línia exterior de la vorera.
- En alguns casos trobem elements on el disseny no s'ajusta als criteris establerts pel codi d'accessibilitat com els fitons, que amb una alçada inferior a la establerta pel codi, representen un greu obstacle per persones amb dificultats visuals.
- Arbres amb l'escocell sense protegir.
- Als parcs tots els elements que trobem estan ben dissenyats i per tant, no presenten cap problema



Semàfor mal ubicat



Mobiliari urbà en espai públic.

S'adjunten els Plànols:

-**Plànol 12:** Plaça Catalunya - Saldes. Pendents i Amplada

-**Plànol 13:** Plaça Catalunya - Saldes. Estat actual i proposta

PENDENTS



BARRI: PL.CATALUNYA-SALDES EQUIPAMENTS

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religios
- Sanitat
- Seguretat
- Transport

PENDENTS

- Pendent baix ($0\% < p < 6\%$)
- Pendent mig ($6\% \leq p < 8\%$)
- Pendent mig - alt ($8\% \leq p < 10\%$)
- Pendent alt ($10\% \leq p < 12\%$)
- Pendent molt alt ($p \geq 12\%$)

AMPLADA DELS CARRERS

- Amplada $> 5,80m$
- Amplada $\leq 5,80m$



APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 MARÇ 2011

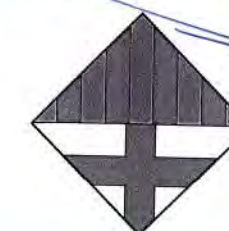
Ho certifico: El Secretari,



AJUNTAMENT DE MANRESA
APROVAT DEFINITIVAMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 JUNY 2012

Ho certifico: EL SECRETARI,



AJUNTAMENT
DE
MANRESA

AMPLADA





**BARRI: PL.CATALUNYA-SALDES
EQUIPAMENTS**

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religios
- Sanitat
- Seguretat
- Transport



AJUNTAMENT
APROVAT
PER ACORD

Estat actual

- En Obres
- Vorera < 0'90 m
- Vorera = 0'90 m
- Vorera 0'90 - 1'40 m
- Vorera > 1'40 m
- Plataforma Única
- Camí
- Sense Urbanitzar
- Escales Urbanes
- Inexistència de vorera
- Espais lliures / Places

21 JUN
Ho certifico: EL

Proposta

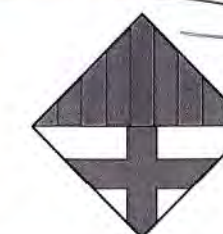
- Sense intervenció
- Construcció de voreres
- Plataforma única existent
- Ampliació de voreres
- Plataforma única proposta



APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE

21 MARÇ 2011

Ho certifico: El Secretari



AJUNTAMENT
DE
MANRESA

ZONA 05: MION – PUIGBERENGUER

Aquest espai està situat a la banda nord del municipi de Manresa. Ocupa una extensió notable envers el total i està delimitat pels carrers Barcelona, Montalegre i Balsareny.

Donada la posició perifèrica del barri en relació a la resta de la ciutat, els **accessos** a la zona són bastant reduïts. Tot i això, cal destacar el Carrer de Barcelona i l' Avinguda de la Verge Joncadella com els principals eixos de comunicacions amb la resta de la ciutat. D'altra banda, dins l'estructura interna urbana del barri, destaca el Carrer del Pirineu com a eix estructurador bàsic.

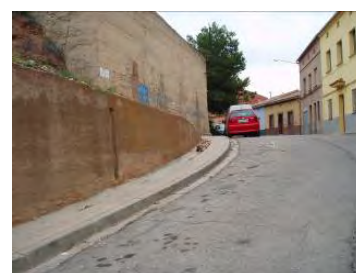
Tota la zona té un marcat caràcter residencial de baixa densitat, amb una tipologia edificatòria formada per edificis de planta baixa mes 2 o 3 alçades com a màxim. La majoria d'edificacions d'aquest barri tenen el seu origen als anys 50-60 del segle passat, però cal destacar l'important volum d'actuacions que actualment s'estan duent a terme tan pel que fa a la construcció de noves edificacions, com pel que respecta a la via pública.

Pel que fa als **equipaments**, cal destacar el CEIP Puigberenguer, situat al carrer de Núria.

L'orografia de la zona on s'assenta el barri, condiona enormement els **pendents** dels carrers. Això ens dona com a resultat un predomini força elevat de carrers



*Detall tipologia de plataforma
única*



*Detall carrer amb
voreres <0'90m*



*Detall plataforma única amb
paviment deteriorat*



Detall pendent elevat

amb percentatges força elevats. Recordem que aquest fet és fonamental a l'hora d'intentar establir mesures per adequar a l'accessibilitat els eixos del barri. Alguns exemples de carrers

amb pendent elevada són el Carrer del Canigó, el Carrer del Cadí o el Carrer de Núria.



Detall pendent elevat

Pel que fa a la **tipologia dels carrers**, existeixen:

- Carrers amb una secció en calçada i dues voreres laterals. La majoria d'aquests carrers presenten voreres amb amplades iguals o superiors a 1'40 i per tant, es considera que la proporció entre la calçada i les voreres és adequada.
- Carrers amb una secció en calçada i dues voreres laterals d'amplada igual a 0'90 metres. S'ha de recordar que per poder considerar accessibles aquestes voreres, caldrà que no tinguin cap tipus d'element de mobiliari urbà, doncs en cas contrari, no es respectaria l'amplada mínima de 0'90 metres de pas. Es tracta d'eixos amb una longitud total propera a 5'80 i on per tant, una possible solució als problemes d'accessibilitat seria la conversió a plataformes úniques. Un exemple d'aquesta tipologia de carrer és el Carrer del Rajadell.
- Carrers amb una secció en calçada i dues voreres laterals d'amplada inferior a 0'90 metres. En aquests casos les voreres es consideren totalment inaccessible per no poder permetre el desplaçament de persones amb mobilitat reduïda.



Detall pendent mig



Detall paviment deteriorat



Detall gual amb paviment diferenciat mal dissenyat

- Carrers sense urbanitzar. Aquest fet es deu a la posició perifèrica que ocupa el barri envers la resta del municipi. Alguns exemples són el Camí de Can Torres, o el Camí de la Gravera.
- Carrers amb una secció de plataforma única. El predomini d'aquesta tipologia es bastant petit, i normalment el seu ús té un marcat caràcter veïnal.
- Carrers amb vorera a un sol costat. Es tracta de carrers perifèrics o bé que es troben en zones on s'estan produint actuacions d'ampliació del teixit urbà. Un exemple és l'Avinguda de la Verge de Joncadella.
- Carrers amb una tipologia d'escaleres. El fet de tenir pendents elevades provoca en molts casos l'aparició d'eixos escalonats com a única forma de salvar el pendent. Alguns exemples són els carrers Torravinyes i Collbaix.
- Carrers amb una tipologia de camí. Aquesta tipologia està condicionada pel fet de tenir una posició perifèrica dins el teixit urbà. Tot i això, cal dir que la importància d'aquests trams és mínima en la mobilitat interna del barri.



Detall gual tipus barca mal dissenyat



Detall gual deprimit en cantonada ben dissenyat



Detall inexistència de gual

En quant als **paviments**:

- Existència de panot d'imitació de llamborda.
- Alguns carrers presenten paviment formigonat i totalment enrasat.
- Existència de panot prefabricat 20x20 cm.



Detall gual tipus barca mal dissenyat

Pel que fa als **guals de vianants**:

- Inexistència de guals de vianants en la majoria de les cruïlles. Aquest fet provoca que les

- voreres actuen com a barreres infranquejables per a persones amb mobilitat reduïda. D'altra banda, l'existència de voreres amb amplades inferiors a 0'90 dificulta enormement la col·locació de guals ben dissenyats.
- Existència de guals tipus barca. En alguns casos es donen a voreres d'amplada insuficient, ja que no es pot inscriure un cercle de Ø 1'20m entre el gual i la façana. En quant a la franja de paviment diferenciat, sempre es inadequada perquè mai arriba fins a la façana i no senyala el lloc de pas on la vorera queda enrasada amb la calçada. Pel que fa al paviment, normalment es fa servir un panot de botons 20x20 que amb el temps acaba esdevenint lliscant i per tant, molt perillós per a la mobilitat dels vianants.
- Existència de guals deprimits en tram recte ben dissenyats. Són producte d'actuacions recents, i cal destacar que tant el seu disseny com la seva ubicació, responen als preceptes establerts pel Codi d'Accessibilitat.
- Existència de guals tipus 120 ben dissenyats. Igual que succeeix amb el cas anterior, aquest tipus de guals es donen en trams on s'han produït reformes fa poc temps. En aquest cas, la seva ubicació respon a l'existència de voreres amb una amplada prou elevada com per permetre la seva construcció. Cal destacar però, que puntualment trobem que el paviment diferenciat no assenjala correctament la direcció de creuament del gual. Caldria doncs fer una petita modificació en quant al paviment.



*Detall gual de vehicles tipus
20/40/60
mal dissenyat*



*Detall gual de vehicles tipus
20/40/60 mal ubicat*



*Detall gual de vehicles barca
mal dissenyat*



*Detall gual de vehicles
deprimits ben dissenyat*

Pel que fa als **guals de vehicles**:

- La majoria dels accessos dels vehicles al interior de les parcel·les edificades presenten guals no tipificats. De manera que el disseny d'aquests guals varia en funció dels pendents dels carrers i de la ubicació dels accessos, i sempre afavoreix l'accés dels cotxes per damunt del trànsit de vianants per les voreres creant graons aïllats o recrescuts inesperats. En alguns casos constitueixen un obstacle al estar ubicats en voreres d'amplada igual o inferior a 0'90m.
- En alguns carrers cal destacar l'existència de guals de vehicles no tipificats que gràcies a l'amplada de les voreres i a la inexistència de pendents, es consideren ben dissenyats perquè permeten la circulació de persones sense crear obstacles.
- Existència de guals tipus 20/40/60 que no permeten una amplada de pas mínima de 0'90 i per tant es consideren mal dissenyats. En alguns casos, la seva ubicació sí permet una amplada de pas mínima de 0'90 i per tant es consideren ben dissenyats.



*Detall escales
mal dissenyades*



*Detall bústia de correus mal
ubicada*



*Detall bancs
Inaccessibles*

Pel que fa al **mobiliari urbà** existent:

- En primer lloc cal destacar l'existència d'elements ben dissenyats en alguns carrers de recent urbanització. És el cas de senyals de trànsit, bàculs, fitons i papereres. La seva ubicació acostuma a situar-se a la franja exterior de la vorera o bé de forma alineada, i per tant no suposen cap obstacle per a les persones.



*Detall rampa sense
passamans*

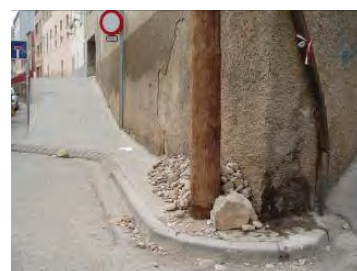
- Cal citar també la existència puntual d'espais que presenten un dèficit important a nivell de paviments, i que per tant poden arribar a ser molt perillosos.
- En alguns carrers trobem bàculs, bústies de correus, bancs marquesines d'autobús, senyals, i papereres ubicades al costat de la façana. En aquests casos, aquests elements són considerats perillosos perquè no deixen una franja de 0'90 metres des de l'inici de la façana. A l'hora d'actuar, s'hauran de valorar les característiques de les voreres on es troben aquests elements, per analitzar si es poden reubicar a la franja exterior, o bé per si s'han de retirar.
- Existència de papereres mal dissenyades perquè sobresurten més de 15 cm de la façana i són difícils de detectar pel la seva alçada de vol.
- Existència d'un gran nombre d'escales i rampes urbanes. Als dos casos, sovint es dona una inexistència de baranes i passamans als dos costats. En el cas de les rampes, es dona el cas de que algunes presenten un percentatge d'inclinació superior al permès. Les escales urbanes acostumen a estar mal dissenyades perquè l'alçada de la contrapetjada és superior a 16 cm. Aquesta tipologia d'escales mal dissenyades està relacionada amb totes aquelles de construcció menys recent. És el cas de les escales del Passatge Torravinyes.
- Existència de senyals de trànsit que no respecten l'alçada de vol mínima (2'10 metres),



*Detall banc
sense respall*



Detall escocell sense cobrir



*Detall pal d'instal·lacions mal
ubicat*



*Detall graons aïllats molt
peril·losos*

i que per tant estan considerades com elements perillosos.

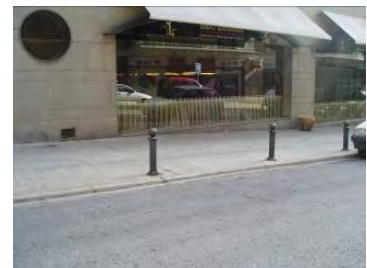
- Existència de bancs que es consideren totalment inaccessibles pel fet d'estar ubicats en voreres sense urbanitzar. L'accés a aquests elements és molt deficient, i per tant qualsevol persona amb mobilitat reduïda mai en podria fer ús.
- Puntualment trobem graons d'accés a cases particulars que envaeixen l'espai públic de la vorera. Cal dir que l'actuació anirà dirigida, no a l'eliminació d'aquests elements (considerats molt perillosos), però si a l'establiment de mesures per tal de que a l'hora de planificar i reurbanitzar un espai, no es tornin a donar.
- Donats els elevats pendents que trobem en alguns eixos del barri, algunes voreres presenten graons aïllats com a manera de superar el desnivell. Aquesta mesura converteix la vorera en inaccessible, doncs aquests elements, a més de resultar enormement perillosos, dificulten molt la mobilitat. Les solucions puntuals a aquests problemes haurien de passar per la instal·lació d'algun tipus d'element mecànic o si més no, per la correcta senyalització i/o anivellament de la majoria de graons que hi trobem.
- Existència de baranes mal dissenyades, doncs la seva alçada és inferior a 0'80 metres.
- Cal destacar el gran volum d'elements urbans que trobem a la Plaça de la Democràcia. En línies generals s'ha de remarcar el bon nivell d'accessibilitat que presenta aquest espai però



Detall paperera mal dissenyada i mal ubicada



Detall escales accés casa molt perilloses



Detall fitons mal dissenyats

tot i això, caldrà fer algunes esmenes; En primer lloc, alguns dels arbres no presenten l'escocell cobert per una reixa, fet que els converteix en elements perillosos. Pel que fa als bancs, molts d'ells no presenten respatller. També trobem graons aïllats de difícil detecció i caldria, o bé la seva eliminació, o bé la seva correcta senyalització. Finalment, s'ha de fer referència a les escales i rampes existents.

- Cap dels dos elements presenta els corresponents passamans a banda i banda i a més, una de les rampes d'accés a la plaça presenta un pendent força elevat en proporció a la seva longitud.



Detall fitons ben dissenyats

S'adjunten els plànols:

- **Plànol 14:** Mion - Puigberenguer: Pendants i Amplades de Carrer
- **Plànol 15:** Mion - Puigberenguer: Estat actual i Proposta



**BARRI: MION-PUIGBERENGUER
EQUIPAMENTS**

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religiós
- Sanitat
- Seguretat
- Transport

PENDENTS

- Pendent baix ($0\% < p < 6\%$)
- Pendent mig ($6\% \leq p < 8\%$)
- Pendent mig - alt ($8\% \leq p < 10\%$)
- Pendent alt ($10\% \leq p < 12\%$)
- Pendent molt alt ($p \geq 12\%$)

AMPLADA DELS CARRERS

- Amplada $> 5,80\text{m}$
- Amplada $\leq 5,80\text{m}$



APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 MARÇ 2011

Ho certifico.

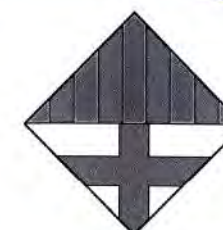
El Secretari,



AJUNTAMENT DE MANRESA
APROVAT DEFINITIVAMENT
PER ACORD DE PLE EL

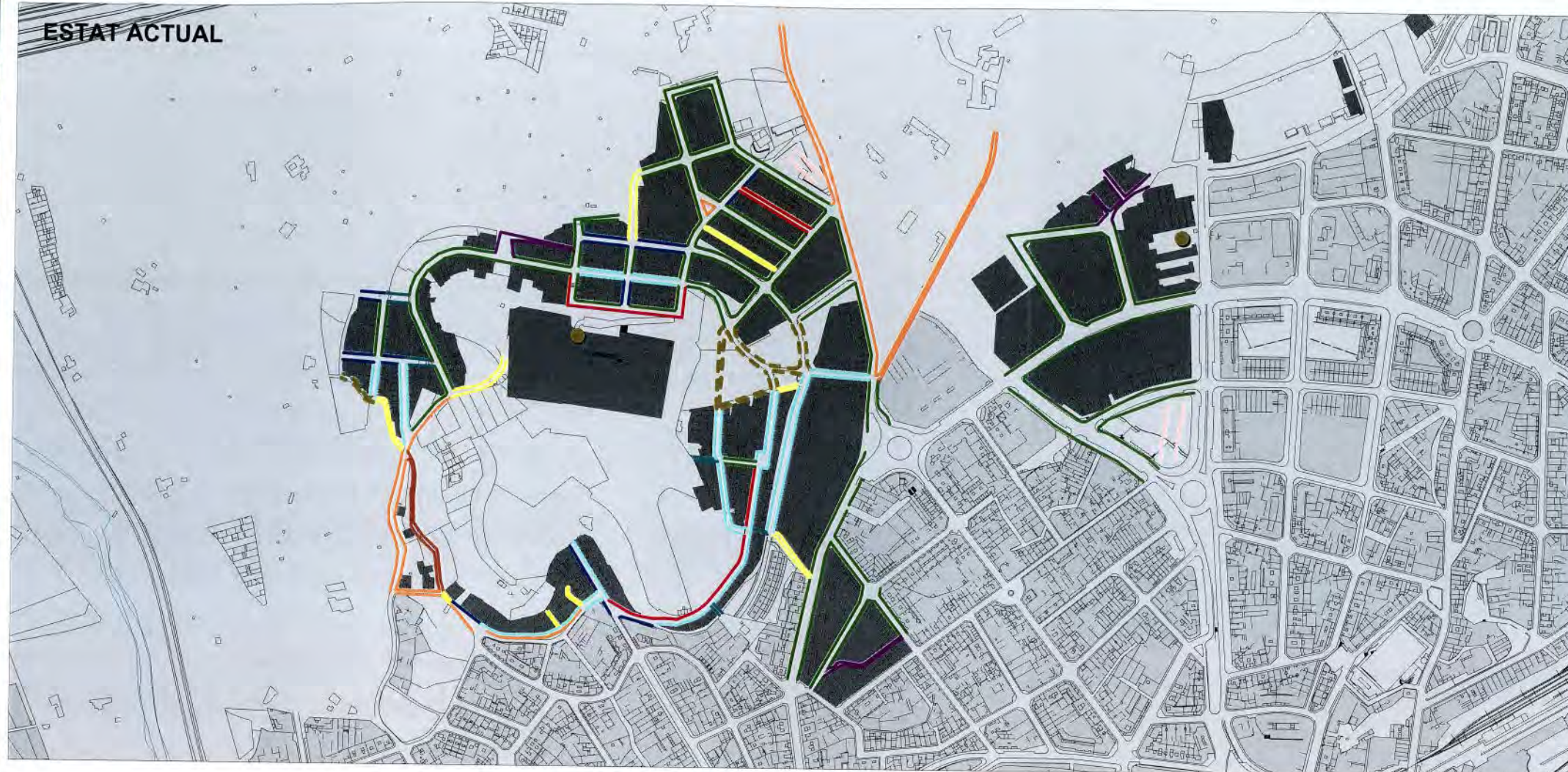
21 JUNY 2012

Ho certifico: EL SECRETARI,



AJUNTAMENT
DE
MANRESA

ESTAT ACTUAL



BARRI: MION-PUIGBERENGUER EQUIPAMENTS

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religios
- Sanitat
- Seguretat
- Transport

Estat actual

- En Obres
- Vorera < 0'90 m
- Vorera = 0'90 m
- Vorera 0'90 - 1'40 m
- Vorera > 1'40 m
- Plataforma Única
- Camí
- Sense Urbanitzar
- Escales Urbanes
- Inexistència de vorera
- Espais lliures / Places

21 JUNY
Ho certifico: EL SECRETARI

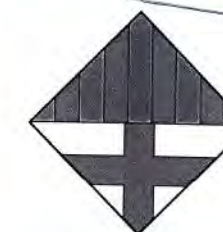
Proposta

- Sense intervenció
- Construcció de voreres
- Plataforma única existent
- Ampliació de voreres
- Plataforma única proposta

PROPOSTA



Ho certifico: EL SECRETARI



21 MARÇ 2011
AJUNTAMENT
DE
MANRESA

ZONA 06: PASSEIG I RODALIES

Del barri de Passeig i Rodalies cal fer esment que no només es un barri de la ciutat de Manresa sinó que també es el centre de la vila. Dins d'aquest barri es on trobem inclòs l'únic parc urbà de la ciutat, el Parc de Puigferrà, que com el seu nom indica es un promontori dins de la ciutat.

El barri està delimitat pels següents carrers: Carrer del Bruc per l'oest des de la carretera de Cardona fins al carrer d'Àngel Guimerà. Pel nord el carrer de Carrasco i Formiguera fins al creuament amb la carretera de Santpedor. La carretera de Vic exerceix de frontera pel vessant dret d'aquest barri.

L'**accés** es aquest barri central es fa mitjançant les tres carreteres principals que travessen la ciutat. La carretera de Vic, la carretera de Santpedor i la carretera de Cardona no penetren al teixit urbà del barri però si que hi passen pels seus límits. Per sobre de cap altre carrer es pot diferenciar un eix interior vertebrador que es el Passeig de Pere III. Tot i no ser transitable per vehicles en tota la seva llargada, ha esdevingut un eix peatonal molt important.

La tipologia edificatòria es molt variada ja que no trobem un teixit urbà homogeni. A la zona passeig de Pere III i els carrers circumdants trobem edificis de mes de 4 plantes. Per altra banda, als carrers que voregen el parc presenten una tipologia edificatòria totalment diferent, ja que hi predominen les edificacions de 3 plantes com a màxim.

El fet de trobar-nos al centre de Manresa fa que localitzem tot tipus d'**equipaments**. Equipaments basics cal destacar un Centre Sanitari, la Comissaria de Policia i Correus.



*Tipologia en rambla al carrer
Pere III*



*Carrer amb una vorera inferior
a 0,90m*



Espai lliure: Plaça Espanya



*Amplada de vorera superior a
1,40m*

Equipaments dedicats a ensenyament son: I.E.S. Lluís de Peguera, el CEIP Renaixença i l' Escola Bressol L'estel. Per últim s'han de destacar la Biblioteca del Casino i el Teatre Kursal i la Parada de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

La heterogeneïtat del relleu es un tret característic d'aquest barri on s'hi combinen grans **pendents** amb zones planes. Tots els carrers que van a parar al Parc o que el rodegen tenen un pendent molt alt. És el cas del carrer de la Pujada del Castell. Per altra banda, a mesura que ens allunyem del centre del barri, i també del parc, la morfologia del barri canvia i hi predominen les pendents baixes.

Pel que fa a la **tipologia de carrers**, existeixen:

- Carrers amb secció de calçada i dues voreres laterals amb una amplada superior a 1,40m. La relació d'amplada entre carrer i voreres es adequada i a la majoria de casos trobem un estacionament en línia com a mínim.
- Carrers amb secció de dues calçades i dues voreres laterals amb una secció de rambla. Aquesta tipologia de carreres únicament la trobem al passeig de Pere III. Tant les calçades com la secció de rambla presenten amplades superiors a 1,40m.
- Carreres amb secció de calçada i dues voreres d'amplada compresa entre 0,90m i 1,40m i dos aparcaments en línia. Aquesta tipologia la podem trobar en un tram del carrer de Circumval·lació.
- Carrers amb una secció en calçada i dues voreres laterals d'amplada inferior a 0,90m. La relació entre l'amplada del carrer i l'amplada de les voreres es molt



Escales urbanes al Ptge de Lledó



Carrer sense urbanitzar



Zona de pendents baixes al voltant de la plaça Espanya



Detall pendent mig-alt

desproporcionada i té prioritat el vehicle per davant del vianant.

- Aquesta tipologia es veu reflectida a carrers del carrer Passatge de Riera o bona part dels trams del carrer Pujada del Castell .Es important destacar que qualsevol element del mobiliari urbà situat en aquestes voreres estarà mal ubicat ja que no permetrà l'ample de pas mínim establert pel codi d'accessibilitat.
- Carrers amb secció de calçada i dues voreres d'amplada igual a 0,90m. Aquesta tipologia de carrers es troba molt poc sovint ja que representa el límit de l'amplada que ha de tenir les voreres per ser considerades accessibles. Qualsevol element del mobiliari urbà situat a la vorera haurà de ser retirat ja que no permetrà l'ample de pas abans esmentat.
- Carrers amb secció de plataforma única. Aquesta tipologia que trobem al passeig de Pere III es característica quan volem restringir el pas dels vehicles per donar preferència als vianants. En aquest cas s'ha optat per aquesta tipologia per fomentar la via com a eix peatonal de cara a reforçar el carrer com a eix comercial.
- Carrers amb tipologia d'escalas urbanes. Els forts pendents que trobem fan d'aquesta tipologia de carrer l'única manera de salvar els desnivells existents. Un tram d'escalas urbanes no es mai accessible al 100% però sempre es poden trobar millores com la col·locació de baranes i passamans.
- Carrers amb inexistència de vorera en un dels dos costats. Aquesta inexistència es troba a carrers on l'amplada del mateix no es suficient per suportar una



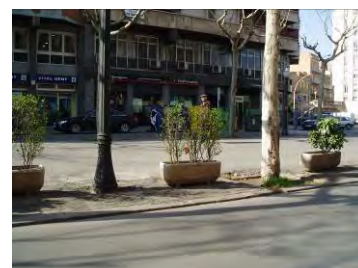
Detall pendent mig a la zona de la rambla de Pere III



Panot de 9 pastilles



Panot de 4 pastilles



Paviment formigonat a la zona de la rambla

secció en calçada i dues voreres d'amplada mínima de 0,90m. Un exemple el trobem al carrer Puigterra d' Abaix on aquesta inexistència ve produïda pel per la intrusió d'un edifici a la via pública eliminant l'espai destinat a la vorera. Les properes intervencions han d'anar destinades no tant a ampliar la vorera sinó a fer recular la línia de façana fins a on es troben la resta d'edificis.

- Carrers sense urbanitzar. L'absència de voreres el converteix en un carrer totalment intransitable per vianants i, per tant, totalment inaccessible. L'únic exemple d'aquesta tipologia el trobem al tram més alt del carrer Bonsuccés.

En quant als **paviments**, trobem:

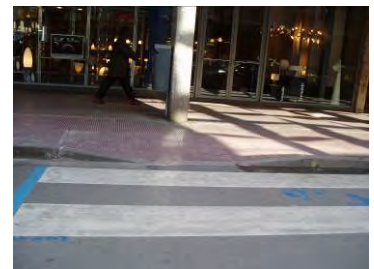
- La majoria de voreres estan pavimentades amb panot de 4 o 9 pastilles.
- Existència de panot estriat de 20x20.
- Llamborda prefabricada de formigó.
- Llamborda antiga de pedra natural.
- A la secció en rambla predomina el paviment formigonat i totalment enrasat.

En quant als **guals de vianants**, trobem:

- Guals de vianants tipus 120. Aquest tipus de compleixen tots els criteris d'accessibilitat establerts pel decret i es troben en zones de recent urbanització. No s'haurà de fer cap intervenció per millorar-los. Un exemple al trobem al Carrer Carrasco i Formiguera.
- Gual de vianant deprimit en tram recte i vorera enrasada. Aquest tipus de guals els trobem



Detall llamborda prefabricada de formigó



Panot estriat de 20x20



Llamborda antiga de pedra natural



Gual tipus barca sense paviment per a invidents

puntualment al carrer Circunval·lació i al carrer de Carrasco i Formiguera.

- Guals de vianants tipus deprimits en cantonada i vorera enrasada. La col·locació d'aquest tipus de guals es fa quan no es possible ficar cap altre tipus de guals.
- Guals amb la tipologia 120 sense peces prefabricades. Tot i mantenir la forma dels guals tipus 120 no presenten les peces prefabricades ja que el gual acaba en tram encorbat. Aquest tipus de guals, que trobem a la zona de la rambla de Perer III mantenen els desnivells laterals sense protecció i sense paviment per a invidents.
- Guals tipus barca sense paviment per a invidents. En molts casos trobem aquest tipus de guals que, tot i mantenir l'amplada de pas mínima de 1,20, no presenten cap tipus de paviment diferenciat per a invidents.

Pel que fa a **guals de vehicles**, destaquem:

- Guals sense tipificar que envaeixen tot l'ample de la vorera i on el pas del vehicle està prioritzat davant del vianant. Aquest tipus de guals creen rescuts inesperats i graons aïllats molt perillosos per les persones amb algun tipus de deficiència visual.
- Guals del tipus 20/40/60 que estaran ben dissenyats sempre que se no impedeixin el pas dels vianants. En el cas de representar un obstacle per la mobilitat hauran de ser substituïts pel guals de vorada deprimida que no envaeixen la vorera



*Gual deprimat en tram recte
ben dissenyat*



*Gual tipus 120 de fabricació
pròpia*



*Gual en cantonada amb
paviment per a invidents*



*Gual tipus 120 amb paviment
per a invidents*

Pel que fa al **mobiliari urbà** existent:

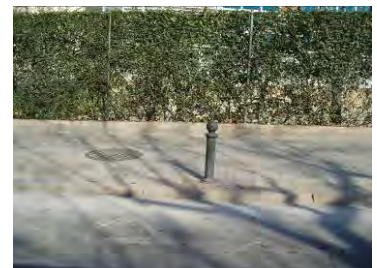
- A la majoria dels carrers de recent urbanització els elements com bàculs, senyals de trànsit o pals de telèfon estan ben dissenyats. En tots aquest casos els elements se situen a la franja exterior de la vorera i per tant permeten l'ample de pas mínim de 0,90m.
- La majoria de l'arbrat presenta l'escocell sense protegir tot i que puntualment si que es poden trobar arbres amb l'escocell protegit amb una reixa o amb una peça de formigó amb forats per deixar penetrar l'aigua.
- Presencia molt abundant de fitons i jardineres amb una alçada inferior a 0,80m. Aquest tipus de mobiliari representen un perill ja que son difícils de detectar per persones amb algun tipus de deficiència visual. Puntualment s'han trobat fitons de bola que son també molt perillosos tot i que està molt estès el seu us a la via pública dels municipis catalans. A les zones de recent urbanització de voreres s'han col·locat fitons que si que compleixen els criteris d'accessibilitat i superen els 0,80m d'alçada.
- En alguns carrers es fàcil trobar pals d'instal·lacions, senyals de trànsit, semàfors, rellotges de zona blava, pals de llum, bancs, bàculs i fins i sobretot papereres ubicades a la línia de façana i impedeixen la creació d'una franja lliure d'obstacles de 0,90m. Caldrà actuar per moure tots aquests elements i situar-los a la banda exterior de la vorera en el cas que l'amplada d'aquesta ho permeti.
- Cal esmentar que la majoria de papereres que trobem estan mal dissenyades perquè sobresurten més de 15 cm de la façana i son difícils de detectar per la seva alçada de vol.



Gual de vehicles tipus 40/60 ben ubicat



Jardineria mal dissenyada



Disseny de fitó incorrecte ja que no compleix les mides



Arbre amb escocell sense protegir

- Existència d'un bon nombre d'escaleres urbanes. Segons el codi d'accessibilitat es obligatòria la presència de dos passamans a ambdós costats, de forma arrodonida i a una alçada mínima de 0,80m. A la majoria dels casos no es compleixen tots els criteris ja que la inexistència de passamans es un dèficit bastant estès.
- Trobem locutoris telefònics que no estan adaptats. La ubicació d'un locutori ha de permetre sempre un pas lliure de 0,90m i ha de permetre inscriure un cercle de diàmetre, com a mínim, davant d'un dels telèfons, lliure de qualsevol obstacle. Per a ser adaptat, com a mínim, l'alçada d'una de les cabines ha d'estar entre 1,00m i 1,40m respecte al terra.



*Escaleres mal dissenyades
sense passamans*



*Armari d'instal·lacions i
semàfor mal ubicats*

S'adjunten els Plànols:

- Plànol 16:** Passeig i Rodalies. Pendants i Amplada
- Plànol 17:** Passeig i Rodalies. Estat actual i proposta



BARRI: PASSEIG I RODALIES EQUIPAMENTS

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religios
- Sanitat
- Seguretat
- Transport

PENDENTS

- Pendent baix ($0\% < p < 6\%$)
- Pendent mig ($6\% \leq p < 8\%$)
- Pendent mig - alt ($8\% \leq p < 10\%$)
- Pendent alt ($10\% \leq p < 12\%$)
- Pendent molt alt ($p \geq 12\%$)

AMPLADA DELS CARRERS

- Amplada $> 5,80\text{m}$
- Amplada $\leq 5,80\text{m}$



APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 MARÇ 2011

Ho certifico: El Secretari,

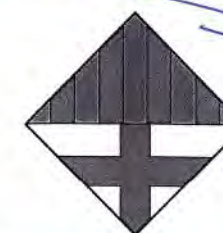
[Signature]



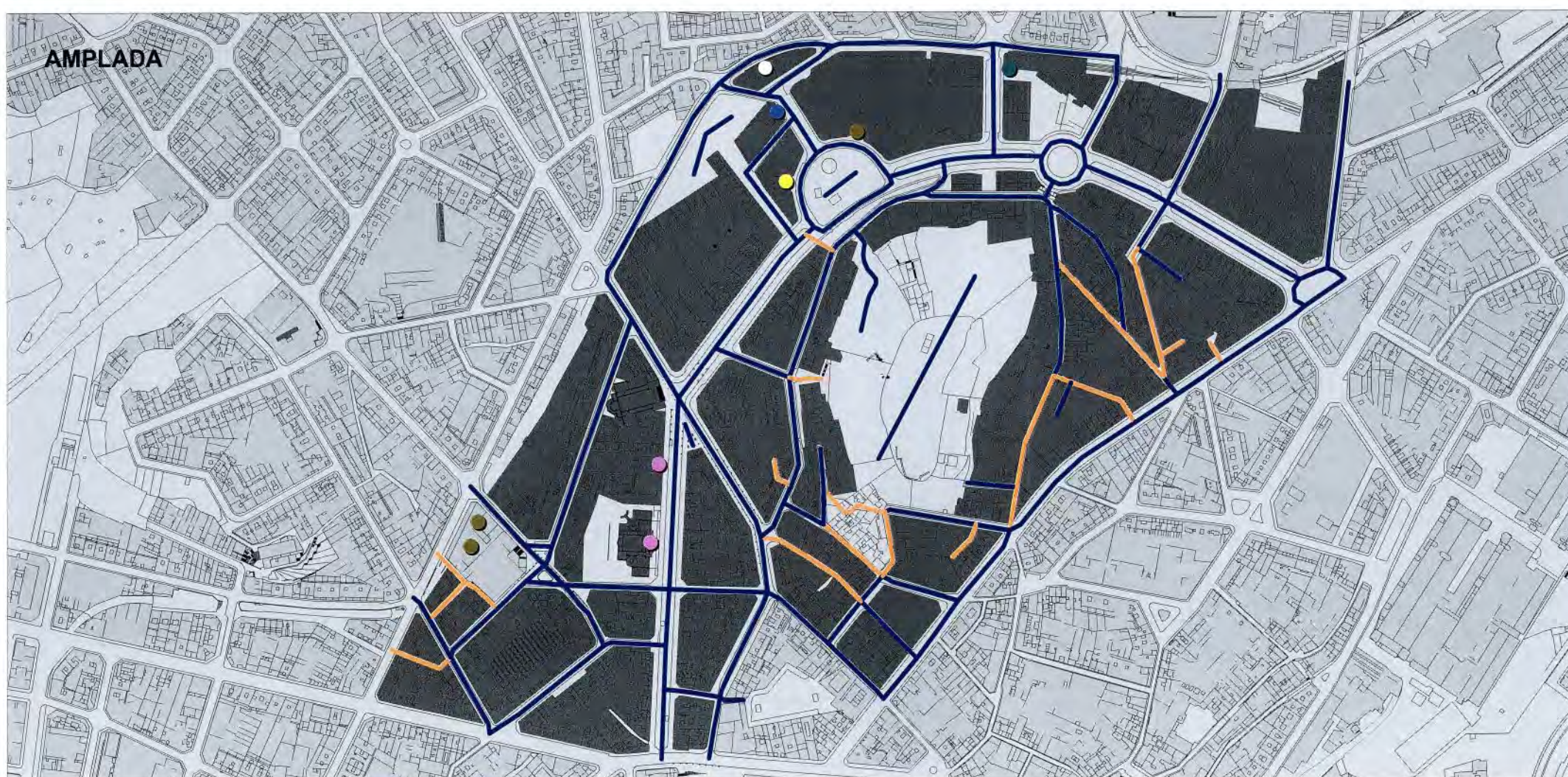
AJUNTAMENT DE MANRESA
APROVAT DEFINITIVAMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 JUNY 2012

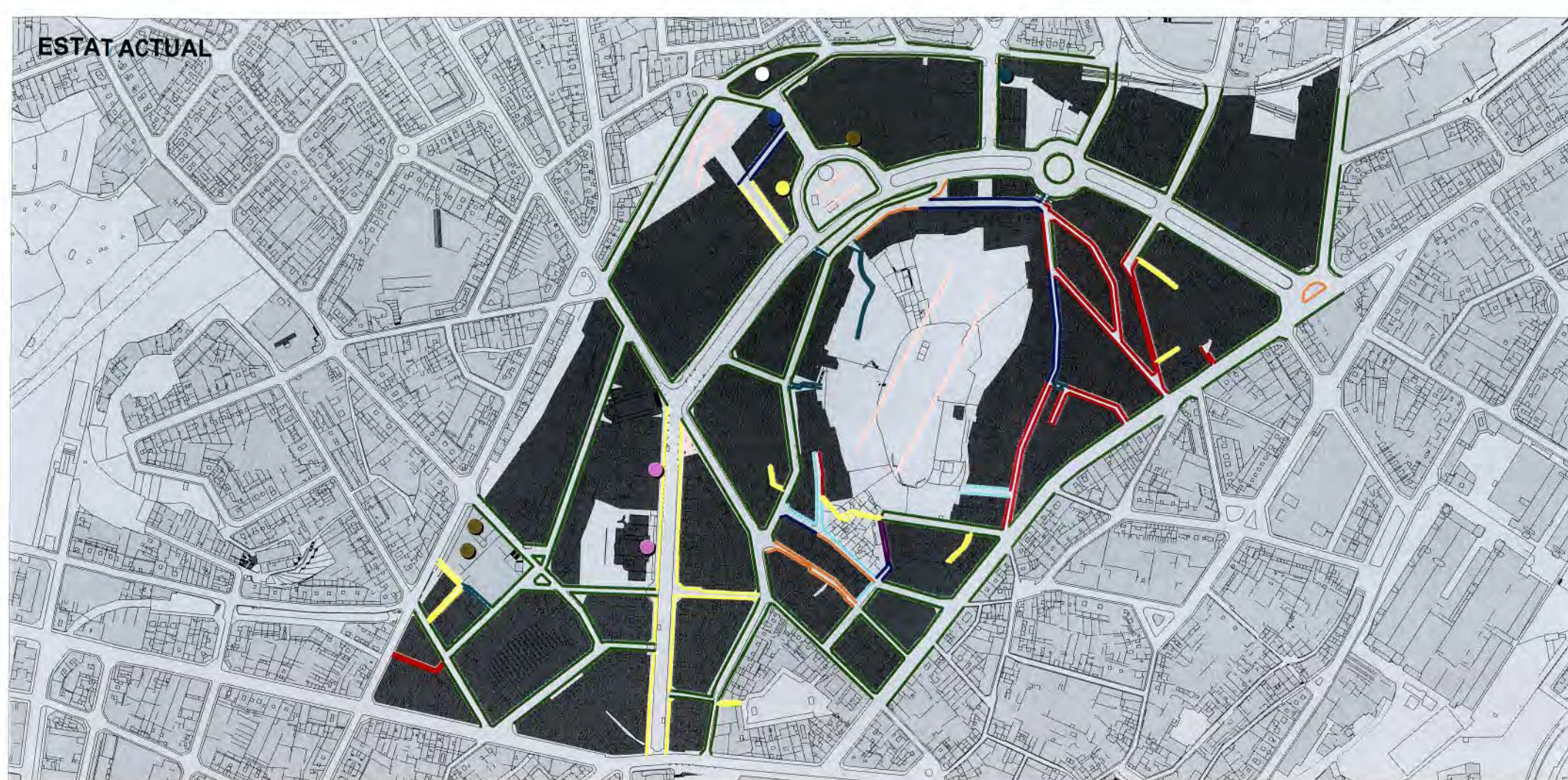
Ho certifico: EL SECRETARI,



AJUNTAMENT
DE
MANRESA



ESTAT ACTUAL

BARRI: PASSEIG I RODALIES
EQUIPAMENTS

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religió
- Sanitat
- Seguretat
- Transport

Estat actual

- En Obres
- Vorera < 0'90 m
- Vorera = 0'90 m
- Vorera 0'90 - 1'40 m
- Vorera > 1'40 m
- Plataforma Única
- Camí
- Sense Urbanitzar
- Escales Urbanes
- Inexistència de vorera
- Espais lliures / Places



AJUNTAMENT
APROVAT DE
PER ACORD D

21 JUNY 2011

Proposta

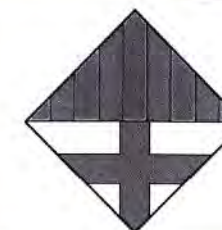
Ho certifico: EL SECRETARI

- Sense intervenció
- Construcció de voreres
- Plataforma única existent
- Ampliació de voreres
- Plataforma única proposta

PROPOSTA



Ho certifico: El Secretari



AJUNTAMENT
DE
MANRESA

ZONA 07: POBLE NOU

El barri del Poble Nou esta situat a la zona Nord de Manresa. Limita amb els barris de Carretera de Sant Pedor a l'est, amb el de Pç. Catalunya-Saldes a l'Oest i amb el de Passeig i Rodalies al Sud.

L'**accés** es realitza a través de dos eixos principals, el carrer Barcelona i carrer de Sant Josep. Aquest últim carrer travessa el barri de Nord a Sud.

No trobem la presència de cap tipus d'**equipament** municipal a tot el barri.

La majoria dels carrers del barri presenten **pendent** alt o mig, com a conseqüència de la orografia del terreny. Tot i això no trobem una distribució homogènia en la ubicació d'aquests carrers i tant els carrers amb pendent alta com els de baixa, els trobem de manera aleatòria arreu del barri.

Alguns exemples de carrers amb fort pendent son el carrer de Sant Josep a la part més al sud i la zona més alta del carrer d'alcalde Armengol. Els carrers de pendent baix se situen a prop del carrer de Barcelona i als carrers perpendiculars a aquest.

Pel que fa a la **tipologia** existent:

- Carrers amb una secció en calçada i dues voreres laterals superiors a 1,40m. La majoria d'aquests carrers presenten una relació adequada entre l'amplada de carrer i l'amplada de voreres.



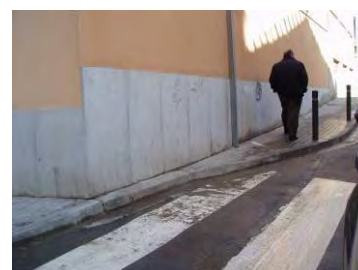
Detall pendent baixa



Detall pendent alta



Amplada de vorera superior a 1,40



Inexistència de vorera per retranqueig

- Carrers amb secció en calçada i dues voreres laterals. La mida d'aquestes voreres estan compreses entre 0,90 i 1,40m i per tant, permet la possibilitat de crear itineraris adaptats.
- Carrers amb una secció de calçada i dues voreres laterals d'amplada igual a 0,90m. S'ha de tenir en compte que qualsevol element situat en aquestes voreres està mal ubicat ja que no permet l'ample de pas mínim obligatori de 0,90m.
- Carrers amb una secció en calçada i una o dues voreres laterals d'amplada inferior a 0'90m. Aquests casos presenten una relació molt desproporcionada entre amplada de voreres i amplada de calçada, donant prioritat al vehicles per damunt del vianant. Un exemple d'aquesta tipologia el trobem al carrer de Sant
- Carrers en plataforma única on l'ús del total de l'ample del carrer el comparteixen els vianants i els vehicles. Aquesta tipologia es característica en aquells carrers amb una amplada inferior a 5,80m d'ample
- Carrers amb inexistència de vorera en un dels dos laterals. En aquest cas, la inexistència es produeix per la invasió per part d'un edifici de part de la via, deixant només espai suficient per el transit de vehicles, i eliminant així l'espai destinat als vianants.
- Carrers sense urbanitzar que acostumen a ser pasos interiors entre carrers i que no estan oberts al transit de vehicles. Un exemple el trobem al passatge de Jover.



Amplada de vorera inferior a 0,90m



Tipologia de carrer sense urbanitzar



Gual tipus 120 mal dissenyat amb paviment d'invidents



Gual deprimit en cantonada mal dissenyat

En quant als **paviments**:

- A tots els carrers trobem panot de pastilles 20x20

En quant als **guals de vianants**:

- En bona part de les cruïlles trobem inexistència de guals de vianants, fet que impossibilita la creació d'itineraris accessibles
- Existència de guals tipus barca en voreres d'amplada insuficient ja que no es pot inscriure un cercle de $\varnothing$ 1,20m entre el gual i la façana. Tampoc existeix cap tipus de franja de paviment diferenciat per a invidents. Per substituir aquest tipus de guals es proposa la construcció de guals tipus barca deprimits en tram recte que si que compleixen els criteris del Codi d'Accessibilitat.
- Guals tipus 120 ben dissenyats. Els trobem en zones on la construcció de voreres ha estat recent. Aquest tipus de guals s'adapten perfectament als criteris dictats per codi d'Accessibilitat.
- Guals tipus 120 mal dissenyats degut a que el paviment per invidents esta mal col·locat. En aquests casos, el paviment no indica la direcció correcta de creuament i les persones amb visió reduïda no el poden fer servir de referència.
- Guals deprimits en cantonada mal dissenyats ja que el paviment d'invidents no compleix els criteris que defineixen aquest tipus de gual.

En quant als **guals de vehicles**:

- Guals de vorada deprimida que permeten l'ample de pas suficient establert pel codi d'Accessibilitat de Catalunya.
- Guals del tipus barca que ocupen tot l'espai de la vorera. Aquest guals afavoreixen el vehicle per davant



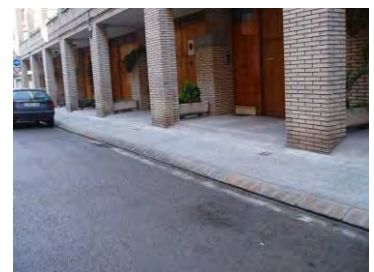
Gual tipus barca mal dissenyat



Gual tipus 120 adaptat



Inexistència de guals



Gual de vehicles de vorada deprimida

del vianant i acostumen a crear pendents transversals i longitudinals que dificulten el pas de les persones amb mobilitat reduïda.

- Guals tipus 40/60 que els considerem ben dissenyats sempre que permetin un amplada de pas mínima de 0,90m. En el cas que no permetin aquest ample de pas els considerarem mal dissenyats i hauran de ser substituïts per guals de vorada deprimida.

Pel que fa al **mobiliari urbà** existent:

- Hem de tenir en compte que tots els elements de mobiliari urbà situats en voreres d'amplada igual o inferior a 0'90m, es trobaran mal ubicats, doncs es consideraran elements perillosos per a la circulació de persones.
- Es per aquest motiu que elements del mobiliari urbà com bàculs, papereres, semàfors, armaris d'instal·lacions o fonts, s'han de moure al exterior de les voreres per crear aquests itineraris accessibles
- Existència de graons aïllats provocats per la disposició dels guals de vehicles en alguns casos, o per l'aparició de pendents molt elevats impossibles de salvar d'un altra manera
- Escales mal dissenyades. A tots els casos hi ha inexistència de baranes i passamans a ambdós costats. Els graons tampoc compleixen els criteris d'accessibilitat respecte a estesa i alçada.
- Fitons que no tenen l'alçada mínima recomanable de 0,80m tal i com dicta el codi d'accessibilitat.
- Font mal dissenyada que no permeten l'accés a persones amb mobilitat reduïda.
- Bústies de correus mal dissenyades.



Escala mal dissenyada



Font mal dissenyada i mal ubicada



Fitons i bústia mal dissenyats



Arbre amb escocell protegit

- Trobem la presència d'arbres amb l'escocell protegit i que no representen un perill per als vianants.

S'adjunten els Plànols:

-Plànol 18: Poble Nou. Pendants i Amplada

-Plànol 19: Poble Nou. Estat actual i proposta



BARRI: POBLE NOU
EQUIPAMENTS

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religiós
- Sanitat
- Seguretat
- Transport

PENDENTS

- Pendent baix ($0\% < p < 6\%$)
- Pendent mig ($6\% \leq p < 8\%$)
- Pendent mig - alt ($8\% \leq p < 10\%$)
- Pendent alt ($10\% \leq p < 12\%$)
- Pendent molt alt ($p \geq 12\%$)

AMPLADA DELS CARRERS

- Amplada $> 5,80m$
- Amplada $\leq 5,80m$



APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 MARÇ 2011

Ho certifico: El Secretari,

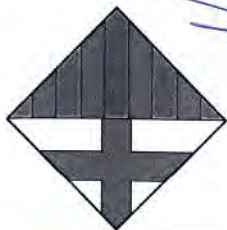
[Signature]



AJUNTAMENT DE MANRESA
APROVAT DEFINITIVAMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 JUNY 2012

Ho certifico: EL SECRETARI,



AJUNTAMENT
DE
MANRESA



BARRI: POBLE NOU EQUIPAMENTS

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religios
- Sanitat
- Seguretat
- Transport

Estat actual

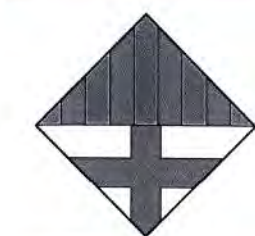
- En Obres
- Vorera < 0'90 m
- Vorera = 0'90 m
- Vorera 0'90 - 1'40 m
- Vorera > 1'40 m
- Plataforma Única
- Camí
- Sense Urbanitzar
- Escales Urbanes
- Inexistència de vorera
- Espais lliures / Places

MANRESA
AJUNTAMENT
APROVAT
PER ACORD DE PLE

Proposta

- Sense intervenció
- Construcció de voreres
- Plataforma única existent
- Ampliació de voreres
- Plataforma única proposta

21
Ho certifico: E
ARI,



AJUNTAMENT
DE
MANRESA

ZONA 08: CARRETERA DE SANTPEDOR

La zona de Carretera de Santpedor està situada a la part nord de la ciutat i delimita amb els barris de Poble Nou per l'oest, Guix-Pujada Roja a l'est, i Passeig i Rodalies i Carretera de Vic-Remei pel sud. El topònim que dona nom al barri, fa referència al principal eix que estructura el barri, en aquest cas la Carretera de Santpedor.

L'**accés** a la zona des de les altres parts de la ciutat es pot fer de diferents maneres. Tot i això, cal destacar la Carretera de Santpedor com a principal eix de mobilitat del barri, doncs connecta el centre urbà amb la perifèria. L'Avinguda de les Bases de Manresa i el Carrer de la Pau són també eixos importants a considerar pel que fa a la mobilitat del barri.

Es tracta d'un espai molt heterogeni, on es conjuguen diferents tipus d'edificacions i d'usos del sòl. Per una banda, cal destacar que tota la zona situada immediatament al costat dels barris de Poble Nou i Passeig i Rodalies, presenta una densitat edificatòria molt elevada. En aquesta zona les amplades de carrer són molt més petites, i els edificis poden arribar a tenir vuit alçades. A la part nord del barri, la densitat edificatòria disminueix notablement i les construccions no acostumen a passar de quatre o cinc alçades. El barri de Carretera de Santpedor es caracteritza per estar sotmès en l'actualitat a un procés de reforma força elevat.



*Detall tipologia de plataforma
única*



*Detall plataforma única mal
pavimentada*



Detall pendent baix



Detall pendent alt

Pel que fa als **equipaments**, cal destacar l'IES Pius Font i Quer, un Centre Sanitari, la seu de la Universitat Politècnica de Catalunya a Manresa, el Museu de la Tècnica de Manresa i finalment, el CEIP Bages.

La heterogeneïtat del relleu sobre el qual s'assenta aquest barri es veu reflectida en la gran alternança de **pendents** que trobem. Alguns dels trams que presenten valors de pendent més elevats estan situats a les zones més properes als barris de Poble Nou i Passeig i Rodalies. És el cas dels carrers Bisbe Torras i Bages, Balmes o la mateixa Carretera de Santpedor. A la part alta del barri trobem també alguns trams amb forts pendents com és el cas dels carrers Lluís Millet o Pau Casals.

Pel que fa a la **tipologia dels carrers**, existeixen:

- Carrers amb vorera a un sol costat. Aquesta inexistència de voreres es dona a la banda externa dels carrers perifèrics del barri. La seva escassa importància des del punt de vista de la mobilitat de vianants per a la totalitat de la urbanització, fa que no es cregui oportuna la construcció de noves voreres. Aquest és el cas de la Carretera de Santpedor en el seus trams finals.
- Carrers amb una secció en calçada i voreres d'amplada igual o superior a 1'40 metres e inexistències de vorera puntuals. És el cas del Carrer de Guifré el Pilós entre Balmes i Valentí Almirall, on la reculada de la façana provoca l'inexistència de vorera.



*Detall gual tipus barca
mal dissenyat*



*Detall inexistència
de gual*



*Detall gual tipus 120 sense
protegir*



*Detall gual tipus barca
mal dissenyat*

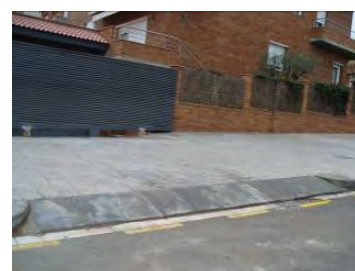
- Carrers amb una secció en calçada i dues voreres laterals d'amplada inferior a 0'90 metres. És el cas del Passatge Pau Casals, situat a la banda nord del barri.
- Carrers amb una secció de Plataforma Única. La gran quantitat d'espais interiors, normalment de caràcter exclusivament veïnal, que es donen dins de Carretera de Santpedor, fa que aquesta tipologia estigui molt present. Alguns exemples són els carrers Doctor Fleming i Passatge del Criteri.
- Carrers amb una secció en calçada i dues voreres laterals d'amplada superior a 1'40. La majoria de carrers del barri presenten aquesta tipologia. Es tracta doncs, de voreres que permetrien la creació d'itineraris accessibles. Aquests eixos són producte d'actuacions recents i d'una correcta utilització de l'espai públic, doncs presenten una proporció molt adequada tant per a la mobilitat de vianants, com per a la mobilitat de vehicles. Alguns exemples són els carrers de la Pau, Cervantes i Pep Ventura.
- Carrers amb una secció en calçada i voreres d'amplada igual a 0'90 metres. Recordem que aquestes voreres no permeten la col·locació de cap element de mobiliari urbà, doncs aquest fet donaria com a resultat la creació de voreres amb una amplada de pas insuficient. Alguns exemples són els carrers Passatge Santa Joaquina i Passatge Pep Ventura.
- Carrers amb una tipologia de camí. La seva existència és molt puntual i es deu a la seva



Detall gual tipus 20/40/60 ben dissenyat



Detall gual de vehicles deprimit ben dissenyat



Detall gual tipus 20/40/60 ben dissenyat



Detall panot mida 20x20 cm

posició perifèrica dins del barri. Un exemple és la continuació del carrer de la Creu Guixera.

- Carrers amb una tipologia d'escaleres urbanes. Un exemple és el tram de carrer situat entre els carrers Guifré el Pilós i de la Sèquia.



Detall fitó d'alçada inferior a 0'80 cm

En quant als **paviments**:

- Existència de panot prefabricat 20x20 gairebé a tots els trams.
- Existència de panot d'imitació de llamborda als trams de plataforma única.
- Alguns carrers presenten paviment formigonat i totalment enrasat.



Detall paperera mal dissenyada i mal ubicada

Pel que fa als **guals de vianants**:

- Existència de guals tipus 120 ben dissenyats. La seva ubicació respon als espais on s'han dut a terme les actuacions més recents i el seu disseny gairebé sempre obeeix a les mesures establertes pel Codi d'Accessibilitat.
- En alguns casos els guals tipus 120 estan ben dissenyats però presenten les peces laterals amb cantons d'arista viva i desprotegides. En aquests casos caldria la col·locació d'algun tipus d'element de mobiliari urbà com ara papereres, arbres, o senyals de trànsit.
- Puntualment trobem guals tipus 120 amb el paviment diferenciat inexistent o que no senyala correctament la direcció de creuament.
- Inexistència de guals de vianants en algunes cruïlles. Caldrà una actuació dirigida a la construcció de guals per tal de poder convertir en accessibles les voreres afectades.

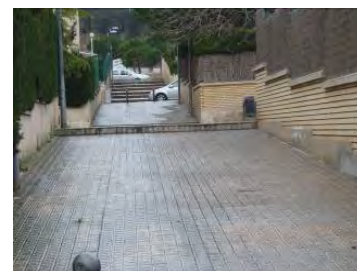


Detall bàcul mal ubicat



Detall armari d'instal·lacions mal ubicat

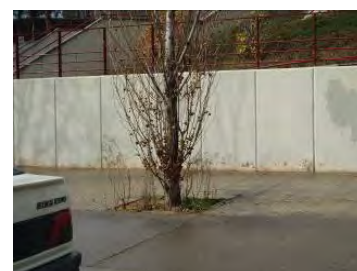
- Existència de guals tipus barca mal dissenyats. En alguns casos es donen a voreres d'amplada insuficient, ja que no es pot inscriure un cercle de Ø 1'20m entre el gual i la façana. En quant a la franja de paviment diferenciat, sempre es inadeguada perquè mai arriba fins a la façana i no senyala el lloc de pas on la vorera queda enrasada amb la calçada. Pel que fa al paviment, normalment es fa servir un panot de botons 20x20 que amb el temps acaba esdevenint lliscant i per tant, molt perillós per a la mobilitat dels vianants.


Detall graó aïllat perillós

*Detall fitons
mal dissenyats*

Pel que fa als **guals de vehicles**:

- En alguns carrers cal destacar l'existència de guals de vehicles no tipificats que, gràcies a l'amplada de les voreres i a la inexistència de pendents, es consideren ben dissenyats perquè permeten la circulació de persones sense crear obstacles.
- Existència de guals tipus barca que ocupen tot l'espai de la vorera. Aquests guals suposen un greu obstacle per a la circulació de persones, doncs donen lloc a pendents transversals i/o longitudinals que poden afectar seriosament a persones de mobilitat reduïda. Recordem que un disseny adequat d'aquest tipus de guals es dóna quan permet una amplada de pas mínima de 0'90 metres entre la línia de façana i el seu inici.
- Existència de guals tipus 20/40/60 que permeten una amplada de pas mínima de 0'90


*Detall escocell
sense cobrir*

*Detall escales accés casa que
envaeixen la vorera*

metres i que per tant es consideren ben dissenyats.

Pel que fa al **mobiliari urbà** existent:

- En primer lloc cal destacar l'existència d'elements ben dissenyats en alguns carrers de recent urbanització. És el cas de senyals de trànsit, bàculs o papereres. La seva ubicació acostuma a situar-se a la franja exterior de la vorera, i per tant no suposen cap obstacle per a les persones.
- Predomini molt abundant de fitons amb una alçada inferior a 0'80 metres. Es tracta d'elements molt perillosos perquè són molt difícils de detectar per a les persones amb algun tipus de deficiència visual.
- Existència de papereres mal dissenyades perquè sobresurten més de 15 cm de la façana i són difícils de detectar pel la seva alçada de vol.
- Existència de fanals que no permeten una amplada de pas mínima de 0'90 metres envers la façana.
- Existència de armaris d'instal·lacions situats immediatament al costat de la façana. Per la seva ubicació, aquests elements constitueixen un element perillós, doncs per a les persones amb deficiències visuals, que es fan servir de la línia de façana per orientar-se, són molt difícils de detectar.
- Puntualment es dona l'existència de graons aïllats.
- La majoria d'arbres d'aquest barri presenten l'escocell sense cobrir.



*Detall semàfor
mal col·locat*



Detall banc mal ubicat



Detall graons aïllats

- Existència d'escaleres d'accés a cases particulars que envaeixen part de l'espai públic de la vorera. L'actuació anirà dirigida, no a l'eliminació d'aquests elements (considerats molt perillosos), però sí a l'establiment de mesures per tal de que a l'hora de planificar i reurbanitzar un espai, no es tornin a donar.
- Existència de semàfors que no permeten una amplada de pas mínima de 0'90 metres per estar mal col·locats.
- Existència de bancs que no permeten una amplada de pas mínima de 0'90 metres per estar mal col·locats.
- Existència de rètols situats immediatament al costat de la façana i que sobresurten més de 0'15 cm. Es per aquest fet que es consideren elements perillosos.



Detall estacionament reservat

S'adjunten els plànols:

- **Plànol 20:** Carretera de Santpedor: Pendent i Amplades de Carrer
- **Plànol 21:** Carretera de Santpedor: Estat actual i Proposta



BARRI: CTRA. SANPEDOR EQUIPAMENTS

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religios
- Sanitat
- Seguretat
- Transport

AMPLADA

- Pendent baix ($0\% < p < 6\%$)
- Pendent mig ($6\% \leq p < 8\%$)
- Pendent mig - alt ($8\% \leq p < 10\%$)
- Pendent alt ($10\% \leq p < 12\%$)
- Pendent molt alt ($p \geq 12\%$)

AMPLADA DELS CARRERS

- Amplada $> 5,80\text{m}$
- Amplada $\leq 5,80\text{m}$



APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 MARÇ 2011

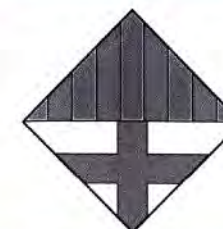
Ho certifico: El Secretari



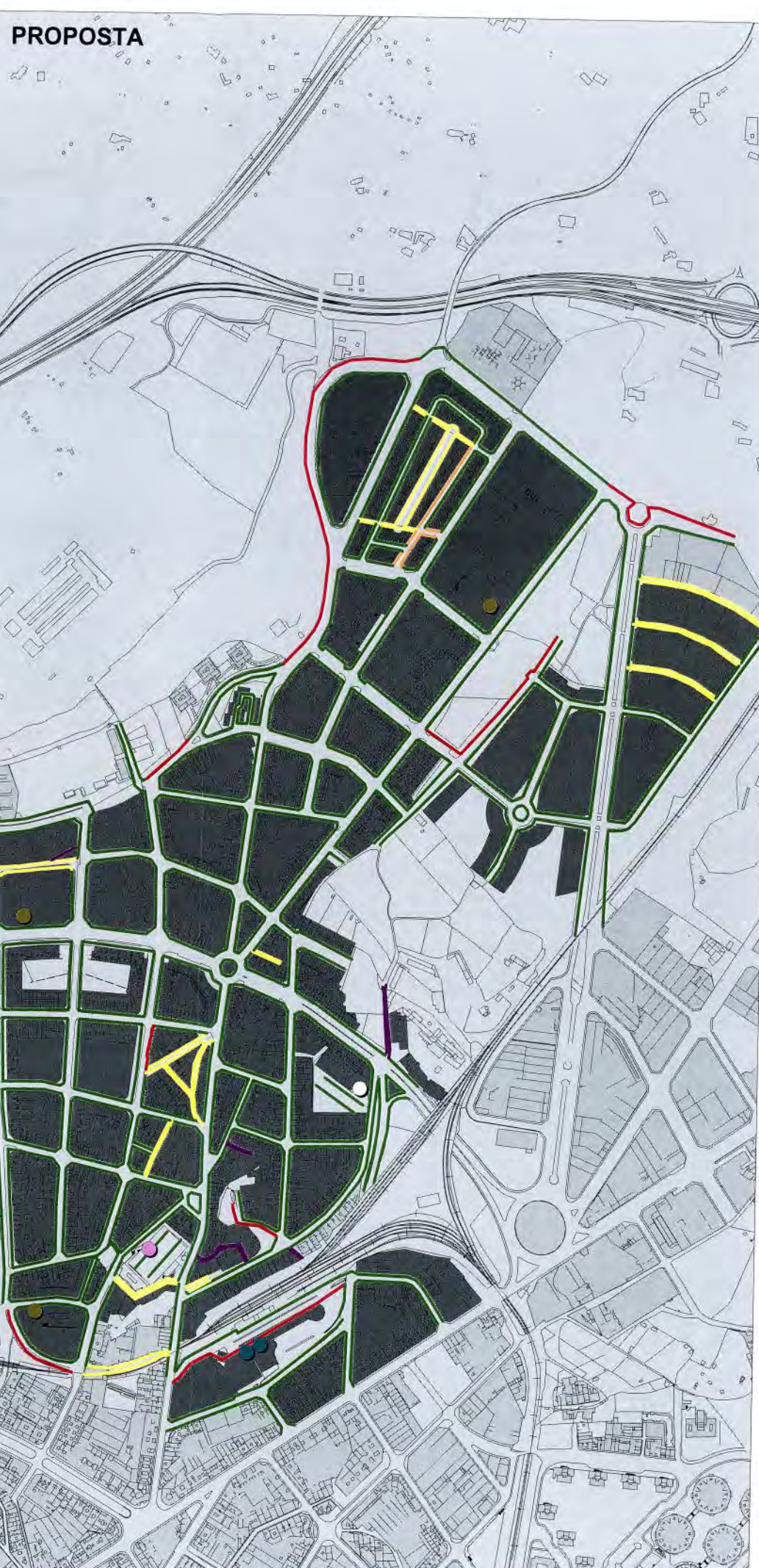
AJUNTAMENT DE MANRESA
APROVAT DEFINITIVAMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 JUNY 2012

Ho certifico: EL SECRETARI



AJUNTAMENT
DE
MANRESA



BARRI: CTRA. SANPEDOR **EQUIPAMENTS**

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religios
- Sanitat
- Seguretat
- Transport

Estat actual

- En Obres
- Vorera < 0'90 m
- Vorera = 0'90 m
- Vorera 0'90 - 1'40 m
- Vorera > 1'40 m
- Plataforma Única
- Camí
- Sense Urbanitzar
- Escales Urbanes
- Inexistència de vorera
- Espais lliures / Places

AJUNTAMENT
APROVAT DE
PER ACORD

Proposta

- Sense intervenció
- Construcció de voreres
- Plataforma única existent
- Ampliació de voreres
- Plataforma única proposta

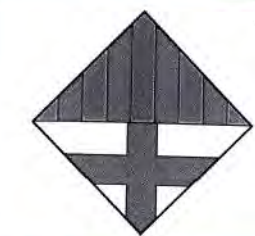
21 JUNY

Ho certifico: EL SECRETARI

APROVAT INICIALMENTE
PER ACORD DE PLE-EL

21 MARÇ 2011

Ho certifico: El Secretari



AJUNTAMENT
DE
MANRESA

ZONA 09: GUIX-PUJADA ROJA

El topònim d'aquest barri fa referència a dos aspectes totalment contraposats que trobem a la zona. Per una banda, Guix fa referència a "El Guix", nom amb que es coneix popularment els voltants de l'emplaçament de la fàbrica de guix situada al final de la Carretera de Vic. D'altre costat, el topònim Pujada roja fa esment del petit nucli residencial situat a la banda dreta de la mateixa Carretera de Vic.

Es tracta d'un barri poc lligat amb la resta de la ciutat, i per aquest motiu els **accessos** es redueixen fonamentalment a la Carretera de Vic, autèntic eix catalitzador dels desplaçaments per aquesta part de la ciutat.

Tal i com s'ha fet esment abans, es tracta d'un barri on es conjuguen diferents tipologies d'assentaments. Per una banda, trobem un teixit industrial fortament arrelat a tota la banda esquerra de la Carretera de Vic, on hi destaquem l'existència del Recinte Firal. Per altre costat, cal destacar també els petits però successius nuclis aïllats de cases que trobem a tota la banda dreta. Es tracta de petites edificacions unifamiliars sovint de dues alçades, que s'ubiquen sense cap patró d'ordenació establert.

Pel que fa als **equipaments**, únicament trobem l'IES Guillem Catà.



*Detall tipologia de carrer Polígon
Els Dolors*



Detall pendent mig



Detall pendent baix



Detall voreres < 0'90 metres

La heterogeneïtat del relleu sobre el qual s'assenta aquest barri es veu reflectida en la gran alternança de **pendents** que hi trobem. D'aquesta manera, la majoria de carrers de Pujada Roja presenten valors força elevats. Alguns exemples són els carrers del Forn i Pujada Roja II. Contràriament, la part més propera a l'Avinguda dels Dolors, presenta valors força més baixos, arribant fins i tot en molts casos a desaparèixer el pendent.

Pel que fa a la **tipologia dels carrers**, existeixen:

- Carrers amb una secció en calçada i dues voreres laterals d'amplada inferior a 0'90 metres. En moltes ocasions aquest fet es deu a que el carrer presenta una amplada total insuficient per poder tenir dues voreres laterals. En aquests casos es recomana la transformació en plataformes úniques. És el cas del Passatge del Forn.
- Carrers amb una secció en calçada de dos o més carrils de circulació, e inexistències de vorera a banda i banda. La prioritat en aquests casos serà la construcció de voreres accessibles. Un bon exemple són els trams finals de la Carretera de Vic.
- Carrers amb una secció en calçada i vorera d'amplada superior a 1'40 metres a una banda e inexistència a l'altra banda. És el cas del Carrer de la Pujada Roja II.
- Carrers amb una secció de Plataforma única. El seu predomini és molt petit en aquest espai. Un exemple és el Passatge de la Pujada Roja.



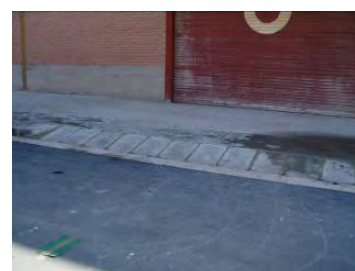
Detall gual tipus 120 que no permet 1'20 metres d'amplada de pas



Gual tipus 120 sense franja de paviment diferenciat



Gual tipus 120 sense franja de paviment diferenciat



Gual de vehicles tipus 20/40/60 ben dissenyat

- Existència de trams sense urbanitzar. La posició perifèrica que ocupa aquest barri en relació a la resta de la ciutat, fa que encara a l'actualitat hi hagin trams on no s'ha dut a terme cap tipus d'actuació.
- Carrers amb una secció en calçada i dues voreres laterals d'amplada superior a 1'40 metres. La seva existència es dona de manera puntual, i les seves característiques responen a actuacions recents. El millor exemple per definir aquesta tipologia és el Carrer de Sant Joan. Cal dir però que tots els trams recentment creats al Polígon Industrial Els Dolors, responen també a aquesta tipologia.

En quant als **paviments**:

- Alguns carrers presenten paviment formigonat i totalment enrasat.
- Existència de panot prefabricat 20x20 gairebé a tots els trams.

Pel que fa als **guals de vianants**:

- Inexistència de guals de vianants en algunes de les cruïlles. En alguns casos, aquest fet es dona com a conseqüència de l'amplada inferior a 0'90 metres d'algunes voreres.
- Existència de guals tipus 120 col·locats a voreres d'amplada insuficient, doncs no permeten un ample mínim d'1'20 metres entre l'inici del gual i la façana. Recordem que aquesta distància es la mínima imprescindible per a que una persona amb cadira de rodes pugui fer un gir de 180° i desplaçar-se en totes



Detall pal d'instal·lacions mal ubicat



Detall escocell sense cobrir



Detall armari d'instal·lacions mal ubicat

les direccions. Alguns exemples els trobem al Polígon Industrial Els Dolors.

- Existència de guals tipus 120 ben dissenyats però que no presenten la franja de paviment diferenciada. Recordem que aquesta franja és fonamental, doncs les persones amb disminució visual la fan servir per saber quina és la direcció de creuament.



*Detall inexistència
de vorera
Carretera de Vic*

Pel que fa als **guals de vehicles**:

- Existència de guals tipus 20/40/60 ben dissenyats a la majoria de sortides de vehicles.

Pel que fa al **mobiliari urbà**:

- En primer lloc cal destacar l' existència d'elements ben dissenyats en alguns carrers de recent urbanització. És el cas de senyals de trànsit, bàculs, fitons i papereres. La seva ubicació acostuma a situar-se a la franja exterior de la vorera o bé de forma alineada, i per tant no suposen cap obstacle per a les persones.
- Cal citar també la existència puntual d'espais que presenten un dèficit important a nivell de paviments, i que per tant poden arribar a ser molt perillosos. És el cas d'algun dels guals de vianants que hi ha al Polígon Industrial els Dolors, on alguns vehicles els fan servir com a rampa d'entrada als interiors d'illa.
- Existència d'armaris d'instal·lacions ubicats immediatament al costat de la façana i que per tant, no deixen una amplada de pas mínima de 0'90 metres i es consideren perillosos.



Detall escales mal dissenyades

- Existència d'arbres que tenen l'escocell sense cobrir i per tant, poden arribar a suposar un perill segons l'actual codi d'Accessibilitat de Catalunya.
- Existència de pals d'instal·lacions situats immediatament al costat de la façana, i que per tant no permeten un ample de pas mínim de 0'90 metres.

S'adjunten els plànols:

- **Plànol 22:** Guix-Pujada Roja: Pendants i Amplades de Carrer
- **Plànol 23:** Guix-Pujada Roja: Estat actual i Proposta



BARRI: GUIX - PUJADA ROJA EQUIPAMENTS

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religios
- Sanitat
- Seguretat
- Transport

PENDENTS

- Pendent baix ($0\% < p < 6\%$)
- Pendent mig ($6\% \leq p < 8\%$)
- Pendent mig - alt ($8\% \leq p < 10\%$)
- Pendent alt ($10\% \leq p < 12\%$)
- Pendent molt alt ($p \geq 12\%$)

AMPLADA DELS CARRERS

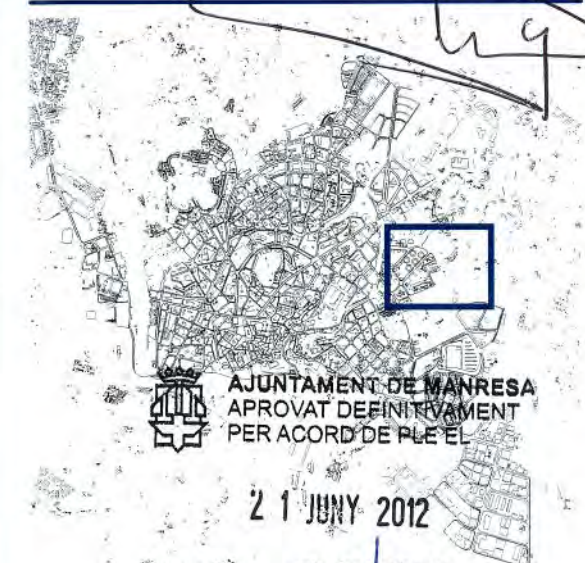
- Amplada $> 5,80m$
- Amplada $\leq 5,80m$



APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 MARÇ 2011

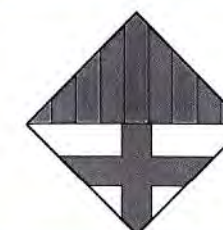
Ho certifico: El Secretari,



AJUNTAMENT DE MANRESA
APROVAT DEFINITIVAMENT
PER ACORD DE PLE EL

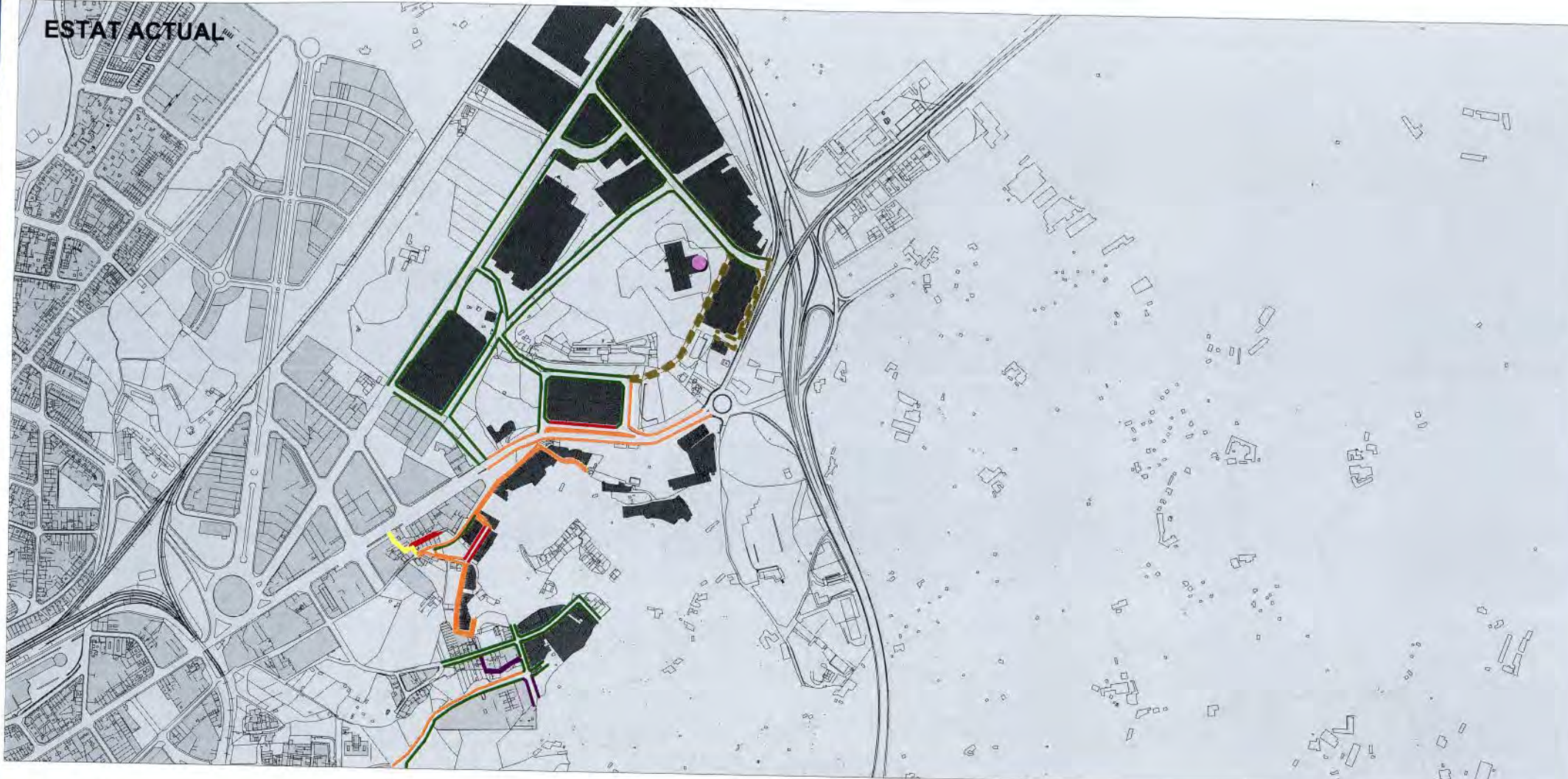
21 JUNY 2012

Ho certifico: EL SECRETARI,



AJUNTAMENT
DE
MANRESA

ESTAT ACTUAL



PROPOSTA



BARRI: GUIX - PUJADA ROJA EQUIPAMENTS

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religios
- Sanitat
- Seguretat
- Transport



AJUNTAMENT
APROVAT DEF
PER ACORD D

Estat actual

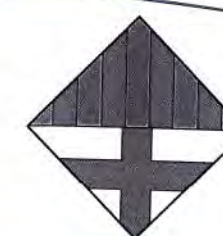
21 JUNY

- En Obres
- Vorera < 0'90 m
- Vorera < 0'90 m
- Vorera 0'90 - 1'40 m
- Vorera > 1'40 m
- Plataforma Única
- Camí
- Sense Urbanitzar
- Escales Urbanes
- Inexistència de vorera
- Espais lliures / Places

Ho certifico: EL SEC

Proposta

- Sense intervenció
- Construcció de voreres
- Plataforma única existent
- Ampliació de voreres
- Plataforma única proposta



AJUNTAMENT
DE
MANRESA

ZONA 10: FONT DELS CAPELLANS

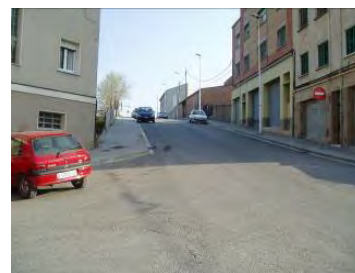
Aquest barri ocupa una petita zona situada a l'est de la ciutat de Manresa. Delimita pels carrers Sant Cristòfol, Font dels Capellans i Arquitecte Montagut respectivament.

L'**accés** a la zona des de les altres parts de la ciutat es pot realitzar de diferents maneres. Tot i això, els principals eixos de comunicacions del barri són els carrers de Sant Cristòfol i Arquitecte Montagut. Dins el teixit urbà del barri cal destacar el Carrer de Sabadell, des del qual es pot accedir a la resta d'eixos del barri.

Es tracta d'un barri totalment caracteritzat per les edificacions que trobem a la seva part central. D'un estil força peculiar, aquestes construccions daten dels anys 60-70, i van suposar un dels primers polígons de vivendes de protecció oficial construïts a la ciutat de Manresa.

Pel que fa als **equipaments**, cal destacar el CEIP La Font.

Font dels Capellans presenta una marcada alternança de **pendents** a tots els seus trams. Tot i això, es poden extreure unes certes característiques; Per una banda, tots aquells carrers que presenten una disposició sud-est-nord-oest tenen uns valors baixos o inexistents. En canvi, tots aquells altres trams amb disposició nord-est-sud-oest (perpendiculars als anteriors), presenten valors força elevats. Aquest és el cas del carrer de Sabadell.



Detall tipologia de carrer



Detall Carretera de Viladordis



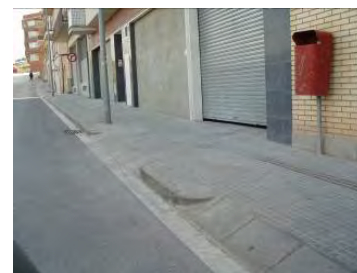
*Detall gual barca
mal dissenyat*



*Detall gual barca
mal dissenyat*

Pel que fa a la **tipologia dels carrers**, existeixen:

- Carrers amb una secció en calçada i dues voreres laterals d'amplada superior a 1'40 metres. La seva existència es dona a gairebé tots els trams d'aquest barri. Això es fonamental de cara a poder crear itineraris accessibles per al barri.
- Trams amb una tipologia de carretera. Aquest cas correspon a la Carretera de Viladordis, que es pot agafar des de Font dels Capellans. Aquesta tipologia es caracteritza per no presentar voreres a cap dels dos costats.
- Carrers amb una secció en calçada, una vorera d'amplada superior a 1'40 metres, e inexistència de vorera a l'altra banda. Aquest fet és predominant en alguns eixos perifèrics del barri. Un exemple és el Carrer de la Font dels Capellans.
- Carrers amb una secció de plataforma única. Existeix un petit conjunt de carrers situats a la banda esquerra de la Carretera de Viladordis que presenta aquest disseny.
- Existència de la Plaça de la Pau



Detall gual tipus 20/40/60 ben dissenyat



Detall gual tipus 20/40/60 ben dissenyat



Detall escales accés casa molt perilloses

En quant als **paviments**:

- Alguns carrers presenten paviment formigonat i totalment enrasat.
- Existència de panot prefabricat 20x20 gairebé a tots els trams.



Detall escocell ben protegit

Pel que fa als **guals de vianants**:

- Inexistència de guals de vianants en algunes de les cruïlles.

- Existència de guals tipus barca mal dissenyats. El paviment diferenciat està mal disposat, doncs no senyala el punt en el que el gual s'enrasa amb la calçada i a més, en cap cas arriba fins a la façana. Cal destacar també que aquest tipus de paviment de botó acaba esdevenint lliscant amb el pas del temps



Detall escales accés casa molt perilloses

Pel que fa als **guals de vehicles**:

- Existència de guals de vehicles tipus 20/40/60 ben dissenyats, doncs sempre permeten una amplada de pas mínima de 0'90 metres.

Pel que fa al **mobiliari urbà**:

- Existència de armaris d'instal·lacions situats immediatament al costat de la façana. Per la seva ubicació, aquests elements constitueixen un element perillós, doncs per a les persones amb deficiències visuals, que es fan servir de la línia de façana per orientar-se, són molt difícils de detectar.
- Puntualment trobem graons d'accés a cases particulars que envaeixen l'espai públic de la vorera. Cal dir que l'actuació anirà dirigida, no a l'eliminació d'aquests elements (considerats molt perillosos), però sí a l'establiment de mesures per tal de que a l'hora de planificar i reurbanitzar un espai, no es tornin a donar.
- De forma puntual, trobem graons aïllats situats al mig de la vorera. L'actuació en aquests casos hauria de ser immediata, doncs podrien ser causa d'accidents per als vianants.



Detall armari d'instal·lacions mal ubicat



Detall paperera mal dissenyada i mal ubicada

- Existència de papereres mal dissenyades i mal ubicades, doncs estan situades al costat de la façana i pel seu disseny, són molt difícils de detectar.
- Existència d'un gran nombre d'escaleres i rampes urbanes. Als dos casos, sovint es dona una inexistència de baranes i passamans als dos costats. En el cas de les rampes, es dona el cas de que algunes presenten un percentatge d'inclinació superior al permès. Les escaleres urbanes acostumen a estar mal dissenyades perquè l'alçada de l'alçat és superior a 16 cm. Aquesta tipologia d'escaleres mal dissenyades està relacionada amb totes aquelles de construcció menys recent, i és molt comú a la Plaça de la Pau.
- Cal destacar l'existència en alguns trams d'elements ben dissenyats i que estan situats a la franja externa de la vorera. És el cas de bàculs i senyals de trànsit. Cal destacar també alguns arbres que presenten l'escocell protegit mitjançant un graó ben dissenyat



Detall escaleres sense baranes ni passamans

S'adjunten els plànols:

- **Plànol 24:** Font dels Capellans: Pendents i Amplades de Carrer
- **Plànol 25:** Font dels Capellans: Estat actual i Proposta



**BARRI: FONT DELS CAPELLANS
EQUIPAMENTS**

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religios
- Sanitat
- Seguretat
- Transport

AMPLADA

- Pendent baix ($0\% < p < 6\%$)
- Pendent mig ($6\% \leq p < 8\%$)
- Pendent mig - alt ($8\% \leq p < 10\%$)
- Pendent alt ($10\% \leq p < 12\%$)
- Pendent molt alt ($p \geq 12\%$)

AMPLADA DELS CARRERS

- Amplada $> 5,80\text{m}$
- Amplada $\leq 5,80\text{m}$



APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 MARÇ 2011

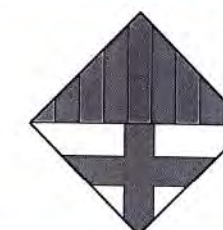
Ho certifico: El Secretari,



AJUNTAMENT DE MANRESA
APROVAT DEFINITIVAMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 JUNY 2012

Ho certifico: EL SECRETARI,

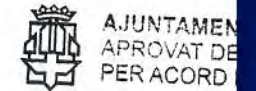


AJUNTAMENT
DE
MANRESA



BARRI: FONT DELS CAPELLANS **EQUIPAMENTS**

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religios
- Sanitat
- Seguretat
- Transport



Estat actual

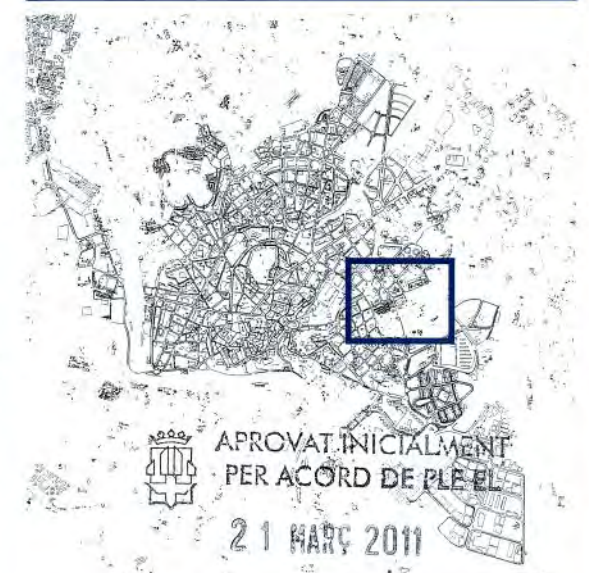
- En Obres
- Vorera < 0'90 m
- Vorera = 0'90 m
- Vorera 0'90 - 1'40 m
- Vorera > 1'40 m
- Plataforma Única
- Camí
- Sense Urbanitzar
- Escales Urbanes
- Inexistència de vorera
- Espais lliures / Places

21 JUNY

Ho certifico: EL SE

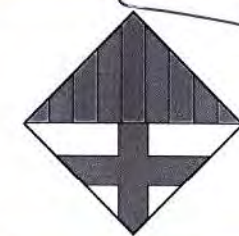
Proposta

- Sense intervenció
- Construcció de voreres
- Plataforma única existent
- Ampliació de voreres
- Plataforma única proposta



APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL
21 MARÇ 2011

Ho certifico: El Secretari



**AJUNTAMENT
DE
MANRESA**

ZONA 11: SAGRADA FAMÍLIA

El barri de Sagrada Família està situat a la zona est de Manresa i limita amb els barris de Capellans i Ctra. de Vic al Nord, Passeig i Escodines al Oest i amb el barri de la Balconada al Sud. Els barri ve delimitat pel carrer Sant Joan d'en Coll a l'alçada de la plaça Matilde Almendros pel Nord, els carrers de Sabadell i de Sant Cristòfol de Vilomara per l'est, i la carretera del Pont de Vilomara i el carrer de Sant Magí per l'oest i pel sud respectivament.

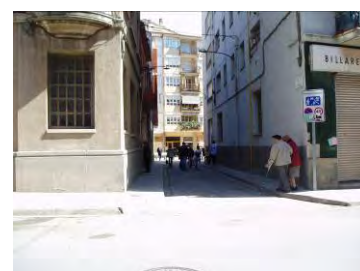
L'**accés** al Barri es fa mitjançant els carrers de Sant Cristòfol que creua el barri de nord a sud i la Carretera de Viladordis. La Ctra. Del Pont de Vilomara es, al seu pas pel barri, un altre eix de comunicació important tant si es parla de transit de vehicles com de persones.

El barri costa d'una tipologia edificatòria de planta baixa tres, quatre i fins i tot cinc alçades. Al mateix temps es combinen tipologies edificatòries antigues amb altres pròpies d'actuacions més recents. Dins del barri es troba una petita zona de tipologia clarament diferenciada de la resta. Es tracta d'un conjunt de vivendes de protecció oficial construïdes fora del que antigament era el nucli de Manresa, però que degut a la forta expansió urbanística han quedat annexionades al entramat urbà actual. Ens referim a les edificacions als carrers del Vallès, Empordà, Priorat i Penedès.

En quant als **equipaments** cal destacar el Centre Sanitari, el CEIP La Font i el Centre Cívic Joan Amades.



Detall pendent alt a carretera d'accés al barri



Detall pendent baix i amplada de vorera de 0,90m



Detall pendent baix en un pas subterrani



Inexistència de vorera

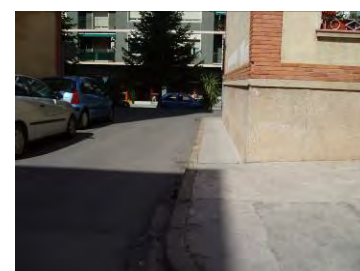
Tal i com s'ha esmentat en altres barris, els carrers de Sagrada Família estan molt condicionats per la orografia del terreny. Sovint trobem alternances entre **pendents** altes, mitges i baixes fet que produeix que no es pugui parlar de zones amb pendents uniformes. Exemples de pendent alt son el carrer de Sant Cristòfol o el carrer de Dr. Valentí Masachs. Exemples de pendent baix és l'Avinguda de Francesc Macià.

Pel que fa a la **tipologia dels carrers**, existeixen:

- Carrers amb una secció en calçada i dues voreres laterals. La majoria d'aquests carrers presenten una relació adequada entre l'amplada de carrer i l'amplada de voreres. La gran majoria de les voreres existents al barri presenten una amplada superior a 1'40m. Es dona el cas de carrers amb prou amplada que permeten la existència de dos sentits de circulació i dos carrils d'aparcament en línia.
- Carres amb secció en calçada i dues voreres laterals. La mida d'aquestes voreres estan compreses entre 0,90 i 1,40m i per tant, es possible crear itineraris adaptats.
- Carrers amb una secció en calçada i una vorera laterals d'amplada inferior a 0'90m. Aquesta amplada impedeix la creació de un itinerari accessible ja que no compleix el mínim d'amplada establert pel codi d'accessibilitat. Un exemple es el carrer del Pintor Morell.
- Secció de carrer en plataforma única que acostuma a ser un pas interior destinat al pas dels veïns .El Passatge de la Trieta n'és un clar exemple.
- Carrers amb inexistència de voreres en alguna dels seus laterals. Sovint aquest tipus de tipologia



Amplada de vorera superior a 1,40m



Amplada de carrer inferior a 0,90m



Camí dins del nucli urbà



Inexistència de paviment a la vorera

coincideix amb zones perifèriques del barri que resten encara sense urbanitzar. L'actuació en un futur ha d'anar encaminada a urbanitzar aquestes inexistències.

- Carrers amb voreres d'amplada inferior a 0'90m. Recordem que qualsevol vorera amb una amplada inferior a aquesta, es considera totalment inaccessible. El seu disseny es correspon en moltes ocasions, amb carrers amb una amplada inferior a 5'80m, motiu pel qual aquests eixos s'hauran de convertir en plataformes úniques. Un exemple de voreres inferiors a 0,90m el trobem al carrer de Joan Pelfort.



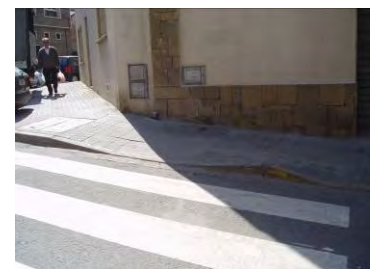
Inexistència en un dels dos costats



Gual tipus barca mal dissenyat

En quant als **paviments** trobem:

- La gran majoria dels carrers estan pavimentats amb panot de 4 o 9 pastilles.
- En algunes voreres trobem llamborda prefabricada.
- Els carrers de Vallès, Empordà, Priorat i Penedès tenen paviment formigonat i totalment enrasat.



Gual tipus barca sense paviment d'invidents

Pel que fa a **guals de vianants**, cal destacar::

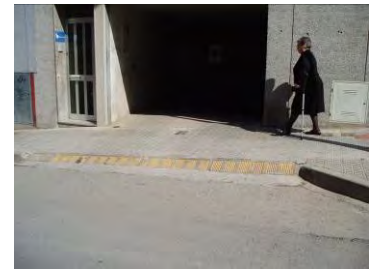
- Inexistència de guals en algunes cruïlles que impossibiliten la creació d'itineraris accessibles.
- Guals de vianants tipus 120 amb cantells arrodonits. Per complir els criteris d'accessibilitat es imprescindible la col·locació d'una franja de paviment diferenciat des del inici del gual fins a la façana amb una amplada de 1m. En els guals que trobem hi manca a tots els casos la franja de paviment diferenciat per a invidents que es imprescindible per saber la direcció i sentit que han



Gual tipus 120 sense paviment d'invidents

de seguir les persones amb algun tipus de dificultat visual.

- Guals tipus barca. La majoria d'aquest guals estan mal dissenyats ja que no respecten el 1,20m d'amplada de pas lliure entre el gual i la façana. Tampoc hi trobem la franja de paviment de textura diferenciada imprescindible per a les persones amb algun tipus de problema visual.



Gual de vehicles de vorada deprimida ben ubicat

En quant a als **guals de vehicles**, destacar:

- Alguns dels guals existents son tipus barca i afecten a la totalitat de l'amplada de la vorera. Per tant els considerarem mal dissenyats.
- Les zones d'urbanització més recent o a les noves parcel·les s'hi ha posat guals tipus 40/60 que no afecten l'ample de pas mínim de 0,90m. En el cas de no permetre l'ample de pas mínim hauran de ser substituïts per guals de vorada deprimida.
- Guals de vorada deprimida. Aquest tipus de guals s'utilitzen en aquelles voreres on l'amplada impedeix la col·locació de guals tipus 120 sense impedir l'ample de pas de 0,90m.
- Guals sense tipologia definida que sempre s'afavoreixen l'accés dels cotxes per damunt dels vianants sense importar la probable creació de graons o rescuts inesperats per als vianants.



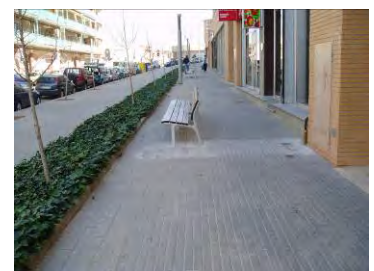
Gual tipus 40/60 mal ubicat ja que es troba al lloc d'un gual de vianants.



Gual vehicles tipus barca que ocupa tota la vorera

Pel que fa al **mobiliari urbà** existent:

- Cal prestar especial atenció a tots aquells elements del mobiliari que se situen al mig de les voreres i que no permeten l'ample de pas de 0,90. En aquest cas, tots aquests elements que trobem com són els pals de telèfon, bàculs, senyals de trànsit, armaris



Mobiliari urbà ben ubicat

d'instal·lacions o papereres s'hauran de moure a la banda exterior de la vorera sempre i quan l'ample de la vorera ho permeti.

- Alguns carrers presenten arbres que permeten l'ample de pas de 0,90m però que no tenen l'escocell protegit.
- Fitons amb una alçada inferior a 0,80m i que representen un perill per les persones amb algun tipus de deficiència visual.

S'adjunten els Plànols:

-**Plànol 26:** Sagrada Família. Pendents i Amplades de carrer

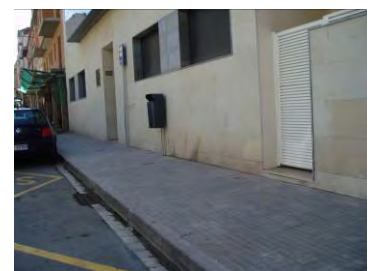
-**Plànol 27:** Sagrada Família. Estat actual i proposta



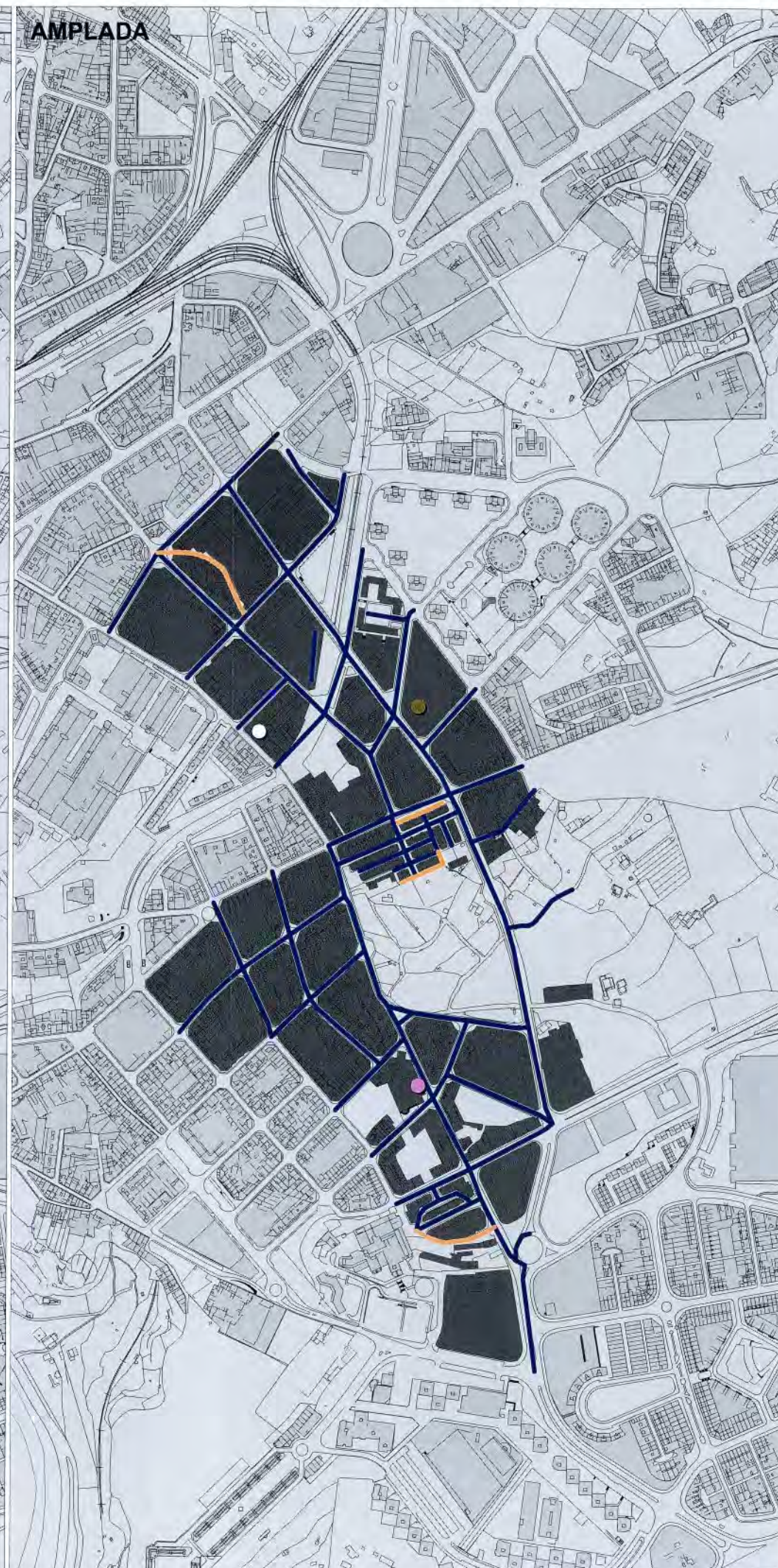
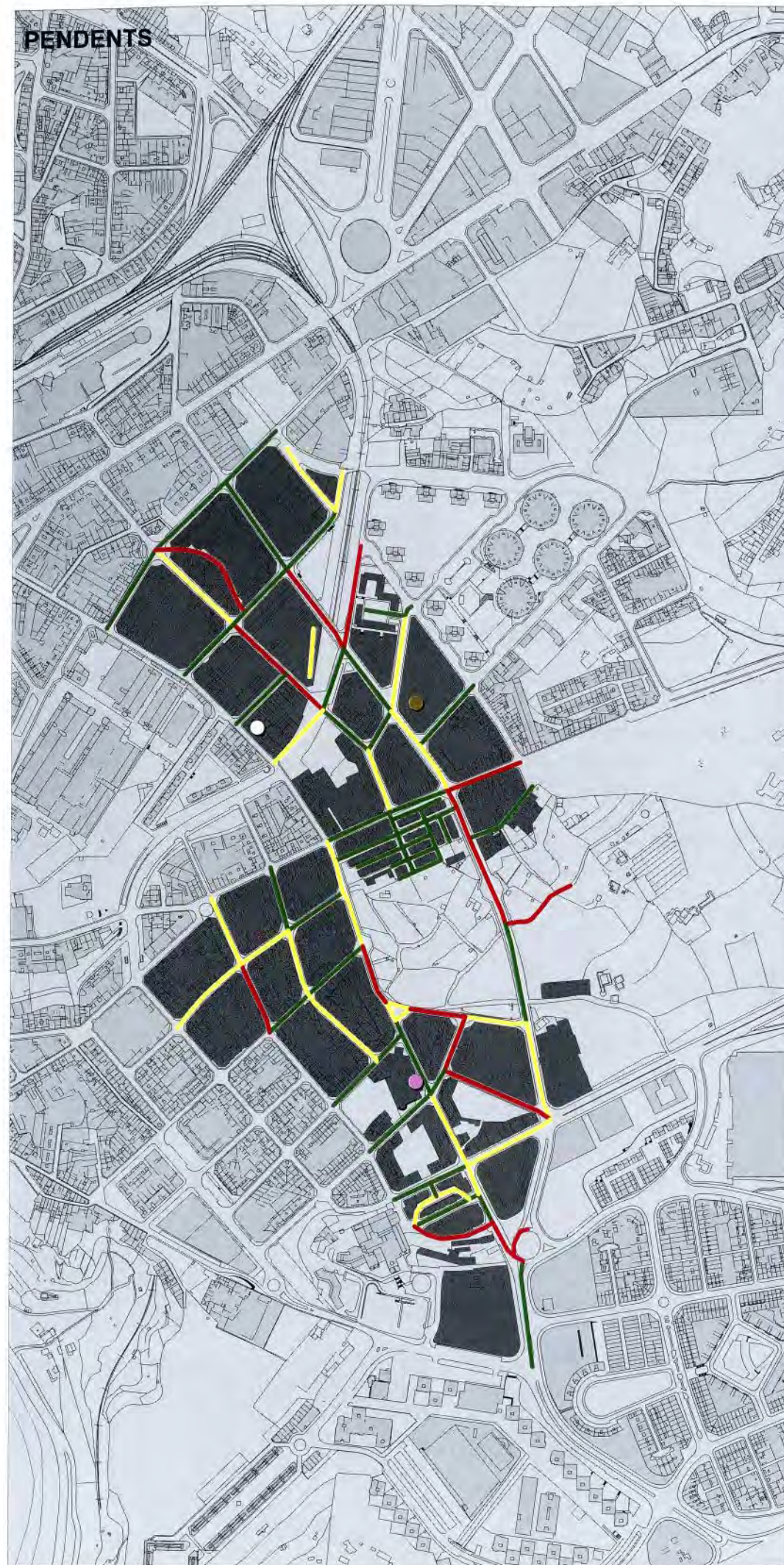
Escales sense passamans



Fitons mal dissenyats



Paperera mal ubicada



BARRI: SAGRADA FAMÍLIA EQUIPAMENTS

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religió
- Sanitat
- Seguretat
- Transport

PENDENTS

- Pendent baix ($0\% < p < 6\%$)
- Pendent mig ($6\% \leq p < 8\%$)
- Pendent mig-alt ($8\% \leq p < 10\%$)
- Pendent alt ($10\% \leq p < 12\%$)
- Pendent molt alt ($p \geq 12\%$)

AMPLADA DELS CARRERS

- Amplada $> 5,80\text{m}$
- Amplada $\leq 5,80\text{m}$



APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 MARÇ 2011

No certifico: EL SECRETARI,

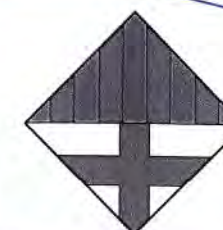
[Signature]



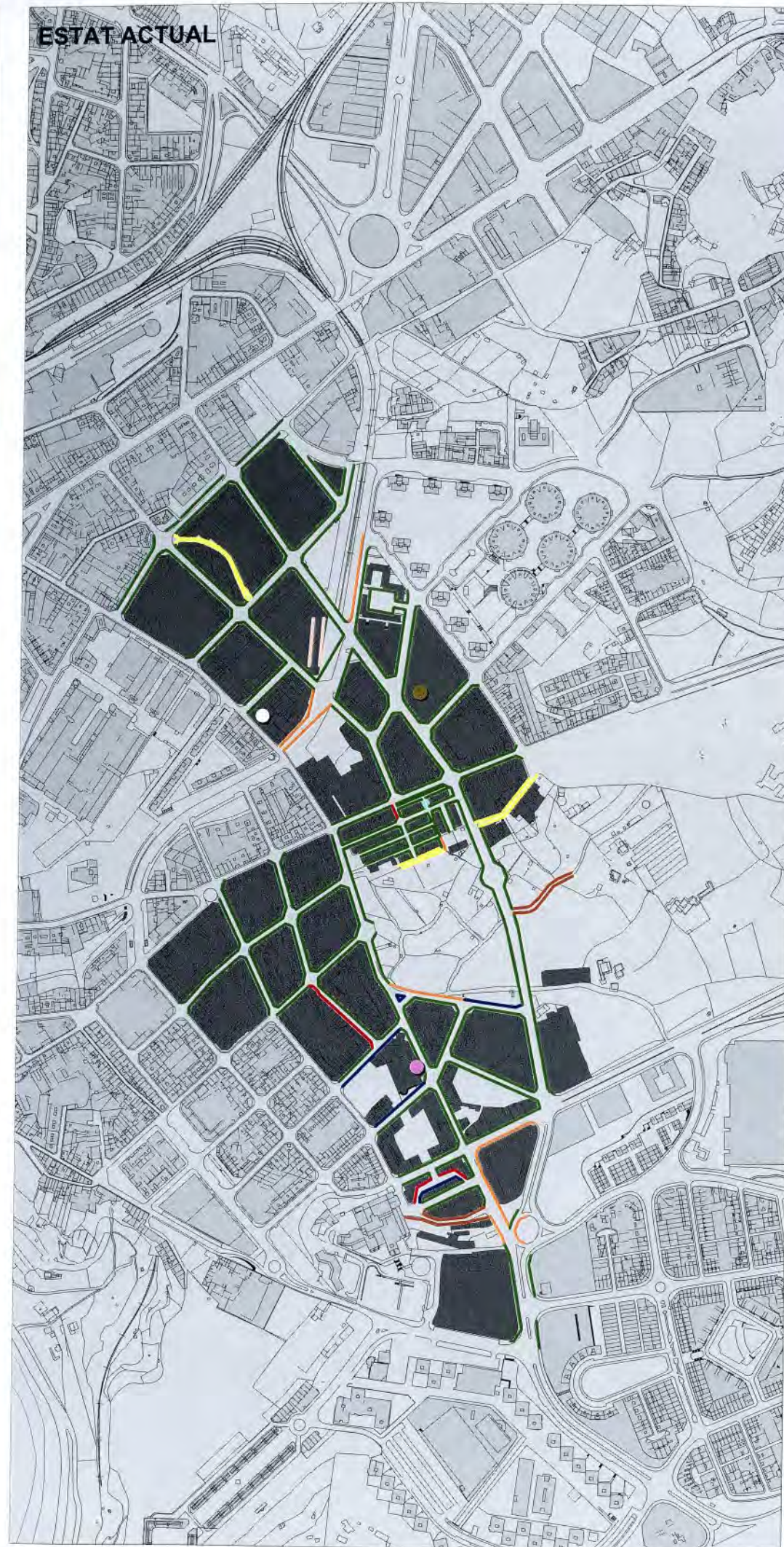
AJUNTAMENT DE MANRESA
APROVAT DEFINITIVAMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 JUNY 2012

No certifico: EL SECRETARI,



AJUNTAMENT
DE
MANRESA



BARRI: SAGRADA FAMÍLIA EQUIPAMENTS

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religios
- Sanitat
- Seguretat
- Transport



AJUNTAMENT
APROVAT D
PER ACORD

Estat actual

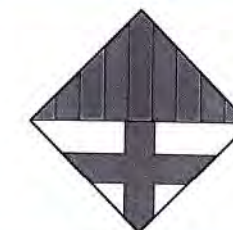
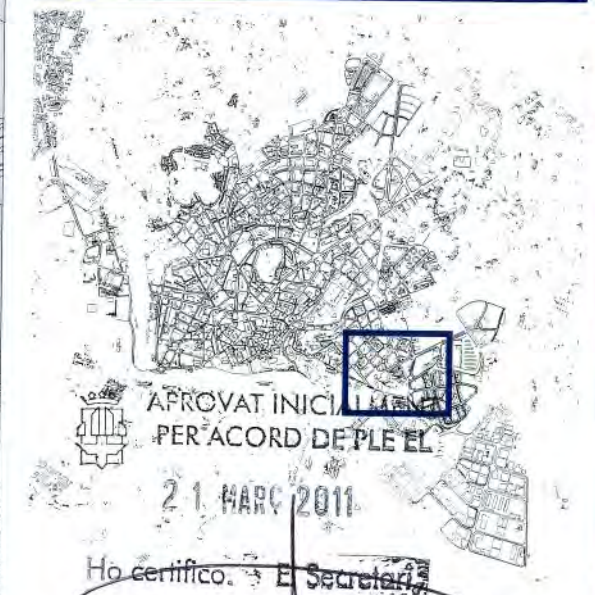
- En Obres
- Voreria < 0'90 m
- Voreria ≤ 0'90 m
- Voreria 0'90 - 1'40 m
- Voreria > 1'40 m
- Plataforma Única
- Camí
- Sense Urbanitzar
- Escales Urbanes
- Inexistència de vorera
- Espais lliures / Places

Ho certifico: EL S

21 JUN

Proposta

- Sense intervenció
- Construcció de voreres
- Plataforma única existent
- Ampliació de voreres
- Plataforma única proposta



AJUNTAMENT
DE
MANRESA

ZONA 12: CTRA. VIC – REMEI

L'extensió del barri suposa una dificultat a l'hora d'establir els límits del barri. Tot i això es possible fer una petita divisió dintre del propi barri. Per una part trobem la zona delimitada (a grans trets) per la carretera de Vic al nord, Avinguda Francesc Macià al sud, plaça dels infants al oest i plaça de prat de la riba a l'est. L'altra zona seria el polígon industrial situat a la zona nord-est resseguint la carretera de Vic que compren els carrers d'Avinyó, Artés, Navarcles, sallent i el principi de l'avinguda dels dolors.

L'**accés** principal es la Carretera de Vic que travessa tot el barri .Dins del barri trobem el carrer de Sant Ignasi que continua amb el nom d'avinguda Bertran i Serra com a eix viari important.

La tipologia edificatòria varia en funció de la zona on ens trobem. La carretera de Vic es caracteritza per una tipologia edificatòria que consta de planta baixa més 3 o 4 plantes. Un cop analitzem els carrers del interior del barri la tipologia edificatòria canvia i hi predomina la planta baixa més 2 plantes. A la zona de polígon industrial la tipologia es radicalment oposada ja que es tracta de sol destinat a ús industrial.

Pel que fa als **equipaments** existents, cal destacar : un centre sanitari, l' oficina de turisme i les piscines municipals.



*Detall pendent baix al carrer
Flors de Maig*



*Detall pendent baix a la
carretera de Vic*



*Amplada de vorera
inferior a 0,90*



*Tipologia de carrer de la zona
del polígon*

L'extensió del barri fa molt difícil establir un patró de diferenciació de **pendents**. Tot i això podríem dir que existeix un lleuger predomini de les pendents baixes davant dels carrers amb un pendent elevat.

Pel que fa a la **tipologia dels carrers**, existeixen:

- Carrers amb secció de calçada i dues voreres d'amplada superior a 1,40m. La relació entre l'amplada del carrer i l'amplada de les voreres es correcte. Aquesta tipologia la trobem a tots aquests trams de la carretera de Vic.
- Carrers amb secció de calçada i dues voreres compreses entre 0,90m i ,140m
- Carrers amb secció de calçada i dues voreres d'amplada inferior a 0,90m. Aquesta tipologia de carrer es totalment inaccessible ja que l'ample de pas mínim a les voreres, segons el codi d'accessibilitat, es de 0,90m. Exemples d'aquesta tipologia els trobem als carrers Lladó, Xiprer o Flors de Maig.
- Carrers en secció de plataforma única. Aquesta tipologia s'utilitza en aquells carrers amb una amplada insuficient per ubicar una secció de carrer i dues voreres de 0,90m d'ample. El carrer del Remei o el carrer de les Reparadores en son dos clars exemples.
- Carrers amb una inexistència de vorera en un dels laterals, o bé amb inexistència de vorera intermitent. En la majoria dels casos, aquesta inexistència de vorera es deu a que la parcel·la envaeix la via pública.
- Carrers d'escaleres urbanes. Tot i ser inaccessibles per a persones amb cadires de rodes cal que presentin un disseny correcte.



Carreró sense urbanitzar



*Secció de carrer en plataforma
única*



Paviment formigonat



Detall panot prefabricat

- Carrers sense urbanitzar. Aquesta tipologia s'acostuma a trobar en carrerons sense cap funció per als vianants ja que s'utilitzen com a entrades de pàrkings. Tot i això les considerem totalment intransitables i, per tant, totalment inaccessibles.

En quant als **paviments** ,existeixen:

- Panot prefabricat de 4 o 9 pastilles.
- Panot estriat de 20x20
- A la zona del polígon industrial hi predomina el paviment formigonat i enrasat.

Pel que fa als **guals de vianants**, trobem:

- Inexistència de guals a la majoria de cruïlles del polígon. Puntualment trobem algun gual del tipus barca mal dissenyat perquè no permet inscriure un cercle de 1,20m de diàmetre entre el gual i la façana. Tampoc disposen de franja de paviment diferenciat per a invidents.
- Inexistència de guals a la majoria de cruïlles del barri.
- Guals tipus barca mal dissenyats que no permeten la inscripció d'un cercle de 1,20m de circumferència entre el gual i la façana. Tampoc presenten la franja de paviment diferenciada.
- Puntualment es troben guals del tipus deprimits en tram recte. Tot i ser la única manera de ficar un gual en aquestes voreres tan estretets està mal executats, ja que la zona enrasada no té les mides necessàries. En aquest cas si que trobem el paviment per a invidents situat de forma correcta.



Inexistència de gual de vianants



Gual de vianants sense paviment per invidents



Gual tipus barca mal dissenyat al polígon



Gual tipus barca mal dissenyat

En quant als **guals de vehicles**, destaquem:

- A la zona del polígon industrial trobem guals del tipus 40/60.
- Guals tipus 40/60 en voreres inferiors a 0,90cm. Aquest tipus de guals els considerem mal dissenyats ja que no permeten el pas dels vianants per la vorera. Hauran de ser substituïts per altres que no interfereixin al pas dels vianants.
- Guals de vorada deprimida. Aquest guals els trobem ubicats en voreres d'amplada inferior a 0'90 metres.
- En alguns carreres trobem guals al de tipologia no tipificada. El disseny d'aquests guals varia en funció dels pendents dels carrers i de la ubicació dels accessos, i sempre afavoreix l'accés dels cotxes per damunt del trànsit de vianants per les voreres, creant graons aïllats o recrescuts inesperats.



Gual tipus 120 ubicat en vorera d'amplada insuficient



Gual de vehicles ben ubicat

Pel que fa al **mobiliari urbà** existent:

- Cal recordar que tots els elements situats en voreres d' amplades iguals o inferiors a 0,90m suposen un perill per a les persones i, per tant, hauran de ser eliminats. És el cas de bàculs, senyals de transit i pals de telèfon.
- A la carretera de Vic la majoria dels elements els trobem situats la franja exterior de la vorera i per tant, estan ben situats doncs no suposen cap obstacle.
- Puntualment trobem fitons d'alçada inferior a la indicada al Codi d'Accessibilitat.



Gual de vorada deprimida en vorera d'amplada insuficient



Fitons mal dissenyats

- Bústies de correus mal dissenyades ja que no permeten la inscripció d'un cercle de 1,50m i la ranura no se situa entre 1,00m i 1,40m respecte al terra.

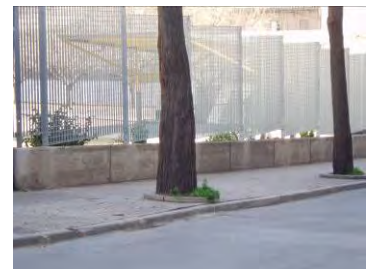
S'adjunten els Plànols:

-Plànol 28: Ctra. Vic - Remei. Pendents i Amplada dels carrers

-Plànol 29: Ctra. Vic – Remei. Estat actual i proposta



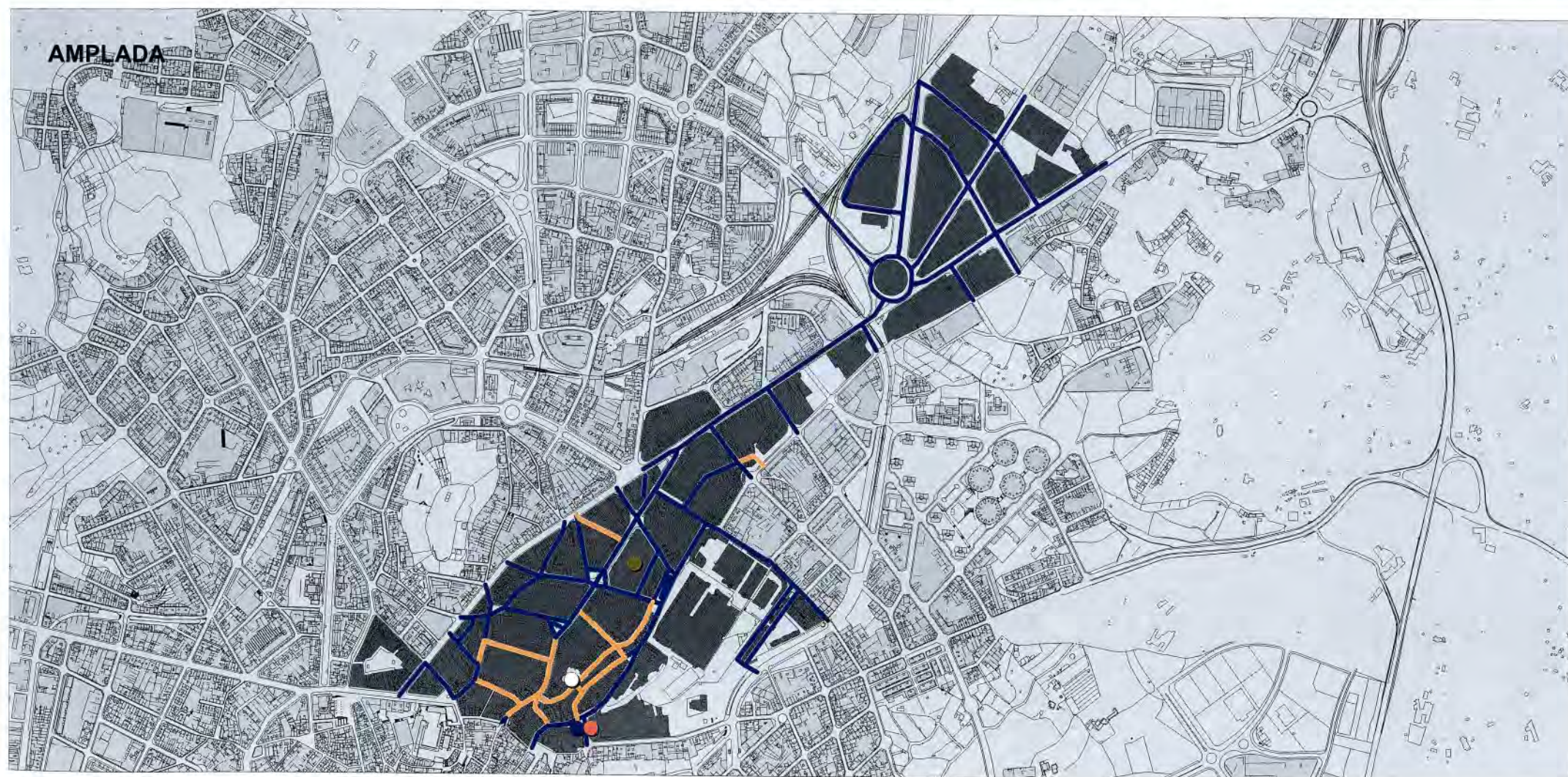
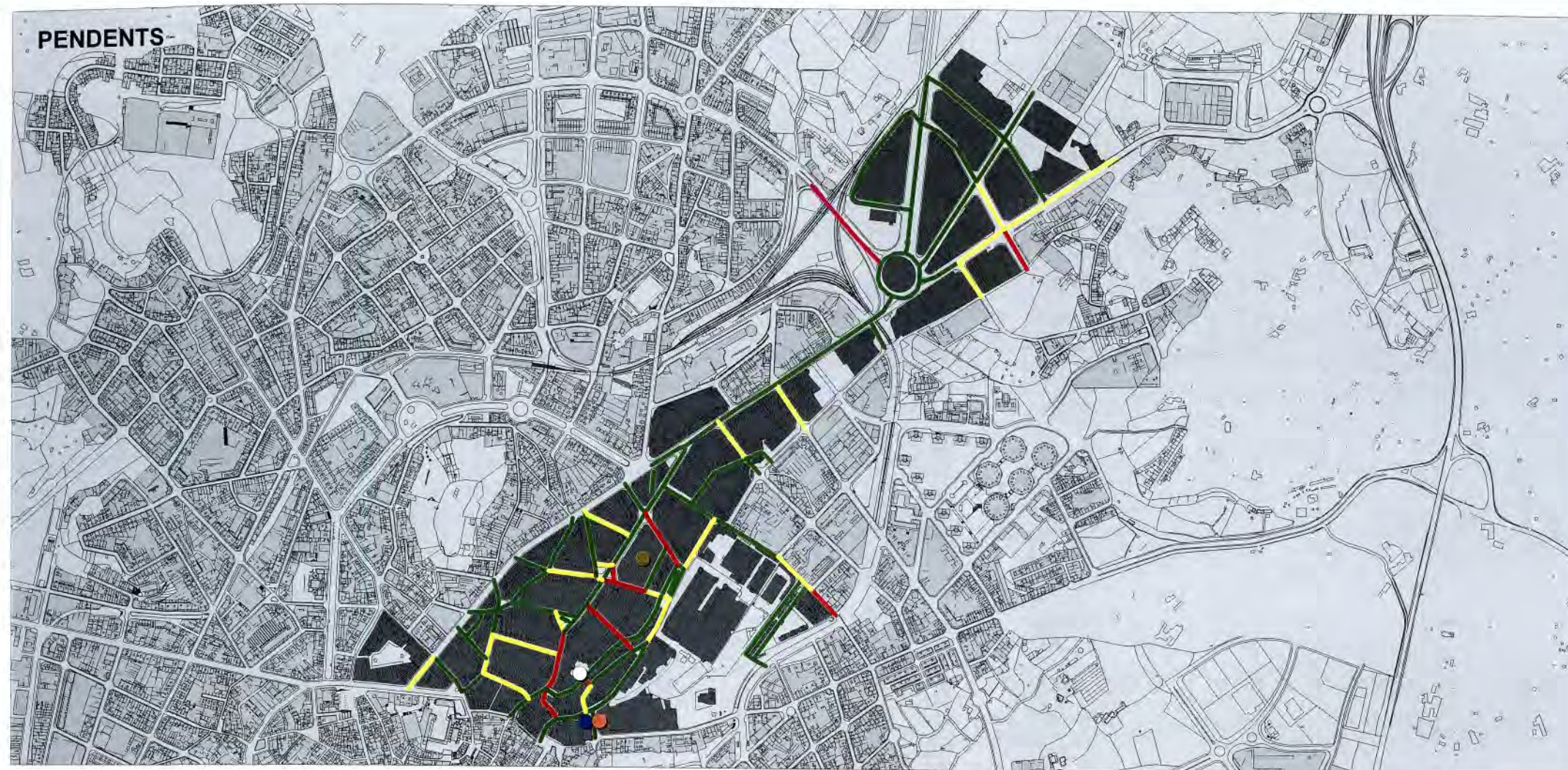
Bústia de correus mal dissenyada



Arbre amb escocell protegit



Bústia de correus i paperera mal ubicades



**BARRI: CTRA. VIC - REMEI
EQUIPAMENTS**

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religios
- Sanitat
- Seguretat
- Transport

PENDENTS

- Pendent baix ($0\% < p < 6\%$)
- Pendent mig ($6\% \leq p < 8\%$)
- Pendent mig - alt ($8\% \leq p < 10\%$)
- Pendent alt ($10\% \leq p < 12\%$)
- Pendent molt alt ($p \geq 12\%$)

AMPLADA DELS CARRERS

- Amplada $> 5,80m$
- Amplada $\leq 5,80m$

APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 MARÇ 2011

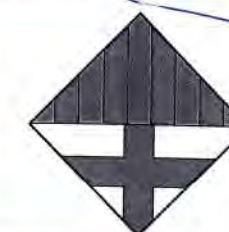
Ho certifico: El Secretari,



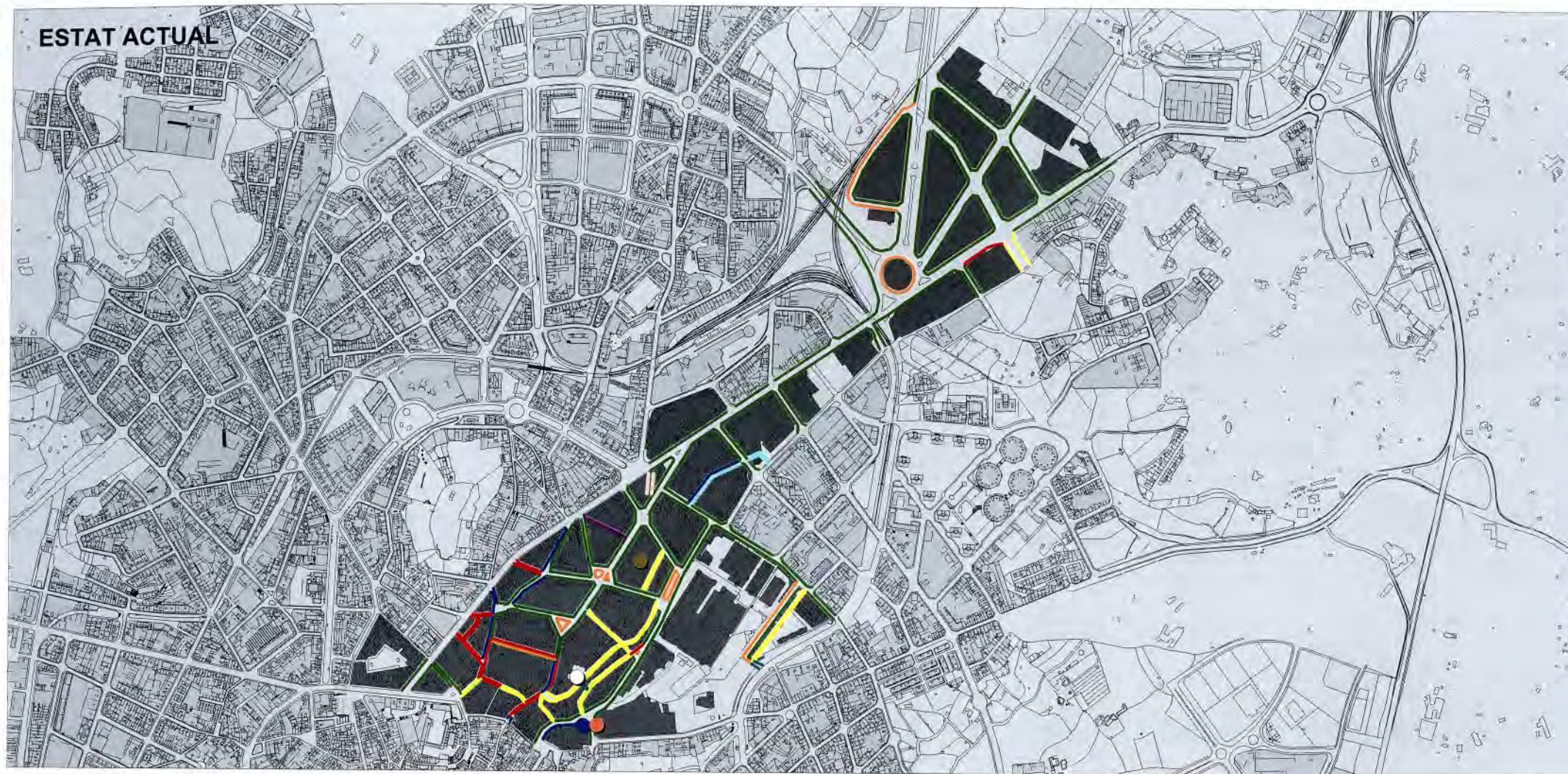
AJUNTAMENT DE MANRESA
APROVAT DEFINITIVAMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 JUNY 2012

Ho certifico: EL SECRETARI,



AJUNTAMENT
DE
MANRESA



**BARRI: CTRA. VIC - REMEI
EQUIPAMENTS**

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religios
- Sanitat
- Seguretat
- Transport



Estat actual

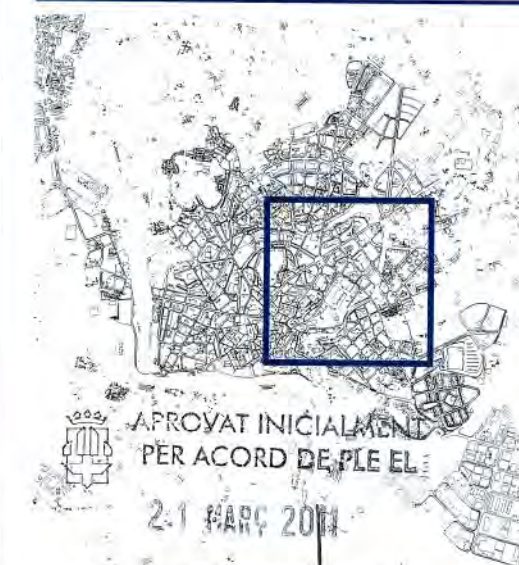
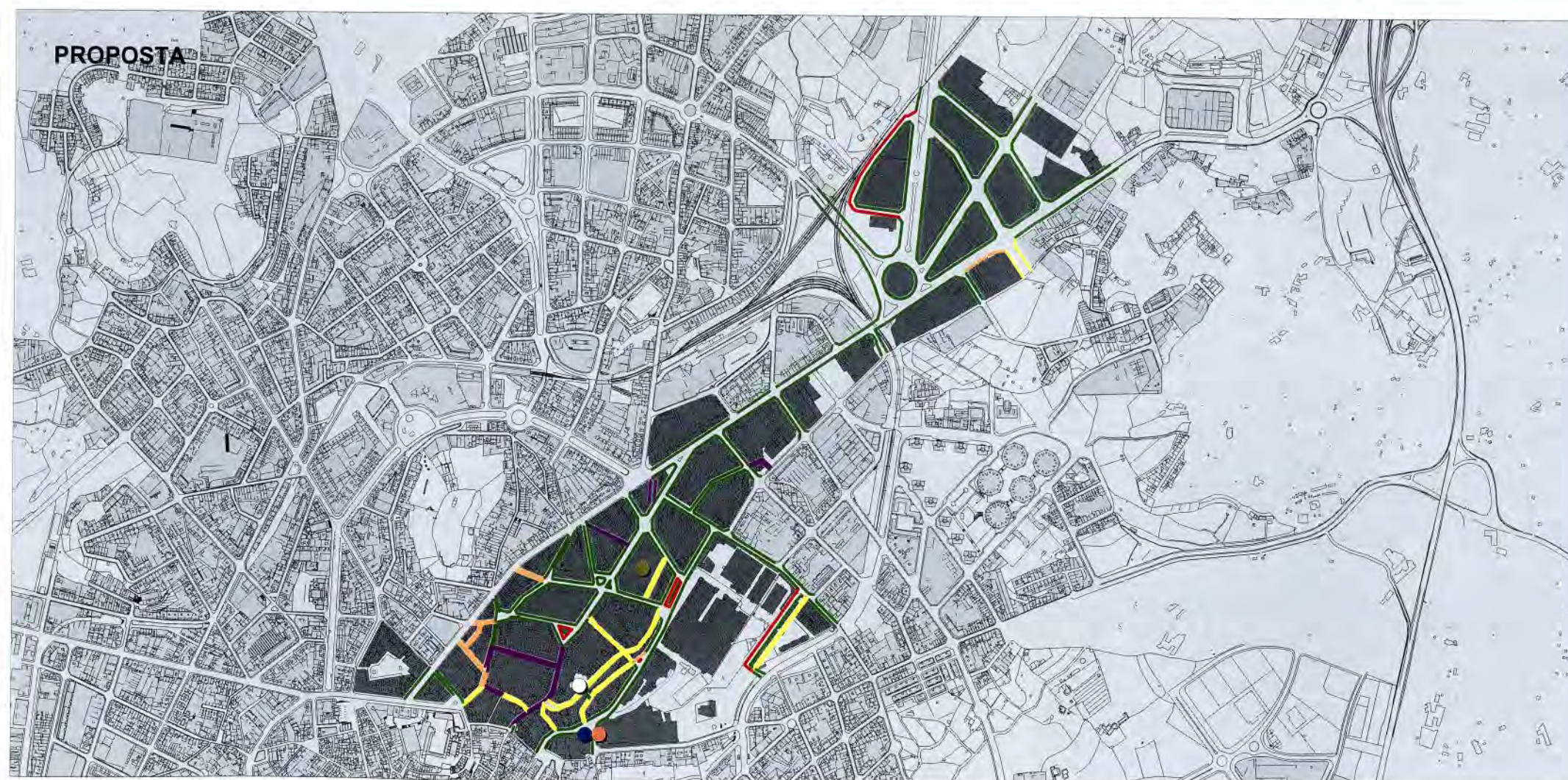
- En Obres
- Vorera < 0'90 m
- Vorera = 0'90 m
- Vorera 0'90 - 1'40 m
- Vorera > 1'40 m
- Plataforma Única
- Camí
- Sense Urbanitzar
- Escales Urbanes
- Inexistència de vorera
- Espais lliures / Places

Ho certifico: EL

21 JUL

Proposta

- Sense intervenció
- Construcció de voreres
- Plataforma única existent
- Ampliació de voreres
- Plataforma única proposta



APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 MARÇ 2011

Ho certifico: El Secretari



**AJUNTAMENT
DE
MANRESA**

ZONA 13: ANTIC

El topònim d'aquest barri fa referència a la seva història, doncs es tracta de l'espai més antic de la ciutat. Es troba situat al marge esquerre del riu Cardener i ocupa una posició bastant cèntrica en relació a la resta del municipi. Actualment, es troba delimitat pels carrers Muralla de Sant Francesc (oest), Muralla del Carme (nord), Via de Sant Ignasi (est), i pel Passeig del riu al sud.



Façana de la Seu de Manresa

L'**accés** a la zona des de les altres parts de la ciutat es pot realitzar de diferents maneres gràcies a la gran quantitat de eixos que connecten el barri Antic amb la resta del municipi. Tot i això, en destaquem la Carretera de Cardona, el Passeig de Pere III, la Via de Sant Ignasi i el Passeig del Riu. Dins el teixit urbà del barri, cal destacar alguns eixos pel seu caràcter estructurador; És el cas dels carrers Alfons XII, de les Barreres o del Carme.



Plaça Major

Es tracta d'un barri altament densificat, on la proporció de l'espai públic envers el privat resulta molt petita. L'evolució que ha patit aquesta zona al llarg de la història es veu reflectida en l'actualitat en la enorme complexitat d'aquest espai. Per una banda cal citar el predomini d'un teixit residencial a la zona, però també cal fer referència a la gran quantitat de serveis i comerços que es poden trobar. L'alçada dels edificis varia tot i que acostumen a tenir més de 3 plantes d'alçada. Cal destacar les nombroses actuacions d'arranjament i millora que s'estan duent a terme en l'actualitat tant a nivell d'edificacions (reforma de



Parc de la Seu

façanes, etc.), com a nivell de via pública (obertura de nous carrers, creació d'espais oberts, etc.).

Pel que fa als **equipaments** existents, cal destacar la gran quantitat de serveis públics que s'ofrenen des d'aquest espai. Alguns exemples són la Casa Torrents, situada a la Plaça de Fius i Palà, l'Alberg de Joventut, a la Plaça del Mil-Centenari, o l' Ajuntament, situat a la Plaça Major.

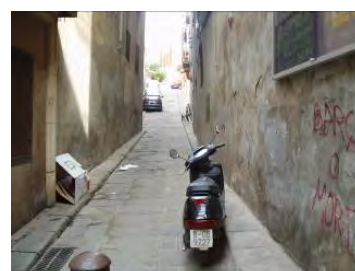
La heterogeneïtat del relleu sobre el qual s'assenta aquest barri es veu reflectida en la gran alternança de **pendents** que trobem. Per una banda, cal destacar tots aquells carrers propers o que van a parar a la Plaça major, doncs la majoria té uns valors de pendent molt elevats. És el cas dels carrers Baixada de Pópul, Bisbe, o Baixada dels Jueus. Per altre costat, segons ens dirigim cap a la perifèria del barri, trobem morfologies més aplanades. Alguns exemples són els carrers Mel, Urgell o de les Barreres.

Pel que fa a la **tipologia dels carrers**, existeixen:

- Carrers amb una secció en calçada i dues voreres laterals d'amplada inferior a 0'90m. La majoria d'aquests carrers presenten una relació molt desproporcionada entre l'amplada de carrer i l'amplada de voreres, donant sempre prioritat al vehicle davant del vianant. És el cas dels carrers Arbones, Fontanet o Pedregar. En alguns casos trobem vehicles mal estacionats, situats a sobre de les voreres. Aquest fet es dona quan l'amplada de la calçada es insuficient per a reservar un espai per aparcar.



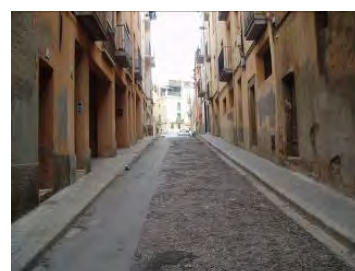
Detall Pendent Baix



Detall Pendent Elevat

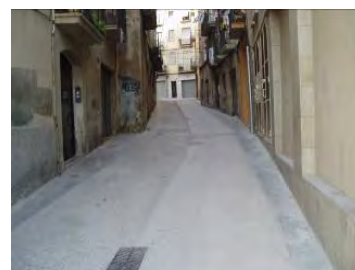
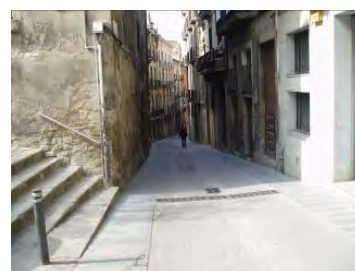
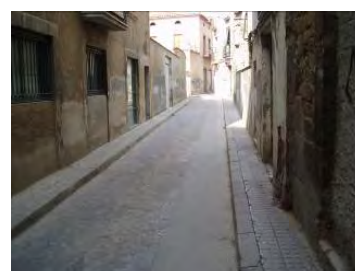


Detall Penent Elevat



Detall Pendent Elevat

- Carrers amb vorera a un sol costat. Existeixen alguns trams on de manera puntual es dona aquest fet. Això es deu a que l'amplada total del carrer no permet la construcció de voreres a banda i banda. Aquest fet provoca un cert desequilibri i malestar entre els veïns de la zona, a l'hora que crea greus problemes des del punt de vista de l'accessibilitat, doncs la vorera actua com una barrera arquitectònica de difícil accés. L'actuació als trams que tinguin aquesta tipologia haurà d'anar dirigida a la creació d'una plataforma única i per altra banda, a la regulació d'usos mitjançant la col·locació d'elements de mobiliari urbà. Des del punt de vista de la mobilitat de vehicles, s'hauran d'establir mesures per a la reducció de la velocitat, com ara la col·locació de franges de paviment sonoro-reductor a la calçada. Altres opcions seran les de tancar aquests carrers a la circulació o, si més no establir uns horaris tant per a la circulació de vehicles.
- Carrers amb una secció en calçada i dues voreres laterals d'amplada superior a 1'40. La seva existència es dona de manera molt puntual, i les seves característiques responen a actuacions recents. El millor exemple per definir aquesta tipologia, és el Carrer d'Alfons XII
- Carrers amb una secció de Plataforma Única. El seu predomini és força elevat en aquest espai degut a la poca amplada que tenen els carrers. Recordem que segons el Codi d'Accessibilitat de Catalunya, qualsevol tram de carrer que tingui

*Detall Voreres inferiors a 0'90m**Detall Plataforma Única**Detall Plataforma Única**Detall Voreres inferiors a 0'90m*

una amplada inferior a 5'80 metres, s'haurà de transformar en plataforma única. Aquest càlcul s'extreu de la conveniència de tenir voreres de 1'5 metres a banda i banda, que permetin la col·locació d'elements de mobiliari urbà i siguin totalment accessibles, i 1'80 metres per a la circulació de vehicles a la calçada. Alguns exemples que trobem amb aquesta tipologia són els carrers Urgell, de les Barreres, Àngel Guimerà i Nou.

- Carrers que en l'actualitat es troben totalment aixecats per les obres de transformació i remodelació que s'estan realitzant a la zona. La inexistència de voreres en aquests eixos ha de ser per tant puntual.
- Carrers amb una tipologia d'escaleres urbanes. Donats els grans pendents que trobem en aquest barri, es dona sovint l'existència de carrers escalonats. En aquests casos, des del punt de vista de l'accessibilitat, les millores a aplicar són reduïdes, doncs es considera que tots aquells trams amb un fort pendent mai podran ser accessibles. En tot cas, les actuacions hauran d'anar dirigides a l'acondicionament i millora del disseny de les escaleres. Un exemple és el carrer Baixada dels Drets, on es proposa la col·locació de baranes i passamans laterals i la adequació de l'alçada d'alguns graons amb alçada actual superior a 16 cm.
- Existència de diverses places i parcs. Alguns exemples són la Plaça dels Infants, la plaça



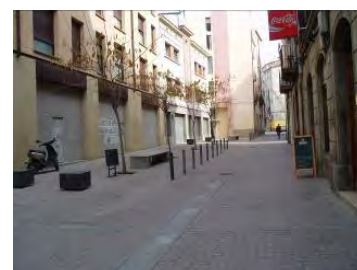
Detall Voreres inferiors a 0'90m



Detall Voreres amb amplada superior a 1'40m



Detall plaça pública



Detall Plataforma única

Europa, la Plaça del Mil-Centenari, o la Plaça de la Música.

En quant als **paviments**:

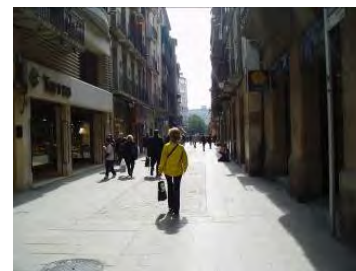
- Existència de panot d'imitació de llamborda.
- Alguns carrers presenten paviment formigonat i totalment enrasat.
- Existència de panot prefabricat de tamany 20x20 cm.
- Existència de peces de pedra pulida.

Pel que fa als **guals de vianants**:

- Inexistència de guals de vianants en la majoria de les cruïlles. Aquest fet es dona com a conseqüència de l'amplada inferior a 0'90 de gairebé totes les voreres d'aquest espai, doncs això impossibilita la construcció de cap tipus de gual per a vianants que sigui accessible.
- El gran percentatge de plataformes úniques existents en aquest espai fa que, en molts casos, la col·locació de guals sigui totalment innecessària.
- Existència de guals tipus 120 ben dissenyats. La seva ubicació respon als espais on s'han dut a terme les actuacions més recents i el seu disseny sempre obeeix a les mesures establertes pel Codi d'Accessibilitat. Tot i això, en alguns casos hi ha inexistència de paviment diferenciat (fonamental per a aquelles persones amb algun grau de disminució visual, doncs indica el punt i la direcció de creuament). També trobem alguns d'aquests guals sense



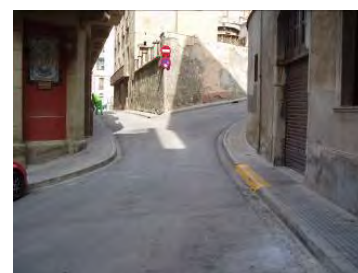
Detall Plataforma única



Detall Plataforma única



Detall carrer escalonat



*Detall
inexistència guals de vianants*

proteccions laterals, fet que caldrà corregir amb la col·locació d'algun element de mobiliari urbà. Un exemple de guals tipus 120 el trobem al carrer Sant Francesc.

- La majoria dels guals existents presenta la senyalització pintada a la calçada dels passos.

Pel que fa als **guals de vehicles**:

- La majoria dels accessos dels vehicles al interior de les parcel·les edificades presenten guals no tipificats. De manera que el disseny d'aquests guals varia en funció dels pendents dels carrers i de la ubicació dels accessos, i sempre afavoreix l'accés dels cotxes per damunt del trànsit de vianants per les voreres creant graons aïllats o recrescuts inesperats. En alguns casos constitueixen un obstacle al estar ubicats en voreres d'amplada igual o inferior a 0'90m.
- En alguns carrers cal destacar l'existència de guals de vehicles no tipificats que gràcies a l'amplada de les voreres i a la inexistència de pendents, es consideren ben dissenyats perquè permeten la circulació de persones sense crear obstacles.
- Existència de guals tipus barca que ocupen tot l'espai de la vorera. Aquests guals suposen un greu obstacle per a la circulació de vianants, doncs donen lloc a pendents transversals i/o longitudinals que poden afectar seriosament a persones de mobilitat reduïda. Recordem que un disseny adequat d'aquest tipus de guals es dona quan permet una amplada de pas mínima de 0'90m entre la línia de façana i el seu inici.



Detall gual tipus 120 sense paviment diferenciat



Detall inexistència gual de vianants



Detall gual tipus 120 sense paviment diferenciat



Detall inexistència de gual per a vehicles

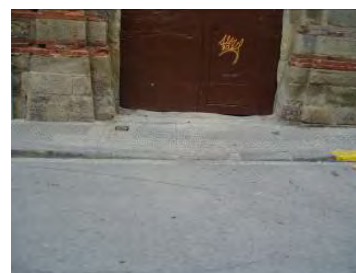
- Existència de guals tipus 20/40/60 que no permeten una amplada de pas mínima de 0'90 i per tant es consideren mal dissenyats.

Pel que fa al **mobiliari urbà** existent:

- En primer lloc cal destacar l' existència d'elements ben dissenyats en alguns carrers de recent urbanització. És el cas de senyals de trànsit, bàculs i alguns arbres que tenen l'escocell protegit. La seva ubicació acostuma a situar-se a la franja exterior de la vorera, i per tant no suposen cap obstacle per a les persones.
- Puntualment trobem itineraris de vianants tallats per la reculada dels edificis.
- Cal citar també la existència puntual d'espais que presenten un dèficit important a nivell de paviments, i que per tant poden arribar a ser perillosos.
- Predomini molt abundant de fitons i jardineres amb una alçada inferior a 0'80m. Es tracta d'elements molt perillosos perquè són molt difícils de detectar per les persones amb deficiències visuals. En alguns casos, es troben ubicats en voreres d'amplada inferior a 0'90, motiu pel qual encara són més perillosos. Cal destacar l'existència de fitons tipus bola. Aquesta tipologia, tot i estar molt estesa pels municipis catalans, es considerada molt perillosa i punt de conflicte habitual.
- En alguns carrers trobem pals d'instal·lacions, rètols, senyals, rellotges d'instal·lacions i papereres ubicades al costat de la façana. En



Detall gual de vehicles tipus 20/40/60 mal dissenyat



Detall gual vehicles tipus barca mal dissenyat



Detall Armaris d'instal·lacions mal ubicats



Detall arbre amb l'escocell sense cobrir.

aquests casos, aquests elements són considerats perillosos perquè no deixen una franja de 0'90 metres des de l'inici de la façana. A l'hora d'actuar, s'hauran de valorar les característiques de les voreres on es troben aquests elements, per analitzar si es poden reubicar a la franja exterior, o bé per si s'han de retirar.

- Existència de papereres mal dissenyades perquè sobresurten més de 15 cm de la façana i són difícils de detectar pel la seva alçada de vol.
- Existència d'un gran nombre d'escaleres i rampes urbanes. Als dos casos, sovint es dona una inexistència de baranes i passamans als dos costats. En el cas de les rampes, es dona el cas de que algunes presenten un percentatge d'inclinació superior al establert pel Codi d'Accessibilitat
- Pel que fa a les baranes i passamans, en molts casos no es respecten les mides senyalades pel Codi d'Accessibilitat. Recordem que aquests elements han de tenir una alçada mínima de 0'80 metres, i que els passamans han de tenir un disseny totalment arrodonit.
- Existència de bancs que no disposen de respalller. La seva ubicació es relaciona amb espais de recent actuació.
- Existència d'arbres que tenen l'escocell sense protegir i suposen per tant un greu perill per a la circulació de les persones. En aquests casos, cal instal·lar una reixa protectora que no permeti l'aparició de graons aïllats.



Detall locutori no adaptat



Detall fitons mal dissenyats

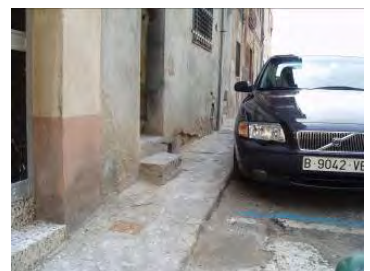


Detall fitons mal dissenyats i mal ubicats



Detall banc mal dissenyat

- Existència puntual de terrasses sense senyalitzar correctament. Són producte de l'acció privada, i en aquests casos, caldrà adequar aquestes zones mitjançant una correcta senyalització.
- Existència d'armaris d'instal·lacions situats immediatament al costat de la façana. La seva disposició no permet els 0'90 metres de pas mínim, i per tant es consideren elements perillosos. Es proposa reubicar-los a la part externa de la vorera (sempre i quan aquesta tingui una amplada adequada).
- Existència de contenidors d'escombreries mal dissenyats i mal ubicats. Puntualment els trobem pegats a la façana i per tant, impedeixen el pas. A més, cal recordar que els mecanismes d'obertura han d'estar situats a una alçada entre 1 metre i 1'40 m respecte del terra.
- Existència de locutoris telefònics mal dissenyats. Recordem que segons el Codi d'Accessibilitat, per a que aquests elements siguin adaptats, com a mínim, l'alçada d'una de les cabines ha d'estar entre 1 metre i 1'40 metres respecte del terra.
- Existència de contenidors soterrats ben dissenyats. Són producte de les últimes actuacions i un exemple el trobem a la Plaça Major.
- Puntualment trobem graons d'accés a cases particulars que envaeixen l'espai públic de la vorera. Cal dir que l'actuació anirà dirigida, no a l'eliminació d'aquests elements (considerats

*Detall escales mal dissenyades**Detall retranqueig façana**Detall gra accés casa*

molt perillosos), però si a l'establiment de mesures per tal de que a l'hora de planificar i reurbanitzar un espai, no es tornin a donar.

- Existència puntual de plans inclinats es a dir, canvis sobtats del pendent del carrer. En aquests casos la proposta haurà d'anar dirigida a la correcta senyalització d'aquests punts mitjançant la col·locació d'un paviment diferenciat.



Detall Pla Inclinat

S'adjunten els plànols:

- **Plànol 30:** Antic: Pendants i Amplades de Carrer
- **Plànol 31:** Antic: Estat actual i Proposta



BARRI: ANTIC EQUIPAMENTS

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religió
- Sanitat
- Seguretat
- Transport

PENDENTS

- Pendent baix ($0\% < p < 6\%$)
- Pendent mig ($6\% \leq p < 8\%$)
- Pendent mig - alt ($8\% \leq p < 10\%$)
- Pendent alt ($10\% \leq p < 12\%$)
- Pendent molt alt ($p \geq 12\%$)

AMPLADA DELS CARRERS

- Amplada $> 5,80m$
- Amplada $\leq 5,80m$



APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 MARÇ 2011

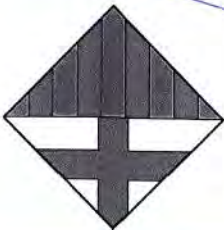
No certifico: El Secretari,



AJUNTAMENT DE MANRESA
APROVAT DEFINITIVAMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 JUNY 2012

No certifico: EL SECRETARI,



AJUNTAMENT
DE
MANRESA

ESTAT ACTUAL



BARRI: ANTIC EQUIPAMENTS

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religios
- Sanitat
- Seguretat
- Transport



AJUNTAMENT
APROVAT DEFINITIVAMENT
PER ACORD DE PLE

21 JUNY 2011

Ho certifico: EL SECRETARI

Estat actual

- En Obres
- Vorera < 0'90 m
- Vorera = 0'90 m
- Vorera 0'90 - 1'40 m
- Vorera > 1'40 m
- Plataforma Única
- Camí
- Sense Urbanitzar
- Escales Urbanes
- Inexistència de vorera
- Espais lliures / Places

Proposta

- Sense intervenció
- Construcció de voreres
- Plataforma única existent
- Ampliació de voreres
- Plataforma única proposta

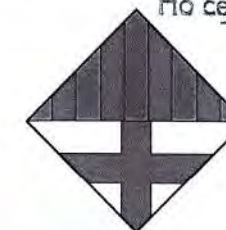
PENDENTS



APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE

21 MARÇ 2011

Ho certifico: El Secretari



AJUNTAMENT
DE
MANRESA

ZONA 14: BALCONADA

Aquest barri rep el nom per la privilegiada posició que ocupa, doncs es troba situat sobre un petit turó des del qual es poden obtenir unes vistes privilegiades del paisatge que envolta la ciutat de Manresa. Es troba situat a la perifèria de Manresa, a la banda sud-est, i delimita pels carrers de Sant Joan de Déu i Pont de Vilomara.

L'**accés** a la zona es fa fonamentalment pels dos carrers anteriorment mencionats, a través dels quals s'accedeix als carrers D'Oleguer Miró i Josep Guitart, que estructurin el barri internament.

Es tracta d'un barri amb una tipologia clarament residencial, on predominen les edificacions aïllades de tres, quatre i fins i tot cinc alçades. D'altra banda, cal destacar la gran quantitat d'espais veïnals, intersticials entre edificis, existents en aquesta zona.

Pel que fa als **equipaments** públics existents en aquest barri, destaquem L'Escola Bressol la Lluna i el CEIP Jaume Serra, tots dos situats al Passeig de Sant Jordi de la Balconada.

Pel que fa als **pendents**, el relleu predominant dóna com a resultat l'aparició de carrers amb percentatges força elevats. Aquest és el cas del carrer de Josep Guitart.

Pel que fa a la **tipologia dels carrers**, existeixen:



Detall tipologia de plataforma única



Detall inexistència de vorera



Detall paviment prefabricat 20x20cm



Detall inexistència de gual de vianants

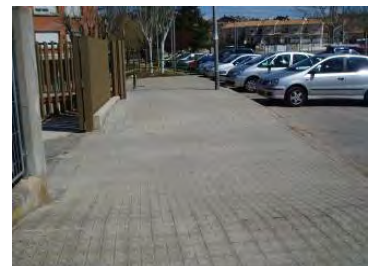
- Carrers amb una secció en calçada i dues voreres laterals d'amplada superior a 1'40. En aquests casos, la proporció entre l'espai destinat per a la mobilitat de vehicles i el destinat per als vianants, es considera adequada, doncs permet l'adequació i creació d'itineraris accessibles a les voreres.
- Carrers amb una secció de Plataforma Única. L'existència d'una gran quantitat d'espais interior, de caràcter exclusivament veïnal, afavoreix l'existència d'aquesta tipologia. És el cas del Carrer d'Oleguer Miró.
- Carrers amb una tipologia d'escales urbanes. Donats els pendents que trobem a Balconada, puntualment trobem carrers esglaonats. En aquests casos, des del punt de vista de l'accessibilitat, les millores a aplicar són reduïdes, doncs es considera que tots aquells trams amb un fort pendent mai podran ser accessibles. En tot cas, les actuacions hauran d'anar dirigides a l'acondicionament i millora del disseny de les escales. Un exemple es dona a la Plaça de la Balconada, on s'hauria de modificar l'alçat i estesa d'alguns graons.
- Carrers amb inexistència de vorera a una banda. Aquesta característica es dona com a resultat de la posició perifèrica del carrer envers el conjunt del barri. Un exemple el tenim al Carrer de Josep Esteve. Tenint en compte que es tracta d'espais de possible creixement a curt termini, caldria doncs actuacions dirigides a la creació de voreres accessibles.



Detall construcció de gual tipus 120 ben dissenyat



Detall gual tipus 120 ben dissenyat



Detall gual de vehicles tipus barca mal dissenyat



Detall marquesina ben dissenyada

- Existència 3 places: Plaça de la Balconada, Plaça de l'Amistat i finalment, la plaça que culmina el carrer d'Oleguer Miró.

En quant als **paviments**:

- Alguns carrers presenten paviment formigonat i totalment enrasat.
- Existència de panot prefabricat 20x20 cm.



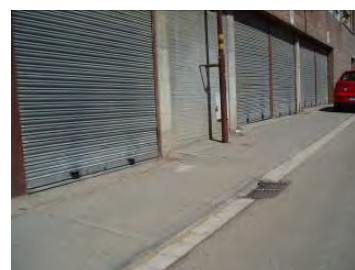
*Detall fitons
mal dissenyats*

Pel que fa als **guals de vianants**:

- Inexistència de guals de vianants en algunes de les cruïlles. Aquest fet impossibilita la creació d'itineraris accessibles, doncs provoca que les mateixes voreres actuïn com a barreres arquitectòniques.
- Existència de guals tipus 120 ben dissenyats. La seva ubicació respon als espais on s'han dut a terme les actuacions més recents i el seu disseny sempre obeeix a les mesures establertes pel Codi d'Accessibilitat. Cal destacar també que en tots els casos trobem el paviment diferenciat ben col·locat, senyalant la direcció de creuament correcta.
- Tots els pas de vianant presenten la corresponent senyal horitzontal indicada a la calçada.



*Detall escales sense baranes
ni passamans*



Detall graó aïllat

Pel que fa als **guals de vehicles**:

- Existència de guals tipus barca que ocupen tot l'espai de la vorera. Aquests guals suposen un greu obstacle per a la circulació de vianants, doncs donen lloc a pendents transversals i/o



Detall graó aïllat

longitudinals que poden afectar seriosament a persones de mobilitat reduïda. Recordem que un disseny adequat d'aquest tipus de guals es dona quan permet una amplada de pas mínima de 0'90m entre la línia de façana i el seu inici.

- Existència de guals tipus 20/40/60 que permeten una amplada de pas mínima de 0'90 i per tant es consideren ben dissenyats.

Pel que fa al **mobiliari urbà** existent:

- En primer lloc cal destacar l' existència d'elements ben dissenyats en alguns carrers de recent urbanització. És el cas del Carrer d'Oleguer Miró, on les papereres, bancs i bàculs estan ben dissenyats i no suposen cap perill per a les persones.
- Predomini molt abundant de fitons amb una alçada inferior a 0'80m. Es tracta d'elements molt perillosos perquè són molt difícils de detectar per les persones amb deficiències visuals. En alguns casos, es troben ubicats molt a prop de la façana, motiu pel qual encara són més perillosos.
- Existència d'un gran nombre d'escaleres i rampes urbanes. Als dos casos, sovint es dona una inexistència de baranes i passamans als costats. En el cas de les rampes, es dona el cas de que algunes presenten un percentatge d'inclinació superior al establert pel Codi d'Accessibilitat. D'altra banda, cal destacar que de forma puntual trobem passamans amb un disseny inadequat, doncs segons el Codi d'Accessibilitat han de ser arrodonits.



Detall escales sense passamans



Detall escales mal dissenyades



Detall jocs per a nens i graó aïllat



Detall fitó mal dissenyat i mal ubicat

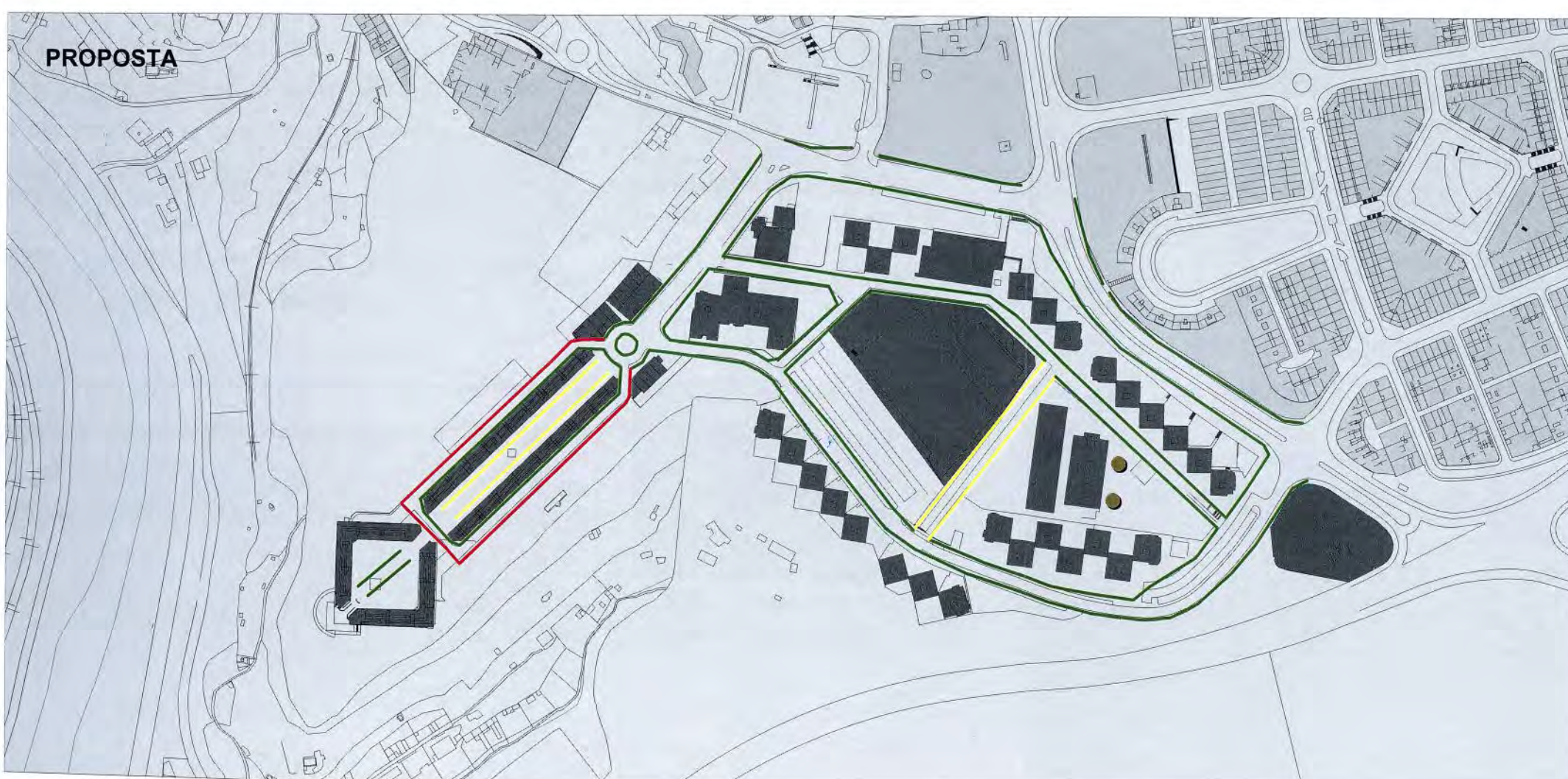
- Gairebé tots els arbres del barri de Balconada presenten l'escocell sense cobrir.
- De forma puntual, trobem graons aïllats situats al mig de la vorera. L'actuació en aquests casos hauria de ser immediata, doncs podrien ser causa d'accidents per als vianants. Un exemple el trobem al carrer d'Oleguer Miró, on puntualment la plataforma única existent d'ús exclusiu dels vianants, presenta graons aïllats difícils de detectar.
- A la Plaça de l'Amistat trobem una marquesina de transport que presenta greus deficiències en la senyalització dels vidres transparents i també en quant a la informació, situada a una alçada excessiva i d'un mida massa petita.
- Pel que fa a les places del barri de Balconada, cal destacar la gran quantitat d'elements que hi trobem. Hi destaquen els jocs per a nens, tots ells ben dissenyats, i l'existència d'elements ben dissenyats com ara bancs o papereres. Tot i això, cal remarcar que de forma puntual es donen graons aïllats



Detall rampa mal dissenyada

S'adjunten els plànols:

- **Plànol 32:** Balconada: Pendants i Amplades de Carrer
- **Plànol 33:** Balconada: Estat actual i Proposta



BARRI: BALCONADA EQUIPAMENTS

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religios
- Sanitat
- Seguretat
- Transport



AJUNTAMENT
APROVAT DEF
PER ACORD DE

21 JUNY

Estat actual

- En Obres
- Vorera < 0'90 m
- Vorera = 0'90 m
- Vorera 0'90 - 1'40 m
- Vorera > 1'40 m
- Plataforma Única
- Camí
- Sense Urbanitzar
- Escales Urbanes
- Inexistència de voreres
- Espais lliures / Places

Ho certifico: EL SEC

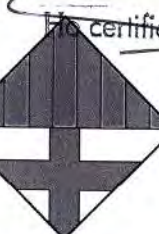
Proposta

- Sense intervenció
- Construcció de voreres
- Plataforma única existent
- Ampliació de voreres
- Plataforma única proposta



APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 MARÇ 2011



AJUNTAMENT
DE
MANRESA

ZONA 15: SANT PAU

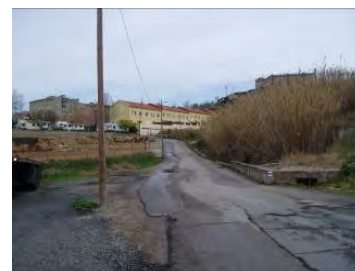
El barri de Sant Pau és un nucli aïllat situat al marge esquerre del riu Cardener. La seva delimitació es veu molt influenciada pel relleu que l'envolta, que el configura com una unitat diferenciada i separada de la resta de la ciutat de Manresa. Internament s'estructura al voltant de la Plaça Verge de l'Aurora, situada al bell mig de la urbanització.

Es tracta d'una zona amb greus problemes als accessos, doncs la seva ubicació dificulta enormement la possibilitat de crear itineraris des del centre urbà. En aquest sentit, cal destacar que els principals **accessos** es donen des de la carretera d'Abrera a Manresa C-55.

Aquest espai es caracteritza per tenir un teixit urbà totalment residencial, format per edificacions unifamiliars que acostumen a tenir planta baixa i una o dues alçades. Les dimensions de la zona són força reduïdes, i com a resultat trobem carrers força estrets.

Pel que fa als **equipaments** públics existents en aquest barri, destaquem el camp de futbol de Sant Pau.

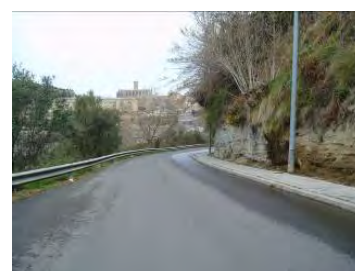
El barri s'assenta al cim d'un petit turó i això condiciona enormement els **pendents**. D'aquesta manera, trobem que a la part central de la urbanització, els percentatges són força baixos o inexistents, mentre que a la perifèria els valors són molt elevats. Un exemple és el carrer de la Font dels Llops.



*Detall carretera accés
urbanització*



*Detall eix amb
voreres < 0'90 m*



*Detall carrer amb inexistència
de
vorera a una banda*



*Detall gual tipus vorera
deprimida mal dissenyat*

Pel que fa a la **tipologia dels carrers**, existeixen:

- Carrers amb una secció en calçada i dues voreres laterals d'amplada inferior a 0'90m. Aquesta circumstància es deguda a que l'amplada total del carrer és insuficient (inferior a 5'80 metres) per poder tenir dues voreres laterals. Així doncs la proposta anirà dirigida a la creació de plataformes úniques. Aquestes propostes hauran d'anar acompanyades d'un estudi dels aparcaments. Gairebé tots els carrers que conformen en nucli de Sant Pau presenten aquesta tipologia, i un exemple és el Carrer del Cardener.
- Carrers amb una tipologia d'escales urbanes. Seria el cas del Passatge de Sant Pau on les escales presenten un disseny molt perillós en tant en quan no respecten les mesures dictades pel Codi d'Accessibilitat. Recordem que qualsevol escala no pot tenir tramades de més de 12 graons, ni tampoc l'alçat superior a 16 cm i l'estesa inferior a 30 cm. D'altra banda cal destacar la inexistència de barana i passamans que hi ha a la banda dreta de l'escala.
- Carrers amb inexistència de vorera a una banda. Aquesta característica es dona com a resultat de la posició perifèrica del carrer envers el conjunt del barri. Un exemple el tenim al Camí de Sant Pau.
- Carrers amb una tipologia de camí. El fet d'estar situats en espais amb un grau d'urbanització molt baix, condiciona aquesta tipologia. Un exemple són els accessos al camp de futbol de Sant Pau.



Detall inexistència de gual



Detall inexistència de gual



*Detall gual de vehicles
deprimit ben dissenyat*



*Detall gual de vehicles mal
dissenyat*

- Carrers amb inexistència de vorera a banda i banda. Un dels carrers que connecta amb la carretera C-55 es caracteritza per tenir inexistències de vorera a banda i banda. Caldria fer una regulació d'usos mitjançant la col·locació de voreres.



Detall pal d'instal·lacions mal ubicat

En quant als **paviments**:

- Alguns carrers presenten paviment formigonat i totalment enrasat.
- Existència de panot prefabricat de tamany 20x20 cm.



Detall Pla inclinat molt perillós

Pel que fa als **guals de vianants**:

- Inexistència de guals de vianants en algunes de les cruïlles. Aquest fet impossibilita la creació d'itineraris accessibles, doncs provoca que les mateixes voreres actuïn com a barreres arquitectòniques.
- Existència de guals tipus barca mal dissenyats. Per una banda estan ubicats a voreres d'amplada insuficient, ja que qualsevol gual d'aquesta tipologia ha de permetre un ample de pas independent d'1'20 metres. Pel que fa al paviment, cal destacar que es troba disposat com si d'un gual tipus vorera deprimida es tractés es a dir, a l'inici i final de l'espai on el gual s'enrasa amb la calçada; Donat que el gual existent només dona servei a una direcció (i no a totes dues com és el cas del gual de vorera deprimida), el paviment diferenciat haurà d'estar col·locat al centre indicant la direcció de creuament correcta.



Detall paperera mal dissenyada i mal ubicada



Detall escales mal dissenyades

Pel que fa als guals de vehicles:

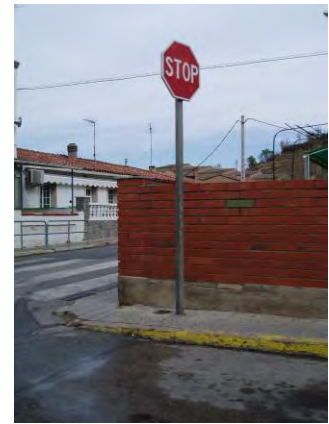
- Existència de guals de vorada deprimida mal dissenyats. Es troben situats en voreres d'amplada inferior a 0'90, i per tant es considera que el seu disseny és totalment inadequat.

Pel que fa al mobiliari urbà existent:

- En primer lloc cal recordar que tots aquells elements situats a voreres d'amplada igual o inferior a 0'90 metres es consideraran mal ubicats, doncs no permeten un ample de pas mínim. Al barri de Sant Pau aquest fet succeeix a la majoria de carrers, i com a resultat trobem senyals de trànsit, pals d'instal·lacions i papereres mal ubicats.
- Existència de jocs per a nens ben dissenyats.
- Existència d'escals mal dissenyades. Tant l'alçada dels graons com la seva estesa, es considera totalment inadequada des del punt de vista de l'accessibilitat.
- Existència de papereres mal dissenyades perquè sobresurten més de 15 cm de la façana i són difícils de detectar pel la seva alçada de vol.

S'adjunten els plànols:

- **Plànol 34:** Sant Pau: Pendants i Amplades de Carrer
- **Plànol 35:** Sant Pau: Estat actual i Proposta



Detall senyal de trànsit mal ubicada

ZONA 16: CAL GRAVAT

EL barri és, sense cap mena de dubte, el més perifèric de tot el nucli urbà i se situa al extrem Sud-est de Manresa. Tot i la seva extensió podem diferenciar clarament dos tipus de tipologies edificatòries. Per una part trobem el polígon industrial que dona nom al barri. D'altra banda trobem un conjunt de cases que formen una petita urbanització formada per cases de planta baixa més una planta.

L'**accés** al polígon s'efectua directament des de la Ronda Est de Manresa, que hi desemboca de manera directa, i per la carretera del Pont de Vilomara. L'eix principal del polígon es el carrer de Miquel Servet que el creua de dalt a baix.

Els límits de l'altra zona del barri son la carretera del Pont de Vilomara a l'oest, la ronda sud al sud i finalment el carrer d'Alvar Alto al nord. Els principals eixos son els carrers Domenech i Montanet, Puig i Cadafalch i Joan Miró.

Al barri trobem una inexistència total de **equipaments**.

Pel que fa a les **pendents**, destaquem: A la zona de la urbanització hi predominen els pendents baixos a tots aquells carrers amb una direcció nord-sud. Per contra, als carrer que van d'est a oest hi predominen els pendents mitges o altes..

A la zona del polígon industrial hi predominen els pendents mitjos i alts.



Carrer d'accés al polígon industrial



Detall pendent mig-alt



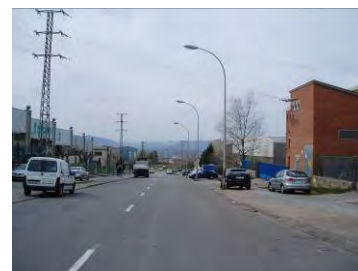
Pendent baix al poligon industrial



Pendent alt al sector d'urbanització

Pel que fa a la **tipologia de carrers** existents:

- Carrers amb una secció de calçada i dues voreres laterals d'una amplada superior a 1,40 i dos línies d'aparcament en línia. Tots els carrers tenen una amplada suficient com per permetre. Tot i presentar una amplada suficient, moltes de les voreres del polígon industrial es fan servir com a pàrking i romanen envaïdes sense permetre el pas als vianants.
- Carrers amb secció de plataforma única. Aquesta tipologia esta present a la zona de cases unifamiliars i es correspon a petits passos interiors entre carrers on únicament es permet el pas de persones . L'amplada d'aquest carrers fan impossible la creació de cap altra tipologia de carrer.
- Escales urbanes. Per salvar grans desnivells entre carrers paral·lels trobem escales que han de intentar buscar un disseny correcte.
- Espais lliures com la plaça de Cal Gravat



Tipologia de carrer amb voreres d'amplada > a 1,40m



Plaça de Cal Gravat



Escales urbanes sense barana ni passamà

En quant als **paviments**, trobem:

- Panot de 4 o 9 pastilles
- Paviment formigonat i enrasat a la zona del polígon industrial.

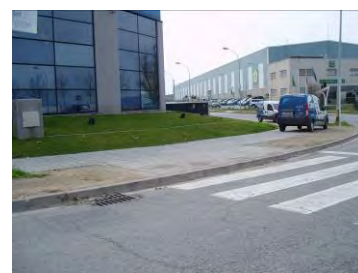
Pel que fa als **guals de vianants**, existeixen:

- Inexistència total de guals de vianants a la zona del polígon industrial.
- Guals de tipus 120 amb cantells arrodonits. Els considerem mal dissenyats ja que no presenten paviment per a invidents.



Secció de plataforma única

- Guals de vianants tipus barca que permeten l'amplada de pas lliure de 1,20 però no presenten la franja de paviment per a invidents que es imprescindible per la orientació de persones amb algun tipus de deficiència visual.
- Guals de tipus deprimat en tram recte. Aquest gual s'utilitza en voreres d'amplada superior a 0,90m on no hi ha espai per ubicar guals tipus 120 o tipus barca amb 1,20m de pas lliure. La franja de paviment als guals deprimats en tram recte ha d'estar ubicada al inici i al final del tram i ha de tenir una amplada d'un metre. En els guals que trobem a la zona de la urbanització hi manca el paviment diferenciat per a invidents.



Inexistència de guals a la zona del polígon



Gual tipus 120 sense paviment d'invidents

En quant als **guals de vehicles**, trobem:

- A la zona del polígon industrial es combinen guals del tipus 40/60 i els de vorada deprimida. En ambdós casos els guals permeten l'ample de pas i no suposen un obstacle per les persones.
- A la zona d'unifamiliars hi predomina els guals de vorada deprimida que no impedeixen el pas de vianants.
- Puntualment trobem guals del tipus 40/60. Es troben situats en voreres d'amplada suficient com per no interferir al pas dels vianants.
- Existència de guals barca ubicats en carrers d'amplada suficient que no interfereixen a la línia de pas i, per tant, no suposen un obstacle per als vianants.



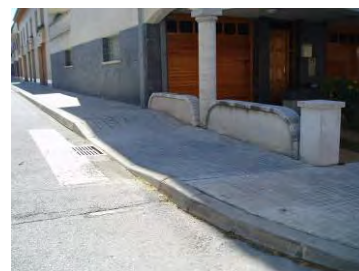
Gual tipus barca que permet l'ample de pas mínim però sense paviment d'invidents



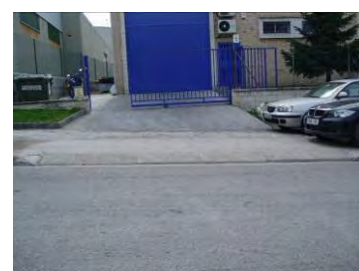
Gual de fabricació pròpia imitant un gual tipus 120.

Pel que fa al **mobiliari urbà** existent:

- Cal destacar que a la zona de polígon industrial tots els elements del mobiliari com bàculs o pals de llum estan ubicats a la franja exterior de la vorera i no suposen cap perill per les persones.
- Trobem un locutori que no compleix cap requisit per ser considerat adaptat. Al tractar-se d'un únic locutori ha de permetre la inscripció d'un cercle de 1,50m davant del mateix, lliure d'obstacles i la cabina ha d'estar entre 1,00m i 1,40m. Apart de no complir cap d'aquests criteris, en aquest cas la cabina es troba situada sobre una zona sense pavimentar i, per tant, totalment inaccessible.
- Respecte al sector de cases unifamiliars del barri, tant els arbres, com els bàculs o els pals de telèfon, els trobem a la línia exterior de la façana permetent el pas dels vianants. Tot i això, tots els arbres presenten un escocell sense protegir, motiu pel qual representen un perill per als vianants i es recomana tapar-los.
- A la plaça de Cal Gravat trobem diferents elements que no compleixen els criteris d'accessibilitat. En el cas dels bancs, tot i que el seu disseny es considera adequat segons l'actual Codi d'Accessibilitat, es recomana que disposin de recolçabraços per ser totalment adaptats.
- Puntualment trobem graons aïllats que suposen un perill ja que no estan senyalitzats.
- La font de dins del parc, tot i presentar un disseny accessible, no permet un accés sense obstacles ja que està rodejada d'un graó aïllat que en dificulta l'apropament.
- Senyals de trànsit que no compleixen els criteris d'accessibilitat respecte a l'alçada mínima. Totes



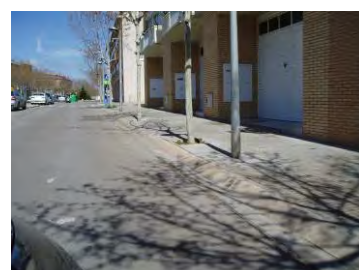
Gual de vorera deprimida en tram recte sense paviment diferenciat



Gual de vehicles tipus 40/60 al polígon industrial



Cabina de telèfon mal dissenyada



Elements a la línia exterior de la façana

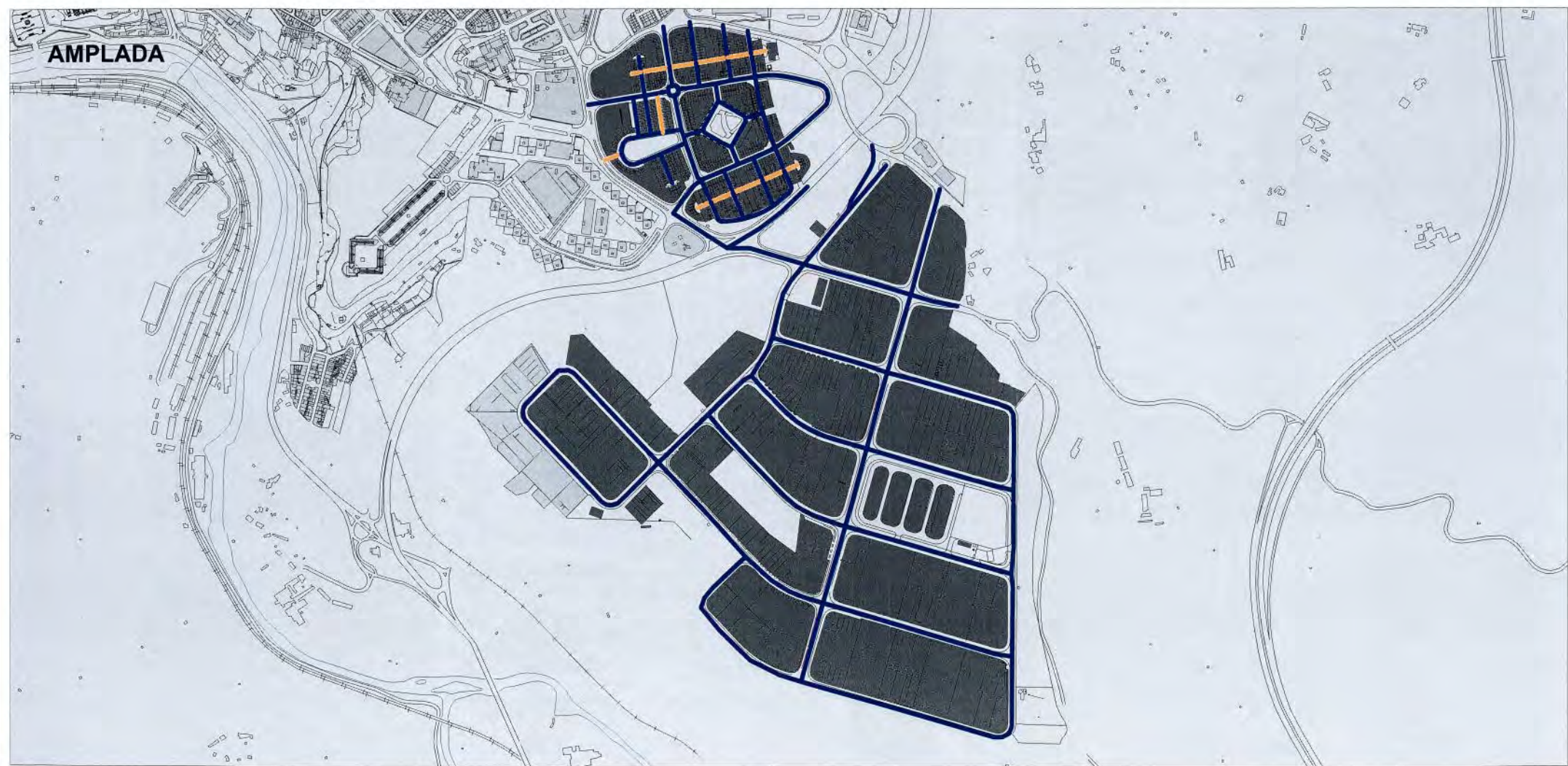
aquestes senyals situades per sota de 2,10m han de ser substituïdes ja que son de difícil detecció per amb alguna disminució de la visió.

- Graons d'accés a cases que envaeixen l'espai de la vorera i que han de ser eliminats per evitar possibles accidents

S'adjunten els Plànols:

-Plànol 36: Cal Gravat. Pendants i Amplades de carrer

-Plànol 37: Cal Gravat. Estat actual i proposta



BARRI: CAL GRAVAT **EQUIPAMENTS**

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religios
- Sanitat
- Seguretat
- Transport



AJUNTAMENT
APROVAT DE
PER ACORD DE

21 JUNY

Ho certifico: EL SECRETARI

PENDENTS

- Pendent baix ($0\% < p < 6\%$)
- Pendent mig ($6\% \leq p < 8\%$)
- Pendent mig - alt ($8\% \leq p < 10\%$)
- Pendent alt ($10\% \leq p < 12\%$)
- Pendent molt alt ($p \geq 12\%$)

AMPLADA DELS CARRERS

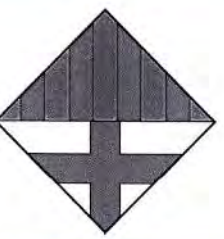
- Amplada $> 5,80m$
- Amplada $\leq 5,80m$



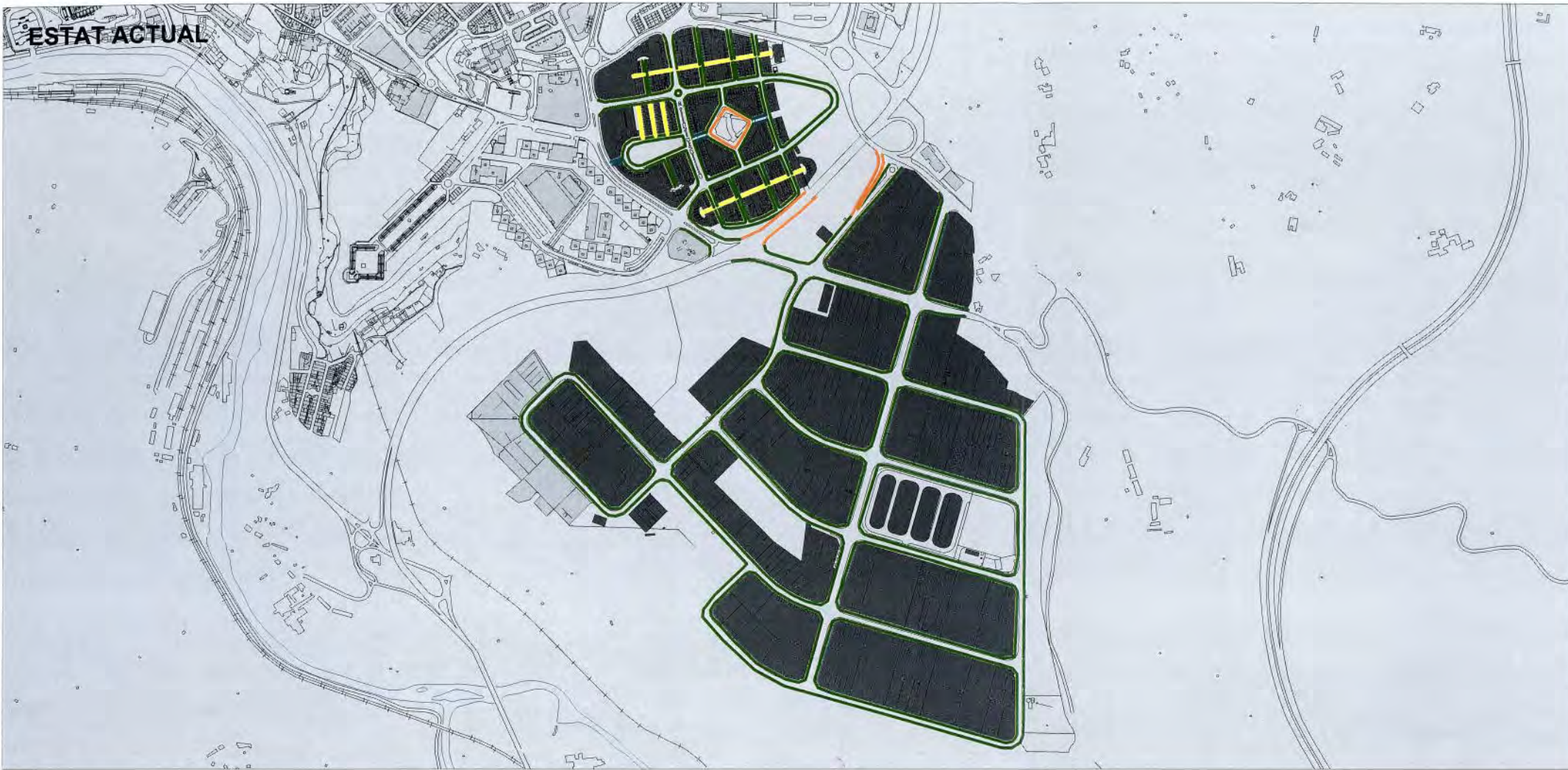
APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 MARÇ 2011

Ho certifico: EL SECRETARI



AJUNTAMENT
DE
MANRESA



BARRI: CAL GRAVAT EQUIPAMENTS

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religios
- Sanitat
- Seguretat
- Transport



21 JUNY

Estat actual

- En Obres
- Vorera < 0'90 m
- Vorera = 0'90 m
- Vorera 0'90 - 1'40 m
- Vorera > 1'40 m
- Plataforma Única
- Camí
- Sense Urbanitzar
- Esgales Urbanes
- Inexistència de vorera
- Espais lliures / Places

Proposta

- Sense intervenció
- Construcció de voreres
- Plataforma única existent
- Ampliació de voreres
- Plataforma única proposta



AJUNTAMENT DE MANRESA

ZONA 17: VILADORDIS

El barri de Viladordis és un conjunt d'edificacions separat de la ciutat central i situat a la banda esquerra de l'autopista C-16.

L'**accés** a la zona des del nucli urbà principal es realitza fonamentalment a través de d'una petita carretera local que s'agafa al tram inicial de la Carretera de Vic. Internament, el barri s'estructura al voltant d'un carrer principal, des del qual surten diversos eixos perpendiculars de petites dimensions.

Es tracta d'un barri residencial que es caracteritza pel predomini d'edificacions d'una o dues alçades. Cal destacar les actuacions de millora que s'han dut a terme en l'actualitat en quant a la via pública.

Pel que fa als **equipaments**, en l'actualitat no hi ha cap tipus de servei públic a la zona.

Els pendents de Viladordis es caracteritzen per ser baixes o mitges, i únicament trobem valors elevats al tram final del carrer principal del barri. La resta de trams presenten valors mai superiors al 6%, i un exemple es el carrer que dona entrada al barri, amb una pendent nul·la o inexistent.

Pel que fa a la **tipologia dels carrers**, destaquem:

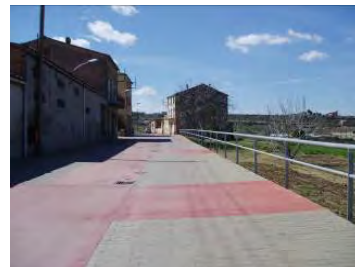
- Carrers amb una secció en calçada i dues voreres laterals d'amplada superior a 1'40. En aquests casos, la proporció entre l'espai



Detall carretera d'accés a Viladordis



Detall tram sense urbanitzar



Detall tipologia de plataforma única



Detall pendent baix

destinat per a la mobilitat de vehicles i el destinat per als vianants, es considera adequada, doncs permet l'adequació i creació d'itineraris accessibles a les voreres.

- Carrers amb una secció de Plataforma Única. Aquesta tipologia respon a les últimes actuacions urbanístiques fetes a Viladordis.
- Carrers amb una tipologia de camí. Únicament cal destacar dins aquest tipus el primer tram que surt a ma esquerra des del carrer principal. Es tracta d'un carrer sense pavimentar però que, per la seva condició perifèrica, no resulta prioritari establir cap tipus d'actuació.

En quant als **paviments**:

- Existència de panot prefabricat 20x20 cm.
- Existència de panot d'imitació de llamborda.

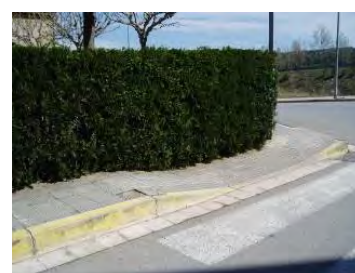
Pel que fa als **guals de vianants**:

- Existència de guals de vorada deprimida en tram recte ben dissenyats. Cal destacar l'existència d'aquesta tipologia a totes les cruïlles del barri. Presenten el paviment als costats i la zona central del gual està totalment enrasada amb la calçada, motiu pel qual es consideren totalment accessibles.
- Tots els passos de vianants presenten la corresponent senyalització horitzontal a la calçada.

Pel que fa als **guals de vehicles**:



Detall gual deprimet en tram recte ben dissenyat



Detall gual deprimet en tram recte ben dissenyat



Detall gual de vehicles ben dissenyat



Detall escales mal dissenyades

- Existència de guals tipus 20/40/60 que permeten una amplada de pas mínima de 0'90 i per tant es consideren ben dissenyats.

Pel que fa al **mobiliari urbà** existent:

- En primer lloc cal destacar l' existència d'elements ben dissenyats en alguns carrers de recent urbanització. És el cas de les senyals de trànsit.
- Puntualment trobem graons d'accés a cases particulars que envaeixen l'espai públic de la vorera. Cal dir que l'actuació anirà dirigida, no a l'eliminació d'aquests elements (considerats molt perillosos), però sí a l'establiment de mesures per tal de que a l'hora de planificar i reurbanitzar un espai, no es tornin a donar.
- Existència d'armaris d'instal·lacions ubicats immediatament al costat de la façana i que per tant, no deixen una amplada de pas mínima de 0'90 metres i es consideren perillosos.
- Existència d'escaleres mal dissenyades i que a més, no presenten barana i passamans als costats.
- Existència de papereres mal dissenyades i mal ubicades, doncs estan situades al costat de la façana i pel seu disseny, són molt difícils de detectar.



Detall paperera mal dissenyada i mal ubicada



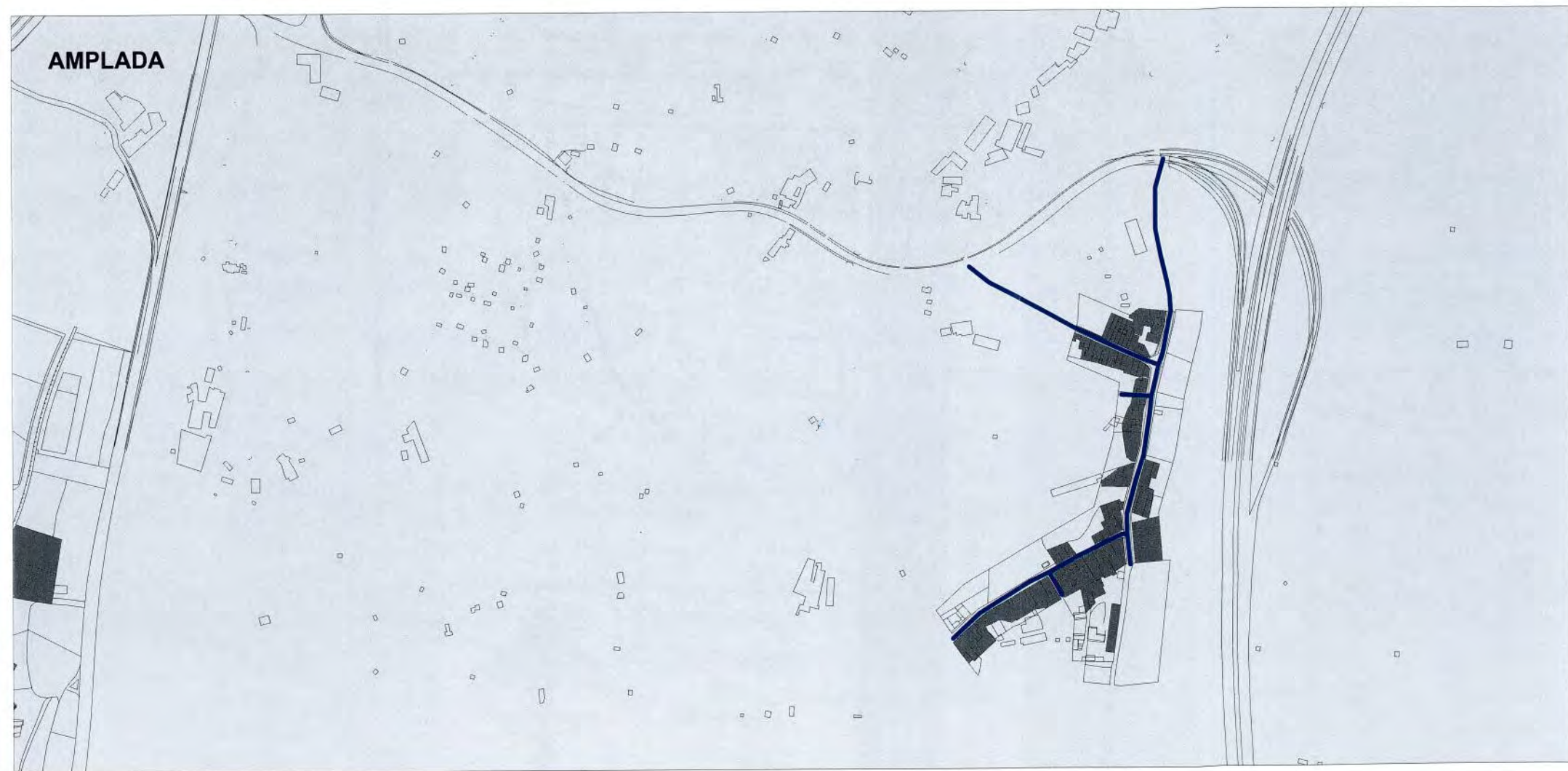
Detall escales d'accés casa molt perilloses



Detall armari d'instal·lacions mal ubicat

S'adjunten els plànols:

- **Plànol 38:** Viladordis: Pendents i Amplades de Carrer
- **Plànol 39:** Viladordis: Estat actual i Proposta



BARRI: VILADORDIS EQUIPAMENTS

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religiós
- Sanitat
- Seguretat
- Transport

PENDENTS

- Pendent baix ($0\% < p < 6\%$)
- Pendent mig ($6\% \leq p < 8\%$)
- Pendent mig - alt ($8\% \leq p < 10\%$)
- Pendent alt ($10\% \leq p < 12\%$)
- Pendent molt alt ($p \geq 12\%$)

AMPLADA DELS CARRERS

- Amplada $> 5,80\text{m}$
- Amplada $\leq 5,80\text{m}$



APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 MARÇ 2011

Ho certifico: EL SECRETARI,



AJUNTAMENT DE MANRESA
APROVAT DEFINITIVAMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 JUNY 2012

Ho certifico: EL SECRETARI,



AJUNTAMENT
DE
MANRESA



BARRI: VILADORDIS EQUIPAMENTS

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religió
- Sanitat
- Seguretat
- Transport



AJUNTAMENT
APROVAT DEFINITIVAMENT
PER ACORD DE PLE

21 JUNY 2011

Estat actual

Ho certifico: EL SECRETARI

- En Obres
- Vorera < 0'90 m
- Vorera = 0'90 m
- Vorera 0'90 - 1'40 m
- Vorera > 1'40 m
- Plataforma Única
- Camí
- Sense Urbanitzar
- Escales Urbanes
- Inexistència de vorera
- Espais lliures / Places

Proposta

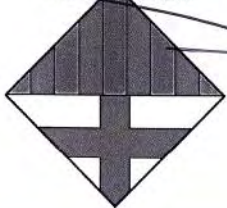
- Sense intervenció
- Construcció de voreres
- Plataforma única existent
- Ampliació de voreres
- Plataforma única proposta



APROVAT INICIALMENTE
PER ACORD DE PLE

21 MARÇ 2011

Ho certifico: El Secretari



AJUNTAMENT
DE
MANRESA

ZONA 18: ESCODINES

L'espai delimitat amb el nom d' Escodines se situa a la zona sud-est del nucli de Manresa. Es troba delimitat pels carrers Via de Sant Ignasi, el carrer de Viladordis, el carrer Nou de Santa Clara i per últim, el carrer d'Oms i de Prat.

La zona des carrers de Sant Bartomeu, Escodines i els seus voltants representa la zona més marginal del barri de les Escodines. Es per aquest motiu que s'hi està duent a terme una reurbanització dels carrers per aconseguir una dinamització urbana. Això suposarà un pas més en la regeneració social i física d'aquesta part del barri.

Totes aquestes intervencions es fan en paral·lel a les futures intervencions que s'han començat a la plaça de Sant Ignasi i a la Via de Sant Ignasi.

L'**accés** principal al barri de les Escodines se situa a la zona Nord del barri. Estem parlant de la via de Sant Ignasi i de la carretera de Viladordis. El principal eix viari el formen els carrers de la Divina Pastora i Sant Llorenç de Brindisi que creuen el barri d'una punta a l'altra.

En quant als **equipaments** trobem un Centre de Salut al carrer dels Caputxins i l'Hospital a la zona sud del Barri.

Pel que fa als **pendents**, trobem: Es possible establir una petita diferència entre els pendents als carrers. A la zona més antiga hi predominen les pendents altes, mentre que a la zona de recent urbanització, on predomina la tipologia d'eixample, els pendents acostumen a ser baixes.



Detall pendent baix



Detall pendent alt



Voreres inferiors a 0,90m



Tipologia de plataforma única

Pel que fa a la **tipologia dels carreres**, trobem:

- Carrers amb una secció de calçada i dues voreres laterals d'una amplada superior a 1,40 i dos línies d'aparcament en línia. Aquesta tipologia es la predominant al barri de Escodines.
- Carrers amb secció de calçada i dues voreres d'amplada inferior a 0,90m. Un exemple d'aquesta tipologia la trobem al carrer de Sant Benet i al carrer Vell de Santa Clara. També trobem el cas d'un retranqueig puntual d'un edifici que envaeix part de la vorera. Es el cas del carrer de Sant Magí.
- Carrers amb secció de plataforma única. Aquesta tipologia predomina als carrers on, degut a l'amplada dels mateixos, es impossible cap altra tipologia ja que no hi hauria espai suficient per ubicar secció de calçada i dues voreres d'una amplada mínima de 0,90m.
- Carrers sense urbanitzar. Passatges interiors que son totalment inaccessibles.
- Carrers amb secció de calçada i inexistència en alguna de les seves voreres. En aquest cas es correspon al costat de vorera que està en obres. Aquesta tipologia la trobem al carrer de Lluís Argemí de Martí.



Gual tipus deprimat en tram recte



Gual tipus 120 sense paviment d'invidents



Inexistència de gual de vianants



Gual tipus 120 sense paviment d'invidents

Pel que fa a **guals de vianants**, trobem

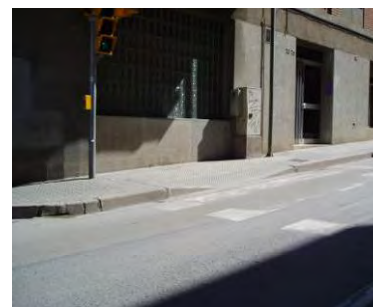
- Inexistència de guals en alguns dels creuaments de carrers que impossibiliten la creació d'itineraris accessibles pel barri.
- Guals de vianants tipus 120 amb cantells arrodonits. En cap dels casos trobem la franja de paviment diferenciada imprescindible per

reconèixer la zona de pas per part dels invidents. Tampoc existeixen elements de mobiliari urbà per protegir els desnivells dels laterals.

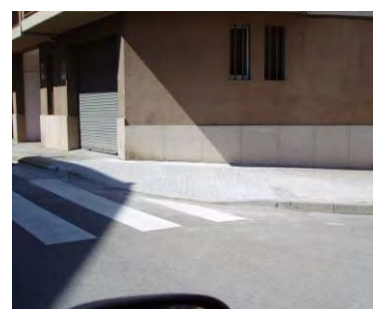
- Guals tipus barca. No trobem a tot el barri cap gual que compleixi totes les normes d'accessibilitat establertes pel codi d'accessibilitat. La majoria d'aquests guals no deixa una amplada lliure de pas mínim de 1,20m. La col·locació de paviment per a invidents es puntual i quan el trobem, està mal dissenyat ja que no indica la direcció que han de seguir els invidents.
- Guals de vianants tipus deprimits en cantonada amb vorera enrasada. Tot i trobar aquest tipus de gual de manera puntual al carrer de la Divina Rectora, compleixen tots els requisits per considerar-lo ben dissenyat.
- Guals de vianants tipus deprimits en tram recte i vorera enrasada. Compleix amb la normativa d'accessibilitat respecte a la pendent transversal i longitudinal i presenta una franja de paviment diferenciat en l'inici i final de cada gual. Un exemple d'aquesta tipologia de gual el trobem al carrer Llorenç de Brindisi.

Pel que fa als **guals de vehicles**, trobem:

- Existència de guals de vehicles no tipificats. En alguns casos constitueixen un obstacle al estar ubicats en voreres d'amplada igual a 0'90m. A la majoria dels casos creen recrescuts inesperats o graons aïllats.
- Guals de vorada deprimida que permeten un ample de pas suficient.



Gual tipus barca mal dissenyat



Gual tipus barca amb paviment d'invidents mal dissenyat



Gual tipus 40/60

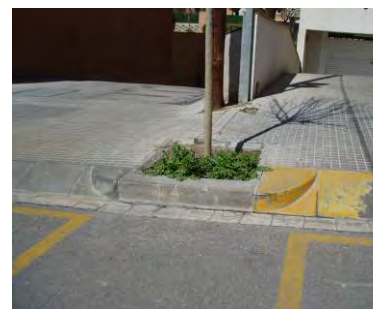


Gual mal dissenyat sense tipologia definida.

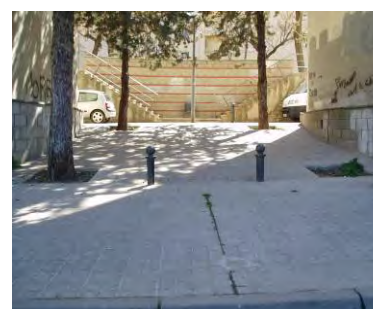
- Guals del tipus 40/60 que permeten l'ample de pas mínim i , per tant, els considerem ben dissenyats.

Pel que fa al **mobiliari urbà** existent, trobem:

- En primer lloc caldrà tenir present el mobiliari existent (pals de llum, faroles, senyals, semàfors, papereres, armaris d'instal·lacions...) en aquells carrers amb una amplada inferior a 0,90m o situats a la línia de façana. En el segon cas s'hauran de moure tots els elements a la línia exterior de la vorera ja que si no constitueixen un perill per als invidents.
- Alguns carrers amb amplades de vorera > 1,40m presenten una línia d'elements de mobiliari urbà al mig. De manera que deixen una amplada de pas lliure > 0,90m pels dos costats. Alguns dels elements existents són bancs amb respall, arbres amb els escocells sense protegir, fanals,...
- Fitons que no superen els 0,80m d'alçada i que, per tant, no compleixen l'alçada mínima establerta pel codi d'accessibilitat i representen un perill ja que són complicats de detectar per a qualsevol persona.
- Escales d'accés a les cases. En aquest cas, aquestes escales envaeixen part de la via pública i han de ser eliminades ja que suposen una modificació sobtada de la línia de façana de difícil detecció.
- Parada d'autobús mal ubicada ja que envaeix la vorera sense deixar l'ample de pas suficient i també presenta elements difícils de detectar.



Arbre sense escocell protegit



Fitons mal dissenyats ja que no tenen l'alçada mínima



Graó d'accés a casa

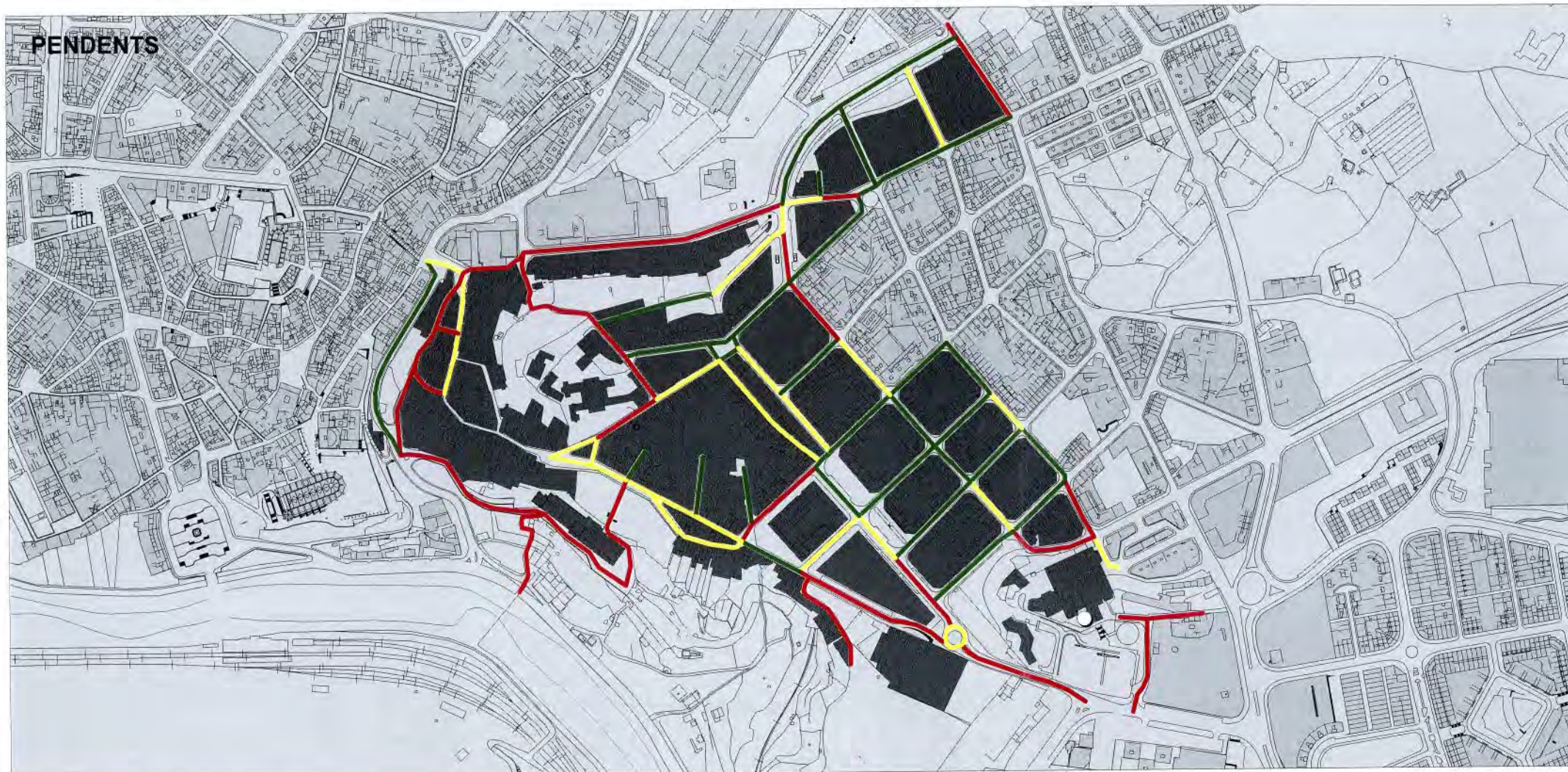


Armaris d'instal·lacions mal ubicat

S'adjunten els Plànols:

-Plànol 40: Escodines. Pendants i Amplada

-Plànol 41: Escodines. Estat actual i proposta



BARRI: ESCODINES EQUIPAMENTS

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religió
- Sanitat
- Seguretat
- Transport

PENDENTS

- Pendent baix ($0\% < p < 6\%$)
- Pendent mig ($6\% \leq p < 8\%$)
- Pendent mig - alt ($8\% \leq p < 10\%$)
- Pendent alt ($10\% \leq p < 12\%$)
- Pendent molt alt ($p \geq 12\%$)

AMPLADA DELS CARRERS

- Amplada $> 5,80\text{m}$
- Amplada $\leq 5,80\text{m}$



APROVAT INICIALMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 MARÇ 2011

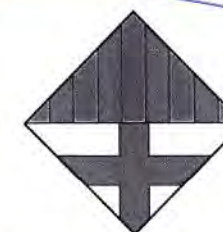
No certifico. El Secretari,



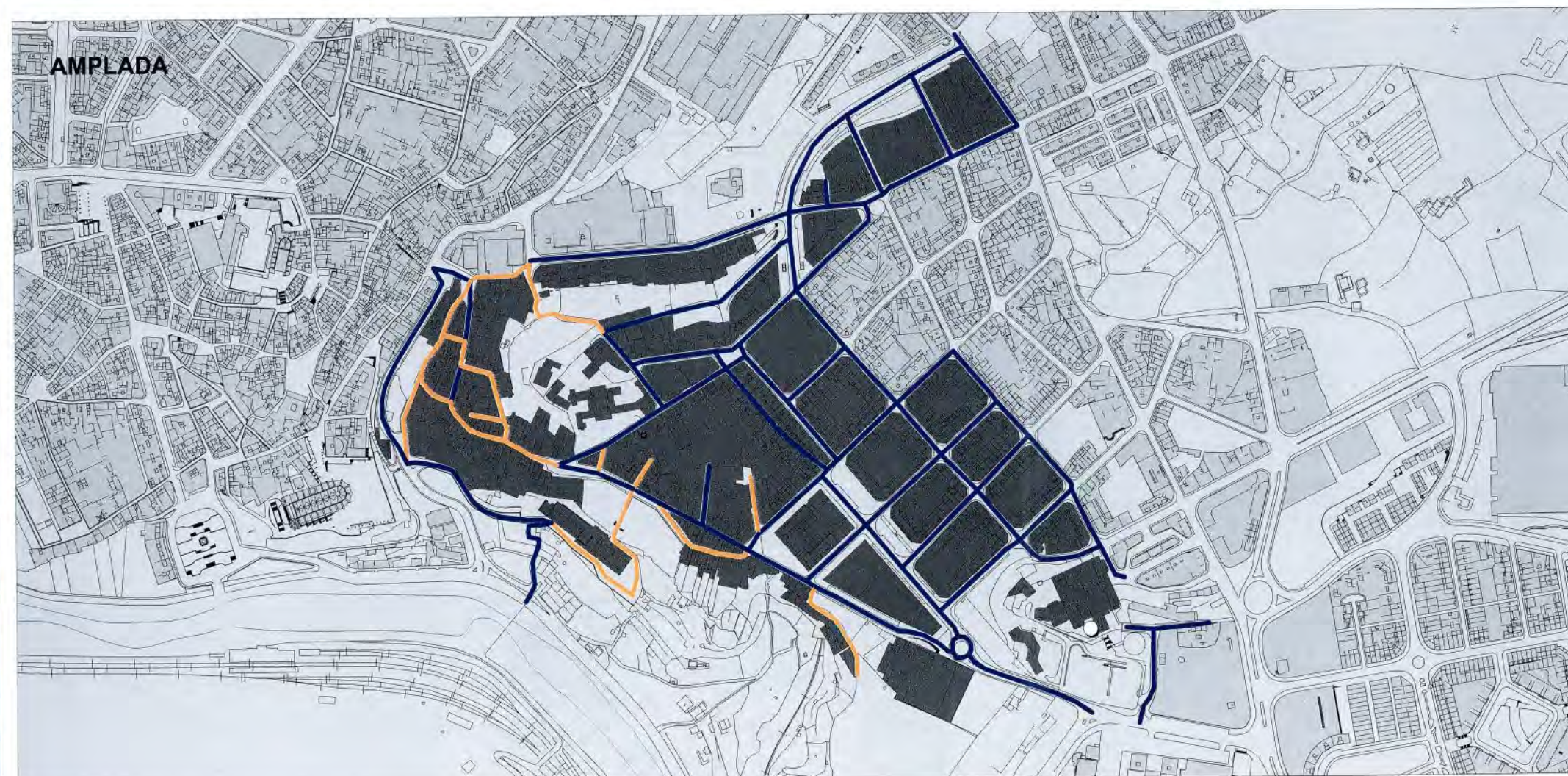
AJUNTAMENT DE MANRESA
APROVAT DEFINITIVAMENT
PER ACORD DE PLE EL

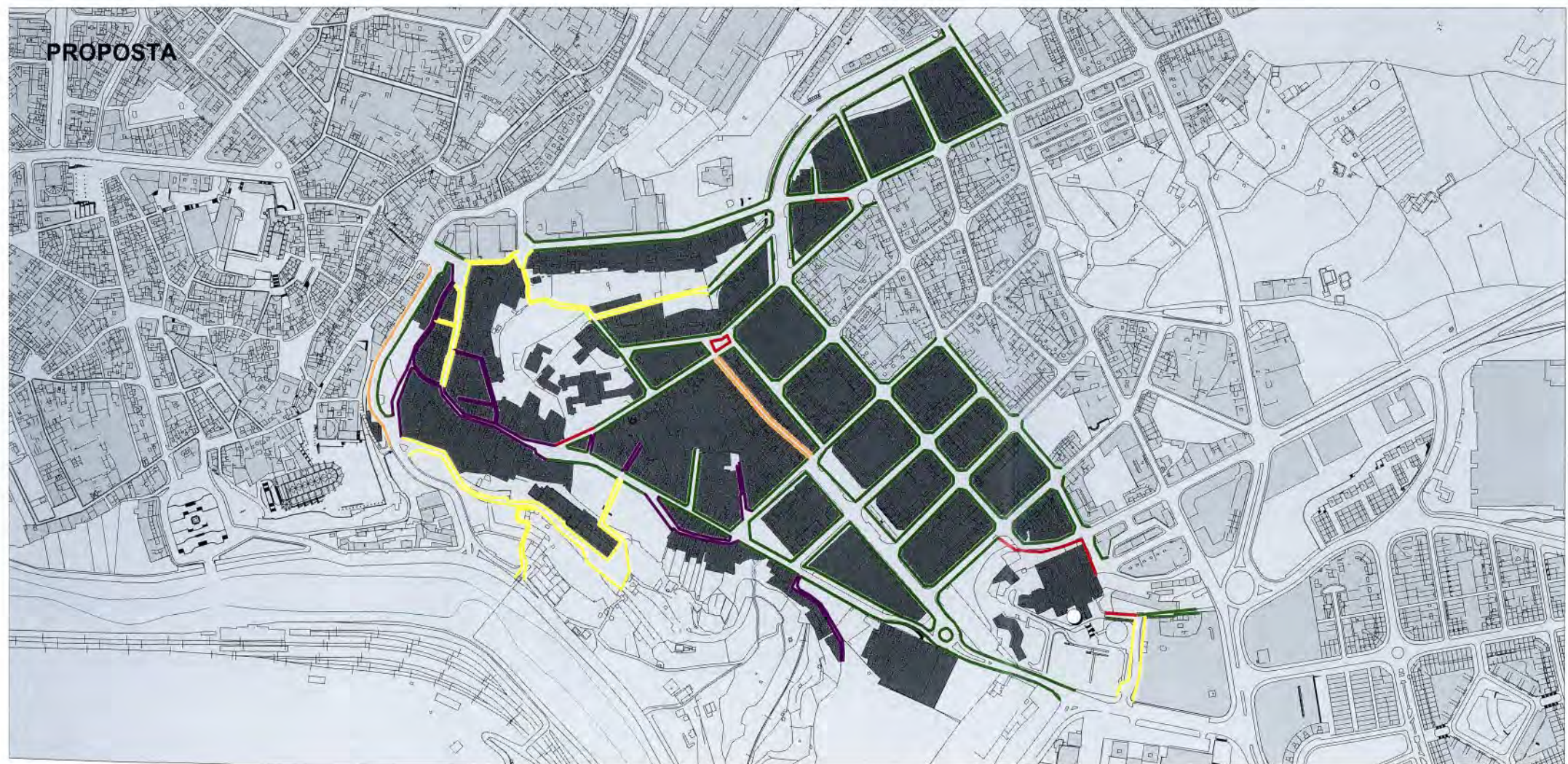
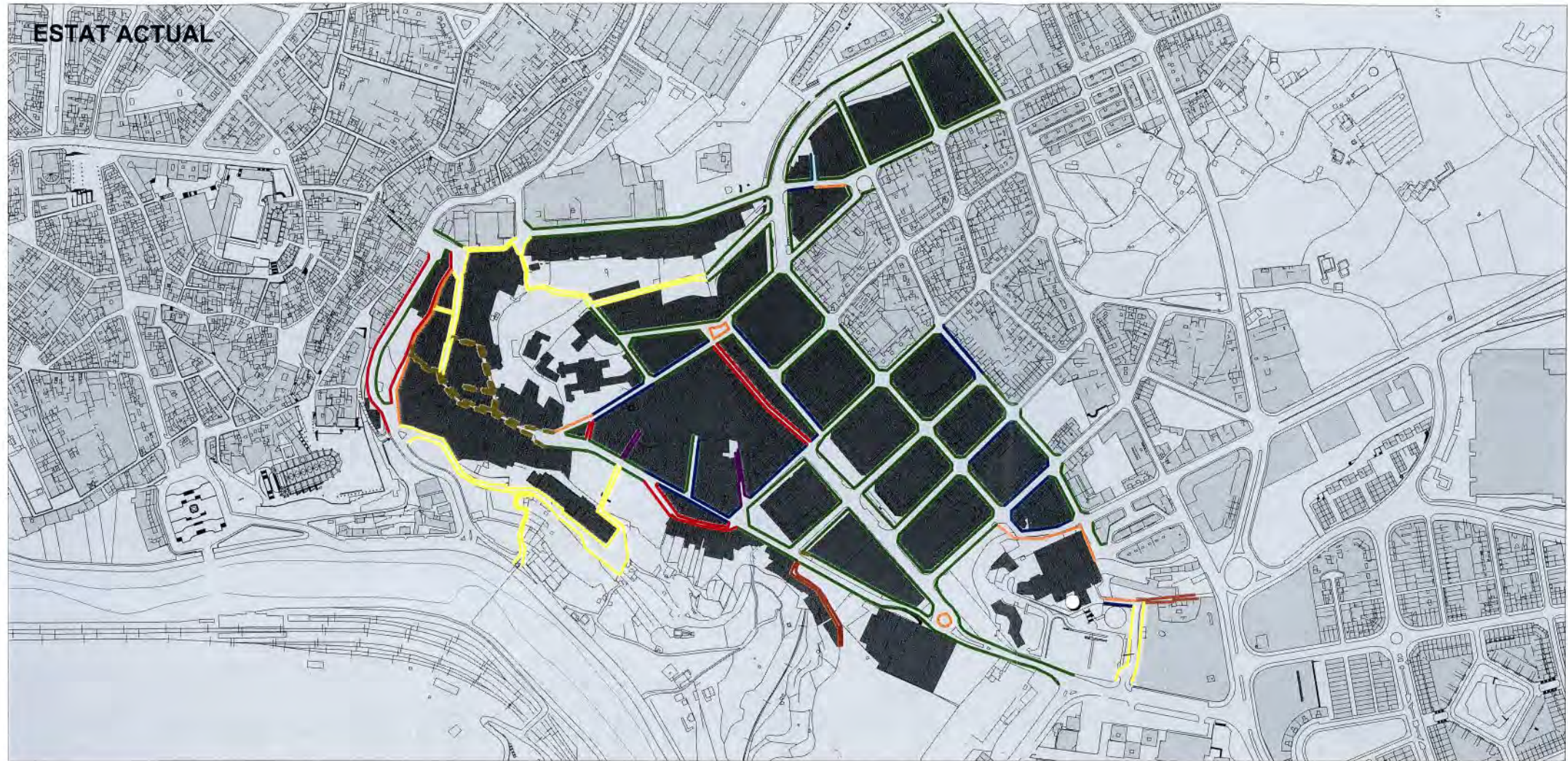
21 JUNY 2012

No certifico. EL SECRETARI,



AJUNTAMENT
DE
MANRESA





BARRI: ESCODINES EQUIPAMENTS

- Administració local
- Cementiri
- Correus
- Cultural
- Educació
- Esportius
- Mercat Municipal
- Religiós
- Sanitat
- Seguretat
- Transport



AJUNTAMENT DE
APROVAT DEFINITIVAMENT
PER ACORD DE PLE

21 JUNY 2011

Estat actual

Ho certifico: EL SECRETARI

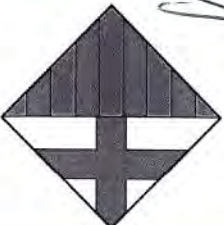
- En Obres
- Vorera < 0'90 m
- Vorera = 0'90 m
- Vorera 0'90 - 1'40 m
- Vorera > 1'40 m
- Plataforma Única
- Camí
- Sense Urbanitzar
- Escales Urbanes
- Inexistència de vorera
- Espais lliures / Places

Proposta

- Sense intervenció
- Construcció de voreres
- Plataforma única existent
- Ampliació de voreres
- Plataforma única proposta



Ho certifico: El Secretari



AJUNTAMENT
DE
MANRESA

**DIAGNOSI DE L'ESPAI PÚBLIC
DEL
MUNICIPI DE MANRESA**

MANUAL DE SENYALITZACIÓ

ANNEX

DIAGNOSI DE L'ESPAI PÚBLIC DEL MUNICIPI DE MANRESA

INDEX GENERAL DEL PLA

1. MEMÒRIAVOLUM I

2. NORMATIVA D'ACCESSIBILITAT

2.1 NORMATIVA D'ACCESSIBILITATVOLUM II

3. PLA D'ACTUACIÓ A L'ESPAI PÚBLIC

3.1. DIAGNOSI DE L'ESPAI PÚBLICVOLUM III

MANUAL DE SENYALITZACIÓDOCUMENT ANNEX

MANUAL DE SENYALITZACIÓ EN OBRES D'ACCESSIBILITAT REALITZADES EN ELS ÀMBITS DE LA VIA PÚBLICA

SUMARI

PÀG

1. SENYALITZACIÓ DE SEGURETAT I ACCESSIBILITAT	5
2. ZONES DE TRÀNSIT I DOMINI PÚBLIC (VIA PÚBLICA)	5

1. SENYALITZACIÓ DE SEGURETAT I ACCESSIBILITAT

En matèria d'accessibilitat existeix una normativa vigent que contempla certs aspectes de mesures de protecció i una legislació (Llei 20/1991, 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques) la qual es tindrà en compte quan es treballi en zones de trànsit i domini públic, així com en obres internes d'edificació.

2. ZONES DE TRÀNSIT I DOMINI PÚBLIC (VIA PÚBLICA)

Caldrà considerar que en la via pública es poden donar situacions que poden generar dificultats i riscos a qualsevol persona que circuli pel carrer, per tant es tindran en compte els següents aspectes:

- a) Itineraris de pas en obres de pavimentació i itineraris alternatius
- b) Rases fetes per obres de manteniment o reparació de la xarxa telefònica, clavegueram o serveis de conduccions, guais de vianants...
- c) Obres puntuals, reposició del paviment, forats fets en la vorera, tapes de registre sense protecció...
- d) Acopi de materials en obres en curs, així com eines de treball i maquinària utilitzades en obra. Tanques de protecció...
- e) Senyalitzacions i índex de lluminositat.

Aquestes situacions suposen un destorb per a les persones que formen un flux dinàmic en els carrers.

Aquest elements sense protecció i senyalització adequada suposen un perill per a les persones quan els trobem en els itineraris de vianants.

Aquestes situacions anòmales generen barreres per a tota persona que passeja pel carrer. Però això s'agreuja especialment en un grup (40% de la població total) que presenta limitacions funcionals i sensorials, com per exemple:

- Persones ambulants, però que tenen algun tipus de problema de motricitat, una limitació funcional.
- La població de gent gran, que té un ritme lent en els seus moviments i rigidesa en els músculs. Per aquest motiu s'ha de facilitar el pas i evitar obstacles que puguin originar una caiguda.
- Persones que per la seva afectació utilitzen cadira de rodes. És necessària una amplada de la vorera determinada per a què persones amb mobilitat reduïda puguin circular amb comoditat.
- Persones amb deficiències sensorials visuals de diferents graus i invidents. Tenint en compte el desenvolupament del sentit de l'oïda i la percepció tàtil i la dificultat de l'estímul visual, necessita unes mesures de protecció adequades.

Generalment tots els Ajuntaments disposen d'Ordenances Municipals, les quals assenyalen una sèrie de requisits referents a l'ocupació de la via pública en temes de construcció.

Com a exemple val a dir que les Ordenances Metropolitanes de Barcelona (Apartat Obres de Instal·lacions i Serveis en domini municipal), en els Articles 35, 64, 66 i 67, es refereix a Normes de Tancament, Senyalització en les obres de rases, tapes de registre i les instal·lacions.

Per tant per a una correcta senyalització i protecció de les obres en la via pública serà recomanable adoptar els següents criteris:

a) Itineraris de pas en obres de pavimentació i itineraris alternatius

Si la vorera no té els mínims que es determina per a l'itinerari adaptat es procurarà tenir cura en els següents aspectes:

- Tenir una amplada lliure de 0,90m i una alçada lliure d'obstacles de 2,10 m. (cas de basties o altres elements de reparacions).
- En canvis de direcció, que l'amplada de pas permeti inscriure un cercle d'1,50 m de diàmetre (o com a mínim de 1,20m).
- No inclourà cap desnivell ni el pendent longitudinal serà superior al 8 %.
- Es garantirà en tot moment la seguretat de les zones pavimentades, amb un pendent transversal no superior al 2%.
- No hi haurà cap element de mobiliari urbà (paperera, bancs senyals o altres), que dificulti el pas.

Tanmateix si es necessari pels treballs, fer un itinerari alternatiu, aquest s'indicarà mitjançant rètol amb indicació del pas i símbol d'accessibilitat. La senyalització dels rètols es regirà per la normativa municipal al respecte, i en cas de no existir, s'aplicaran els criteris de l'annex 4 del Codi d'Accessibilitat, referents al grafisme dels caràcters.

La pavimentació d'un pas alternatiu o provisional, el qual poc després s'eliminarà, tindrà les mateixes característiques que l'anterior. De la mateixa manera, si cal realitzar una ampliació de la vorera per a pas dels vianants es pot realitzar de qualsevol material, formigó, fusta, material bituminós o terra (sempre que tingui una compactació del 90% PM). Els passos alternatius s'hi accedirà a nivell o bé es construiran rampes provisionals de pendent recomanable al 8% (i mai superiors al 12%).

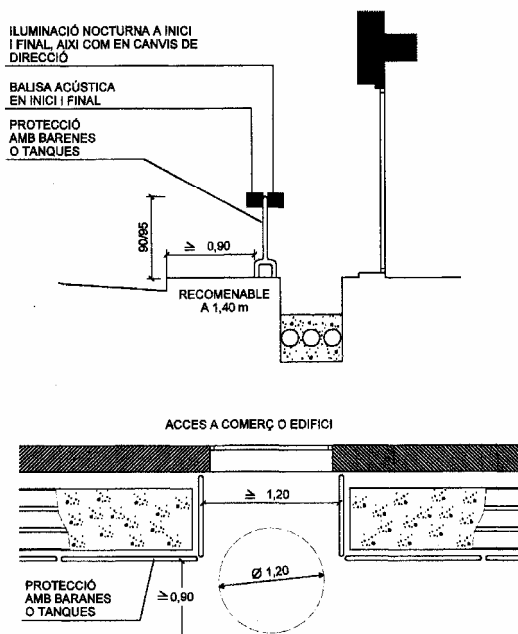
Tots els passos alternatius i/o provisionals es protegiran mitjançant baranes fixes de protecció o tanques metàl·liques de dimensions 200x100 cm amb balises acústiques en cada canvi de direcció i balises lluminoses, amb una intensitat mínima cadascuna de 15 lux.

Tanmateix si les obres es realitzen en carrers amb un enllumenat públic molt insuficient, i el pas alternatiu està al costat del trànsit rodat, caldrà col·locar la senyalització lluminosa en tot el perímetre, sent de color vermell o groc intermitent, a una distància màxima de 5 metres entre sí.

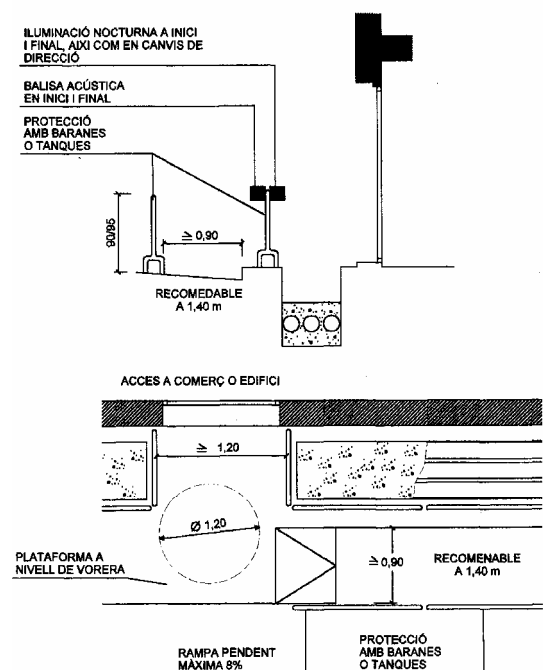
b) Rases fetes per obres de manteniment o reparació de la xarxa telefònica, clavegueram o serveis de conduccions i guals de vianants

En el cas de rases fetes per obres de manteniment o reparació telefònica, clavegueram i serveis de conduccions, l'obertura d'aquestes s'haurà de protegir mitjançant elements de base que puguin ser detectats per persones amb deficiència visual amb suficient pes per a que no es moguin, amb una alçada mínima de 95 cm i amb una senyalització lluminosa en colors grocs i taronges (mati) i vermells (nit), i amb balisament acústic que es col·locarà en cada aresta i es podrà accionar a distància per la persona amb deficiència visual, mitjançant ones de ràdio.

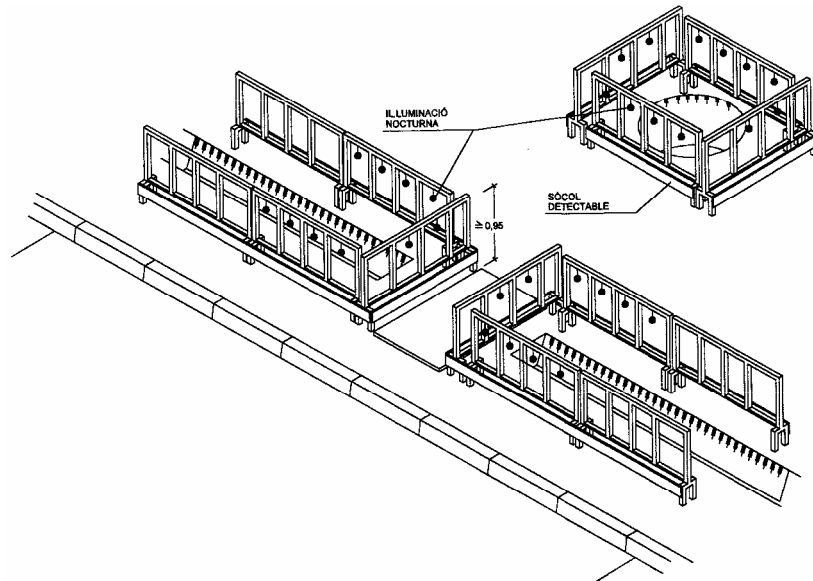
1.- VORERA NO PERMET UN PAS LLUIRE DE 90 cm.



2.- VORERA NO PERMET HABITAR UN PAS LLUIRE DE 90 cm.



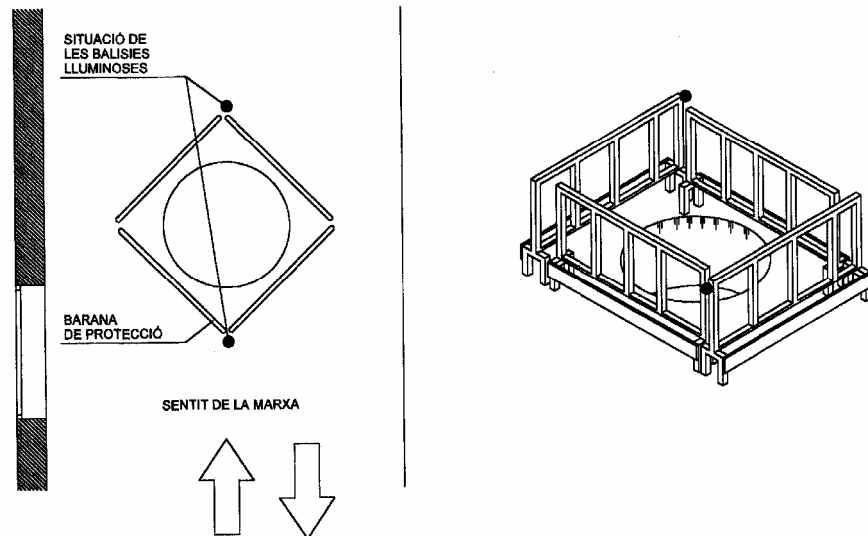
De la mateixa manera si s'ha de travessar una rasa, es cobrirà amb una planxa d'amplada suficient que permeti passar una cadira de rodes. Les baranes o tanques que s'hi col·loquin seran resistents i de traçat continu, ancorades o enganxades al terra. El pas tindrà una amplada lliure mínima de 90 cm, des del punt més sortint de la tanca fins qualsevol element (escossell, bústia), o a l'extrem de la vorera, i no tindrà cap desnivell respecte a la vorera superior a 2 cm.



La reposició del paviment en zones extenses necessitarà una protecció que limiti l'àrea afectada per l'obra i pugui detectar-se en la seva base. La protecció serà la mateixa que la utilitzada en les rases.

c) Obres puntuals, reposició del paviment, forats fets en la vorera, tapes de registre sense protecció...

Si trobem forats en la vorera i tapes de registre sense protecció, s'adoptaran les mateixes mesures que l'apartat anterior però a més es marcarà una direcció per a la persona amb



deficiències visuals per tal de què pugui detectar l'obstacle amb suficient temps i no suposi un element de desorientació i confusió en el seu trajecte inicial.

Si l'execució de l'obra no deixa un pas lliure mínim en la vorera per a la cadira de rodes, caldrà envair la calçada amb un pas mínim que asseguri el pas de la mateixa així com, el creuament amb un vianant. Aquest pas quedarà senyalitzat i protegit. El descens a la calçada es realitzarà sense ressalts i a través de guals o rampes provisionals.

En el cas de reparacions dels sortidors d'aigua, l'element que sobresurti en la vorera haurà d'estar cobert per un element de detecció i protecció mentre es realitzi l'obra i quan l'element es quedi al descobert durant la reparació.

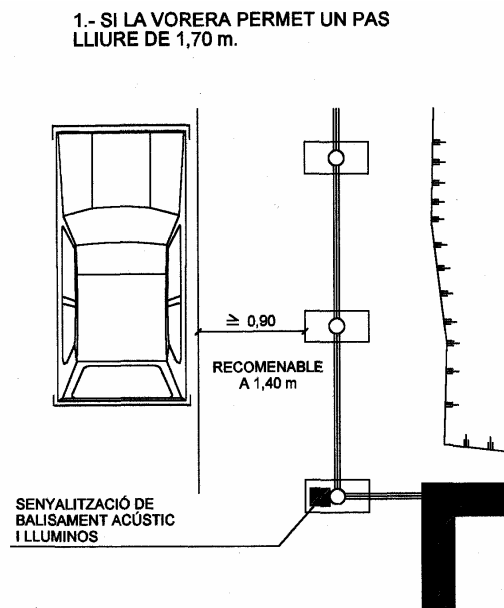
d) Acopi de materials i runes, contenidors i tanques

L'acopi de materials, eines de treball i maquinària es protegirà mitjançant tanques i baranes degudament senyalitzades, les quals es puguin detectar fàcilment per una persona amb deficiència visual.

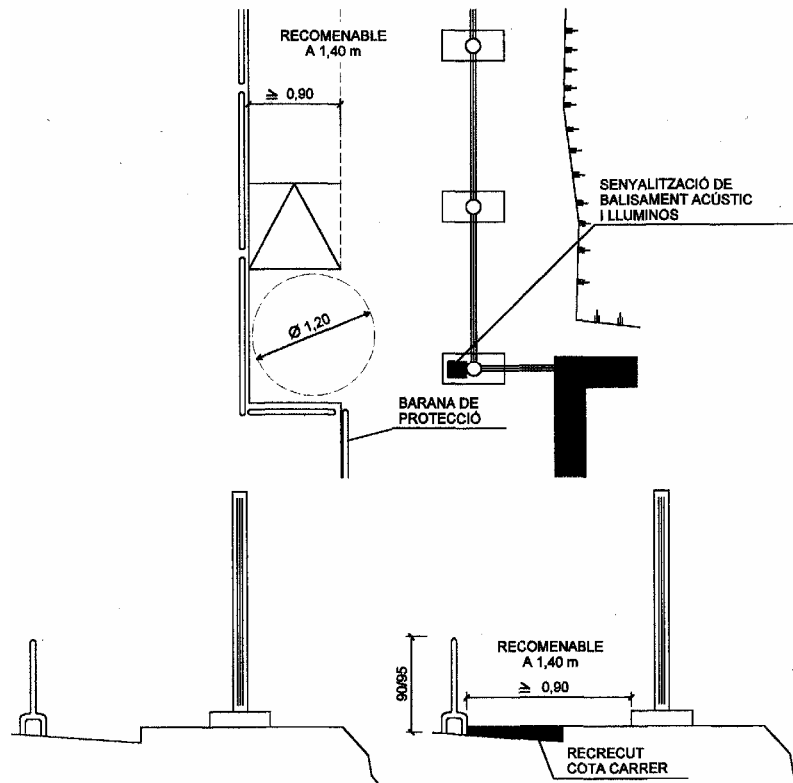
En el cas d'ocupació de la via pública de contenidors per a runa, es col·locaran tanques que delimitin aquest àmbit, tapant-se amb una lona o plàstic opac a fi d'evitar pols, de la mateixa manera es recomana que no poden sobresurtir cap element del contenidor.

Les característiques de les tanques i disposicions d'aquestes seran:

- Tindran un pes suficient per a no ser mogudes.
- Estaran en tot moment senyalitzades i il·luminades mitjançant balises lluminoses.
- Es protegiran els elements sortints de les tanques.



2.- SI LA VORERA ES INFERIOR A 1,70 m.
I HI HA APARCAMENT



e) Senyalitzacions i índex de lluminositat

Per a qualsevol activitat en la via pública referida a l'accessibilitat es tindrà en compte la senyalització adient referent a:

- Itineraris alternatius, amplex de pas i canvis de direcció.

En temes de lluminositat es tindrà en consideració:

- La il·luminació en passos entre rases, passos alternatius entre vehicles i il·luminació general de tota l'obra.

Consideracions sobre plafons senyalitzadors:

- Per a la senyalització mitjançant cartells, és recomanable la utilització de símbols, si s'utilitzen lletres, aquestes tindran unes dimensions suficients en relació amb la distància des d'on es llegeixen, es recomana l'ús de colors contrastats i la col·locació de la informació a una alçada adient. Totes aquestes característiques cal que facilitin la lectura i la comprensió dels mateixos.
- Els contrastos visuals o les indicacions tàctils poden advertir a temps a les persones totalment o parcialment invidents sobre on hi ha una situació perillosa, això normalment succeeix o pot presentar-se quan hi hagi voreres en obres o elements que sobresurten dels edificis.
- Tanmateix la senyalització dels itineraris de vianants, elements d'urbanització i d'altres elements urbans diversos, en forma de rètols o senyals, haurà de tenir un contorn nítid, coloració viva i contrastada amb el fons, lletres de 4 cm. d'alçada mínima, a 1,50 m. del terra i que permetin l'apropament de les persones a 5 cm

Consideracions referents a índex de lluminositat:

- En espais exteriors, és recomanable una intensitat lluminosa no inferior als 20 lux.
- La senyalització dels plafons, en el cas d'estar il·luminada, ho estarà sempre des de l'exterior, a fi de facilitar-ne la lectura pròxima, i es col·locarà de manera que no constitueixi obstacle.

DIAGNOSI DE L'ESPAI PÚBLIC DEL MUNICIPI DE MANRESA

RESUM INDICADORS

DIAGNOSI DE L'ESPAI PÚBLIC DEL MUNICIPI DE MANRESA

INDEX GENERAL DEL PLA

1. MEMÒRIAVOLUM I

2. NORMATIVA D'ACCESSIBILITAT

2.1 NORMATIVA D'ACCESSIBILITATVOLUM II

3. PLA D'ACTUACIÓ A L'ESPAI PÚBLIC

3.1. DIAGNOSI DE L'ESPAI PÚBLICVOLUM III

MANUAL DE SENYALITZACIÓDOCUMENT ANNEX

RESUM D'INDICADORSDOCUMENT ANNEX

CONCLUSIONS DE LA DIAGNOSI

La sensibilitat mostrada per l'Administració local en quant a l'accessibilitat, i els resultats obtinguts a partir de l'anàlisi realitzat, ens confirmen Manresa com una ciutat amb grans possibilitats per adaptar-se a l'accessibilitat. Tot i això, la diagnosi detecta algunes mancances importants que dificulten el procés d'adaptació.

Potser la més gran dificultat per a l'accessibilitat de Manresa siguin els pendents. Aproximadament la meitat dels carrers de la ciutat presenten pendents superiors al 6%, i la seva distribució abasta tot el casc urbà. Aquesta limitació és molt seriosa pel que fa a les dificultats per a solucionar-la, ja que resulta impensable una actuació per a disminuir el pendent d'un carrer. És per això, que cal pensar en mesures alternatives, com la adaptació dels sistemes de transport (no només els elements mòbils, sino també les marquesines), o la instal·lació d'ajudes mecàniques o viaductes.

A continuació es descriuen breument els àbits estudiats, indicant els valors estadístics obtinguts. Tota la informació mostrada a continuació es basa en la unitat de carrer anomenada 'Tram', que es la part de carrer entre dos creuaments consecutius.

- **Pendents:**

El relleu sobre el qual s'assenta la ciutat de Manresa es caracteritza per presentar moltes alternances. Aquesta característica es troba present a gairebé tots els barris de la ciutat, on sovint coexisteixen trams amb pendents elevats, amb d'altres amb valors inexistents.

Per al total de trams estudiats a Manresa (1687), un 49,11% presenten uns valors inferiors al 6%. L'importància d'aquesta dada escau en la possibilitat que ofereixen aquests trams en quant a la creació d'itineraris accessibles.

Finalment, el percentatge de trams amb pendent superior al 12% és d'un 29'53%. Les possibles actuacions en aquests eixos aniran dirigides a millorar en la mida del possible les condicions d'accessibilitat, doncs els mateixos valors de pendent fan que els trams siguin inaccessible, però cal considerar-los trams de prioritat baixa, ja que s'intentarà potenciar aquells itineraris que pasin per trams de menor pendent.

A continuació s'adjunta el quadre estadístic de les dades relacionades amb els pendents:

PENDENTS	Tipologies	trams	longitut (m)	%
	0% <= P < 6%	896	58.245,00	49,11%
	6% <= P < 12%	356	25.329,82	21,36%
	P >= 12%	435	35.020,56	29,53%
	Total	1.687,00	118.595,38	100,00%

- **Ample dels carrers:**

Els resultats de l'anàlisi realitzat ens mostra un predomini molt elevat de carrers amb un ample total superior a 5'80 metres. Recordem que des del punt de vista de l'Accessibilitat s'aconsella que tots aquells carrers que no presentin aquest ample mínim tinguin una secció de plataforma única. En aquest sentit, contrasta el 13,26% de carrers amb ample inferior a 5,8 metres amb el 5,82% de carrers de plataforma única, tot i que cal destacar l'important nombre d'actuacions de millora del Casc Antic del municipi, on es concentra la majoria de trams estrets i on s'està duent a terme una progressiva transformació dels seus eixos en plataformes úniques, per la qual cosa esperem que aquestes xifres convergeixin en poc temps.

Els indicadors obtinguts són els següents:

AMPLE CARRERS	Tipologies	trams	longitut (m)	%
	Amplada inferior a 5,80 m	313	16.331,46	13,26%
	Amplada superior a 5,80 m	1.398	106.861,68	86,74%
	Total	1.711	123.193,14	100,00%

- **Tipologies de voreres:**

L'anàlisi realitzat ha estudiat l'estat actual de les voreres de tots els trams de la ciutat de Manresa, i els resultats han estat dividits en 10 categories en funció de la tipologia existent.

El principal aspecte a destacar és l'elevat predomini de carrers amb voreres d'amplada superior a 1'40 metres. (63,82%). Es tracta d'una característica molt important des del prisma de l'Accessibilitat doncs, tal i com succeeix amb aquells trams que presenten un pendent baix, aquesta dada afavoreix la possibilitat de crear itineraris accessibles.

En sentit contrari cal destacar però, l'important número de carrers que presenten inexistència de vorera a un dels seus laterals (15,25%). Recordem que aquesta inexistència en molts casos pot ser puntual, però és fonamental tenir-la present perquè impedeix la creació d'itineraris accessibles.

Destaquem també totes aquelles voreres que presenten un ample inferior a 0'90 metres. A la ciutat de Manresa, aquesta tipologia representa el 4'53% del total, que cal destacar positivament com una xifra molt reduïda si la comparem amb la majoria de municipis catalans. Recordem que aquesta és la mesura mínima establerta pel Codi d'Accessibilitat, i que totes aquelles voreres que presentin aquesta amplada, no podran tenir elements urbans. La presència d'escaleres urbanes va sempre lligada a l'aparició de pendent elevats, i en el cas de Manresa, cal destacar que gairebé el 0'5% dels trams analitzats presenta aquesta tipologia. Les actuacions aniran dirigides a adequar el disseny d'aquestes als paràmetres que dicta el Codi d'Accessibilitat, tot garantint que hi hagi almenys algun itinerari accessible que uneixi els dos extrems de l'escala, cosa que a Manresa no queda garantit en molts casos. Finalment destaquem la poca importància d'aquells trams que en l'actualitat es troben sense urbanitzar o amb una tipologia de camí (2'27 i 1'76% respectivament). La majoria es donen a zones perifèriques de la ciutat i per tant, des del punt de vista de l'Accessibilitat, no són prioritaris.

A continuació s'adjunta el quadre estadístic de la tipologia de voreres:

TIPOLOGIES	Tipologia	Voreres	longitut (m)	%
	Vorera < 90 cm.	185	9.168,66	4,52%
VORERES	Vorera igual 90 cm.	78	4.399,32	2,17%
	Vorera entre 90 i 140 cm.	139	6.486,58	3,20%
	Vorera superior a 140 cm.	1.946	129.320,10	63,82%
	Plataforma única.	239	11.792,85	5,82%
	Camins.	42	3.559,37	1,76%
	Sense urbanitzar.	100	4.596,84	2,27%
	Escaleres.	31	984,47	0,49%
	Inexistència de vorera.	264	30.899,75	15,25%
	Espai lliure/ plaça.	26	1.431,88	0,71%
	Total	3.050	202.639,82	100,00%

- **Conclusions Generals:**

Un cop realitzat l'anàlisi de l'estat actual de l'accessibilitat a Manresa, creiem que la línia d'actuació per a la ciutat ha d'anar enfocada cap a la consecució de 4 objectius:

- En primer lloc, considerem molt important l'estudi de solucions per als problemes dels pendents de la ciutat. Per a emprendre aquest estudi es fa imprescindible un estudi detallat de l'accessibilitat al transport, que no es limita als elements mòbils sino que s'exten a les marquesines i als trams de vorera en els que estan. Només amb el creuament de tota aquesta informació es podrà oferir solucions globals per a un problema que no es pot analitzar desde la perspectiva aïllada d'un conjunt de trams de carrer.
- També creiem necessari extendre l'estudi a altres aspectes de la interacció entre l'Ajuntament i els ciutadans com son els edificis municipals i la comunicació (com es transmet la informació de direccions de carrers, línies de transport, orientació en els edificis, divulgació, etc.). Aquest estudi permetrà complertar el que s'anomena el Pla Integral d'Accessibilitat, que suposa l'estudi de l'accessibilitat a tots els àmbits públics d'interacció dels ciutadans.
- Es proposa la creació d'un grup de treball multidisciplinar que tingui per objectiu assegurar que l'accessibilitat és tinguda en compte en els projectes municipals, i que es mantingui com una direcció estratègica, per a evitar que les bones intencions expressades durant la redacció de l'estudi quedin esmorteïdes per la manca de homogeneïtat en els criteris o la manca de comunicació entre departaments de l'Ajuntament.
- Finalment, es proposa l'aprovació d'una ordenança municipal en matèria d'accessibilitat.

Tots aquests punts queden inclosos en el que s'anomena el Pla d'Accessibilitat Integral, que intenta donar solucions globals als problemes d'accessibilitat del municipi, tot proposant un llistat d'actuacions concretes que han de millorar l'accessibilitat, tot establint un pla d'etapes que prioritzi aquelles que generen un major impacte sobre l'accessibilitat amb un menor cost. Aquest pla d'etapes estarà valorat i ajustat d'acord amb el pla d'inversions municipal, per tal de garantir que la progressiva millora de l'accessibilitat és factible i d'acord amb les possibilitats i la voluntat del consistori.