

Pla d'accessibilitat

Via pública i Transports



Prats de Lluçanès



Pla d'accessibilitat

Via pública i Transports

Autor: Marta Bordas Eddy

Data: Setembre de 2025

Unitat de Camins Municipals, Accessibilitat i Gestió del Suport Municipal
Secció de Suport Tècnic en Infraestructures i Mobilitat
Servei de Planificació, Innovació i Suport Municipal
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat
Àrea de d'Infraestructures i Territori



I. Memòria del municipi

PLA D'ACCESSIBILITAT DE PRATS DE LLUÇANÈS

ÍNDEX GENERAL DEL PLA

I. MEMÒRIA DEL MUNICIPI

II. PLA D'ACCESSIBILITAT EN LA VIA PÚBLICA

III. PLA D'ACCESSIBILITAT EN ELS EDIFICIS*

IV. PLA D'ACCESSIBILITAT EN ELS TRANSPORTS

V. RESUM DEL PLA D'ACCESSIBILITAT

ANNEX DOCUMENTACIÓ TÈCNICA COMPLEMENTÀRIA

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

MEMÒRIA DEL MUNICIPI

1. INTRODUCCIÓ	3
2. OBJECTIUS.....	4
3. COL·LECTIUS BENEFICIARIS.....	5
4. ESTRUCTURA I CONTINGUTS.....	7
5. MARC NORMATIU.....	8
6. DESENVOLUPAMENT DEL PLA D'ACCESSIBILITAT	9
7. RECULL D'ACCIONS COMPLEMENTÀRIES.....	10
8. EQUIP REDACTOR	10
9. AGRAÏMENTS	10

1. INTRODUCCIÓ

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

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

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

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

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

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

La Diputació de Barcelona en els darrers 30 anys ha redactat prop de 200 Plans d'Accessibilitat dels municipis de la província de Barcelona, donant suport als municipis per a l'acompliment de la normativa, i vetllant per a la qualitat en el sentit més ampli. **El municipi de PRATS DE LLUÇANÈS pertany a aquesta llista de municipis que tenen la voluntat de millorar el seu entorn urbà** per tal de facilitar la vida a tots els seus ciutadans. L'entrada en vigor de noves normatives d'accessibilitat i la necessitat de disposar o actualitzar el Pla, tal i com defineix la Llei, han afavorit que enguany el municipi decidís redactar aquest nou **Pla d'accessibilitat en l'àmbit de la Via Pública i el Transport**, per completar-ho més endavant amb l'accessibilitat als Edificis públics.

2. OBJECTIUS

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

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

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

Altres objectius d'utilitat més tècnica:

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

3. COL·LECTIUS BENEFICIARIS

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

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

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

⇒ **Limitacions sensorials:**

- **Sordesa total o parcial:** la discapacitat auditiva es pot classificar segons el lílindar d'audició de la persona, o segons el moments d'adquisició de la sordesa:
 - Pre-locutiva: s'adquireix en el moment de néixer o bé a edat primerenca
 - Post-locutiva: s'adquireix un cop la persona ja ha fet l'aprenentatge de la llengua oral.

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

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

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

- **Ceguesa o visió reduïda:** es diferencien dos grans grups, segons el seu nivell de ceguesa:
 - **Rest a visual funcional:** Mantenen una resta visual funcional per a la vida diària (desplaçaments, feines domèstiques, lectura,...). Representen un 80% de les persones "legalment cegues". Per a aquestes persones, una inadequada situació de la informació,

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

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

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

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

⇒ **Limitacions psíquiques, intel·lectuals o cognitives:** S'hi engloben persones amb necessitats molt diferents. Generalment requereixen que la informació i comunicació sigui senzilla, ben jerarquitzada, iconografia fàcilment comprensible, una racionalització dels itineraris per desplaçar-se i facilitats en els serveis a l'abast de la ciutadania.

- **Persones amb limitacions transitòries** com dones embarassades o persones que tenen circumstàncies transitòries derivades d'activitats o situacions conjunturals que resulten discapacitats. Un exemple, són les persones estrangeres a qui la incorporació d'iconografia en la senyalística els facilita la seva orientació.
- **Persones que cuiden i envolten a les persones amb limitacions:** qualsevol millora que pugui aportar autonomia personal reduirà el nivell de dependència de les persones. Així mateix, qualsevol element que faciliti la gran tasca que realitzen els “cuidadors” serà una ajuda per aquests. A més, avançar en aquesta línia no sols alliberarà l'atenció personalitzada, sinó que evitarà despeses de serveis socials, la qual cosa agafa rellevància en l'entorn d'envelliment de la població que ja s'ha comentat.

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

4. ESTRUCTURA I CONTINGUTS

Generalment, els plans d'accessibilitat municipals s'estructuren en cinc capítols:

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

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

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

- ⇒ **Via pública:** espais viaris i espais lliures d'ús públic urbans [i també espais naturals i costaners].
- ⇒ **Edificis municipals:** tots els equipaments i edificis oberts al públic i que siguin de responsabilitat municipal.
- ⇒ **Transports:** parades de bus, parades de taxi, places d'aparcaments reservats i zones d'aparcaments. [També s'hi inclouen les estacions de tren o terminals de bus, tot i no ser de responsabilitat municipal, sí que és d'interès conèixer-ne quin és el seu estat d'accessibilitat.]

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

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

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

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

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

5. MARC NORMATIU

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

▪ Legislació estatal:

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

- ⇒ Reial Decret 505/2007 (BOE 113 del 11/05/2007). Condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació de les persones amb discapacitat per a l'accés i la utilització d'espais públics urbanitzats i edificacions.
- ⇒ Reial Decret 1494/2007, de 12 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament sobre condicions bàsiques per a l'accés de les persones amb discapacitat a les tecnologies, productes i serveis relacionats amb la societat de la informació i mitjans de comunicació social.
- ⇒ Reial Decret 1544/2007, de 23 de novembre, pel qual es regulen les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació en l'accés i utilització dels mitjans de transport per a persones amb discapacitat.
- ⇒ Ordre TMA/851/2021, de 23 de juliol, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per l'accés i la utilització dels espais públics urbanitzats.
- ⇒ Codi Tècnic de l'Edificació. Reial Decret 314/2006, de 17 de març de 2006, modificat per successius RD, especialment pel Reial Decret 173/2010, de 19 de febrer, pel qual es modifica el Codi Tècnic de l'Edificació en matèria d'accessibilitat i no discriminació de les persones amb discapacitat.

▪ Legislació catalana:

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

- ⇒ Decret 209/2023, de 28 de novembre, pel qual s'aprova el Codi d'accessibilitat de Catalunya.

6. DESENVOLUPAMENT DEL PLA D'ACCESSIBILITAT

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

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

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

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

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

7. RECULL D'ACCIONS COMPLEMENTÀRIES

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

Exemples d'accions complementàries al Pla:

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

8. EQUIP REDACTOR

Aquest Pla d'Accessibilitat de PRATS DE LLUÇANÈS ha estat redactat per Marta Bordas Eddy, Dra. Arquitecta, especialitzada en accessibilitat universal, i supervisat pel personal tècnic de la Unitat de Camins Municipals, Accessibilitat i Gestió del Suport Municipal de la Secció de Suport Tècnic en Infraestructures i Mobilitat (antigament, Secció d'accessibilitat) de la Diputació de Barcelona.

9. AGRAÏMENTS

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



II. Pla d'accessibilitat en la via pública

PLA D'ACCESSIBILITAT DE PRATS DE LLUÇANÈS

ÍNDEX GENERAL DEL PLA

I. MEMÒRIA DEL MUNICIPI

II. PLA D'ACCESSIBILITAT EN LA VIA PÚBLICA

III. PLA D'ACCESSIBILITAT EN ELS EDIFICIS*

IV. PLA D'ACCESSIBILITAT EN ELS TRANSPORTS

V. RESUM DEL PLA D'ACCESSIBILITAT

ANNEX DOCUMENTACIÓ TÈCNICA COMPLEMENTÀRIA

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

PLA D'ACCESSIBILITAT EN LA VIA PÚBLICA

1. INTRODUCCIÓ	4
2. MARC NORMATIU.....	5
2.1. AUTONÒMIC.....	5
2.2. ESTATAL.....	6
2.3. CRITERIS D'APLICACIÓ	6
3. DESCRIPCIÓ DEL MUNICIPI	8
4. ÀMBIT D'ACTUACIÓ DEL PLA	10
4.1. ESPAIS URBANS VIARIS	10
4.2. METODOLOGIA.....	11
5. FITXES D'ACCESSIBILITAT	14
5.1. TRAMS VIARIS D'ESTUDI DETALLAT	14
5.2. TRAMS VIARIS D'ESTUI BÀSIC	16
6. ANÀLISI GENERAL DE L'ACCESSIBILITAT EN EL MUNICIPI	17
7. ANÀLISI DE L'ESTAT ACTUAL I PROPOSTA D'INTERVENCIÓ .	20
7.1. SECCIÓ DELS CARRERS	20
7.2. PENDENT LONGITUDINAL.....	24
7.3. AMPLADA DE LES VORERES I AMPLADA LLIURE DE PAS DELS ITINERARIS DE VIANANTS VIARIS	33
7.3.1. AMPLADA DE LES VORERES (trams d'estudi detallat)	33
7.3.2. AMPLADA LLIURE DE PAS DELS ITINERARIS DE VIANANTS VIARIS	37
7.4. TIPUS D'ENCREUAMENTS I DE PUNTS DE CREUAMENT DE CALÇADA	44
7.5. DISSENY DELS GUALS DE VIANANTS O PUNTS DE CREUAMENT DE CALÇADA	53
7.6. PROPOSTA D'INTERVENCIÓ PER MILLORAR LES AMPLADES LLIURES DE PAS DELS ITINERARIS DE VIANANTS I EL DISSENY DELS PASSOS I GUALS DE VIANANTS (trams d'estudi detallat).....	58



7.7. PENDENT TRANSVERSAL I ELEMENTS D'URBANITZACIÓ (trams d'estudi detallat)	69
7.8. DISSENY DE MOBILIARI I ELEMENTS URBANS (trams d'estudi detallat)	75
7.9. NIVELL D'ACCESSIBILITAT ACTUAL	85
7.10. NIVELL D'ACCESSIBILITAT RESULTANT DE L'EXECUCIÓ DE LES PROPOSTES DEL PLA (trams d'estudi detallat)	88
8. PRESSUPOST D'ACTUACIÓ (trams d'estudi detallat).....	91
9. PLA D'ETAPES	95
9.1. CRITERIS DE PRIORITZACIÓ	95
9.2. FASES D'EXECUCIÓ	97
10. INDICADORS.....	100

ANNEX 1: Trams viaris d'estudi detallat

Llistat dels trams d'estudi detallat

Llegenda de les icones i colors

Diccionaris utilitzats en les fitxes

Fitxes dels trams d'estudi detallat

ANNEX 2: Trams viaris d'estudi bàsic

Llistat dels trams d'estudi bàsic

Llegenda de les icones i colors

Diccionaris utilitzats en les fitxes

Fitxes dels trams d'estudi bàsic

1. INTRODUCCIÓ

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

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

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

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

2. MARC NORMATIU

2.1. AUTONÒMIC

El marc que regula l'accessibilitat en la via pública a Catalunya s'integra fonamentalment en el **Decret 209/2023, de 28 de novembre, pel qual s'aprova el Codi d'accessibilitat de Catalunya**, que determina els requisits, els paràmetres i els criteris per complir les condicions d'accessibilitat que preveu la **Llei 13/2014, del 30 d'octubre, d'accessibilitat**, tant en els sectors públics com en els sectors privats i tant en els entorns nous com en els existents perquè els **espais d'ús públic**, els edificis, els mitjans de transport, els serveis, els productes i els processos de comunicació garanteixin l'autonomia, la igualtat d'oportunitats i la no-discriminació de les persones amb discapacitat o amb altres dificultats d'interacció amb l'entorn.

El Codi d'accessibilitat integra, en el marc normatiu de Catalunya, el conjunt de les condicions d'accessibilitat universal, física, sensorial i cognitiva, en els àmbits de més impacte en la vida diària de la ciutadania, d'acord amb les condicions bàsiques d'accessibilitat que determina:

- el Reial decret legislatiu 1/2013, de 29 de novembre, pel qual s'aprova el text refós de la **Llei general de drets de les persones amb discapacitat i de la seva inclusió social**
- les **directrius internacionals de la Convenció de les Nacions Unides sobre els drets de les persones amb discapacitat**.

Ahora, també pretén facilitar la coordinació i la coherència entre les mesures aplicables en cada àmbit i defineix amb prou detall els requisits i els paràmetres tècnics exigibles.

En aquest context, el Codi d'accessibilitat recull i incorpora els requisits que s'estableixen en:

- el Reial decret 173/2010, de 19 de febrer, pel qual es modifica el **Codi tècnic de l'edificació**
- el Reial decret 1544/2007, de 23 de novembre, pel qual es regulen les condicions bàsiques d'accessibilitat i no-discriminació per a **l'accés i la utilització de les formes de transport per a persones amb discapacitat**
- en l'Ordre TMA/851/2021, de 23 de juliol, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no-discriminació per a **l'accés i la utilització dels espais públics urbanitzats**.

Les disposicions que conté el Codi d'accessibilitat **complementen, harmonitzen i unifiquen** aquests requisits amb la regulació pròpia de Catalunya que s'estableix en exercici de les competències territorials, i determinen un **marc normatiu unificat** que concreta en cada situació les condicions exigibles per justificar el compliment, de manera global, de la legislació **concurrent** en matèria d'accessibilitat en l'àmbit **autonòmic, estatal i internacional**.

Finalment, el Codi d'accessibilitat desenvolupa un ampli ventall **d'ajustos raonables** per a situacions que actualment estan sense regular o que ho estan insuficientment i queden a discreció d'interpretacions individuals o arbitràries, i pretén, en definitiva, conferir seguretat jurídica en l'aplicació de la norma, per a tots els sectors de la societat, de conformitat amb la Llei 13/2014, del 30 d'octubre.

El Decret 209/2023 va entrar en vigor el 7 de febrer de 2024 i suposa la **derogació** de:

- el **Decret 135/1995**, de 24 de març, de desplegament de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del Codi d'accessibilitat. No obstant, sent documentació de referència als efectes de les mesures de convalidació de l'accessibilitat a l'entorn existent que preveuen els articles 65, 90 i 102 i que també s'esmenten a l'annex glossari.
- el Decret 97/2002, de 5 de març, sobre la **targeta d'aparcament** per a persones amb discapacitat i altres mesures adreçades a facilitar el desplaçament de les persones amb mobilitat reduïda.

2.2. ESTATAL

El 6 d'agost de 2021 es va publicar l'**Orden TMA/851/2021**, de 23 de juliol, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per **l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats**, que **deroga l'Ordre VIV/561/2010**, d'1 de febrer, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats. És d'aplicació als espais públics urbanitzats, va entrar en vigor el 2 de gener de 2022, i, en base a la seva disposició transitòria única, és d'aplicació obligatòria per a aquells espais públics urbanitzats per als quals els plans i projectes s'aprovin definitivament passats els 10 mesos de la seva l'entrada en vigor, com el present Pla d'accessibilitat.

A grans trets, es tracta d'una actualització i adaptació de la vigent reglamentació als canvis legislatius en matèria d'accessibilitat que s'han anat produint en els darrers anys. La majoria de l'articulat correspon al que ja s'indicava a l'Orden VIV/561, especialment el referent als paràmetres bàsics d'accessibilitat.

2.3. CRITERIS D'APLICACIÓ

Fruit a que el Codi d'accessibilitat del Decret 209/2023 integra la normativa estatal, és el reglament en el qual s'ha basat la redacció i, per això, d'ara en endavant, quan es faci referència al Codi d'accessibilitat o Codi, correspondrà a aquest Decret.

Els paràmetres que definia el derogat Codi d'accessibilitat del Decret 135/1995, en general **menys generosos** que els que determinava la derogada Orden VIV/561/2010 i l'actual Orden TMA/851/2021, són els que van regir les intervencions de millora de l'accessibilitat a la via pública dutes a terme a Catalunya entre el 1995 i el 2010. Es podria considerar que són criteris de mínims indispensables per assegurar l'ús dels carrers i espais públics per a persones amb discapacitat. Per això, el Codi d'accessibilitat del 2023 defineix uns **ajustos raonables d'aplicació** per entorns **existents**, incorporant la categoria **Practicable, menys restrictiva que l'Accessible** i definint en quines ocasions es pot aplicar aquesta solució.

Al llarg d'aquest Pla, fruit a que aquest avalua l'accessibilitat en espais urbans existents, s'ha diferenciat entre aquestes dues categories. A més, per a certs paràmetres s'ha considerat que

certes circumstàncies eren **Acceptables**, malgrat no complir estrictament les disposicions del Codi d'accessibilitat vigent, fruit a que el cost d'actuació és molt elevat i es considera més prioritari intervenir en altres espais on les millores d'accessibilitat son més necessàries. En aquesta línia, s'han establert els següents **criteris generals de prioritització**:

- ⇒ Si l'element no compleix ni la categoria de Practicable i realitzant una intervenció de **baix cost** (desplaçar un element urbà, tapar un escocell, realitzar un gual de vianants, modificar un gual de vehicles,...) s'aconsegueix complir la categoria de Practicable mentre que per complir la d'Accessible caldria realitzar una actuació de cost desproporcionat, es proposa realitzar les intervencions per adaptar-lo com a mínim als paràmetres de **Practicable**.
- ⇒ Si l'element no compleix ni la categoria de Practicable ni d'Accessible i cal realitzar una intervenció de **reurbanització** (ampliant les voreres, convertint-lo a plataforma única,...) aleshores es realitzen propostes d'intervenció per tal de complir, si és possible, la categoria **d'Accessible**, entenent que ja que s'intervé de forma global, cal fer-ho seguint els paràmetres òptims. En casos puntuals que per dimensions de la secció de carrer, intensitat de trànsit de vehicles, necessitat de carril de serveis,... així com d'altres aspectes que es pugin definir en un Pla de mobilitat, no sigui possible complir la categoria d'Accessible, es realitzaran propostes per complir com a mínim la de **Practicable**.
- ⇒ Si l'element compleix els principals paràmetres que defineix la categoria de **Practicable** però no la **d'Accessible** i el cost per complir aquesta és moderat, es proposa intervenir-hi. En canvi, si el cost és elevat, es considera correcte, entenent que les intervencions que caldria realitzar no són de caràcter prioritari i tenen un cost desproporcionat.
- ⇒ Si actualment ja es compleix la categoria d'Accessible o, en les situacions que el Codi ho admet, la de Practicable, no cal realitzar propostes d'intervenció.

En resum, es consideren acceptables els espais urbans que compleixin la categoria de Practicable i es proposarà intervenir en els que no la compleixin procurant que, si la intervenció és proporcionada, siguin Accessibles i, en cas contrari, puguin ser Practicables:

Compleix Practicable?	Compleix Accessible?	Cost de fer Practicable?	Cost de fer Accessible?	Proposta
No	No	Baix	Alt	Fer Practicable.
No	No	Alt	Alt	Fer Accessible
Sí	No	-	Baix	Fer Accessible.
Sí	No	-	Alt	No s'intervé. Compleix Practicable.
Sí	Sí	-	-	No s'intervé. Compleix Accessible.

Així mateix, hi ha certes disposicions del Codi que no hi ha un consens en la seva motivació, interpretació o aplicació i que, fruit a que encara no s'ha desenvolupat jurisprudència efectiva o criteris interpretatius que permetin un consens en la seva aplicació, s'ha seguit el criteri que s'ha considerant més oportú, afavorint l'accessibilitat a un cost raonable.



3. DESCRIPCIÓ DEL MUNICIPI

Prats de Lluçanès és un municipi de 2.696 habitants (segons dades de l'any 2024 de l'IDESCAT) que pertany a la comarca de Lluçanès. El terme municipal, d'uns 13,78 km², se situa entre els municipis de Lluçà, Sant Martí d'Albars, Olost, Oristà, Sant Feliu de Sasserra i Santa Maria de Merlès (seguint el sentit de les agulles del rellotge).

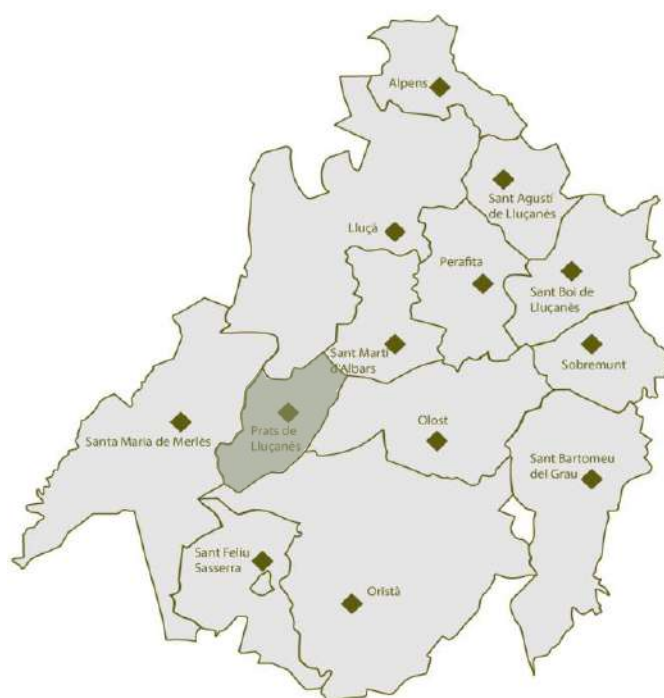
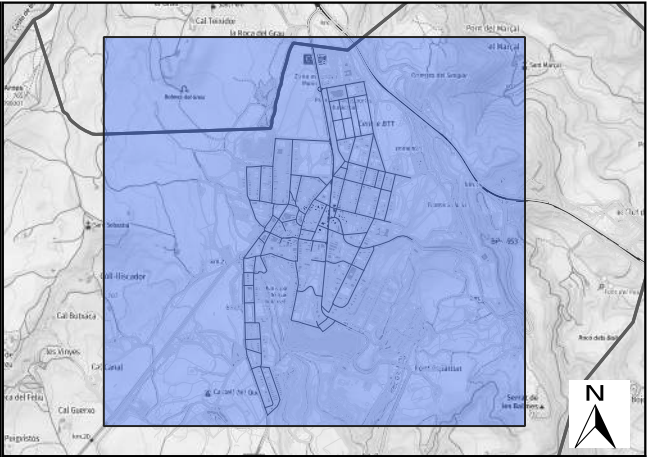
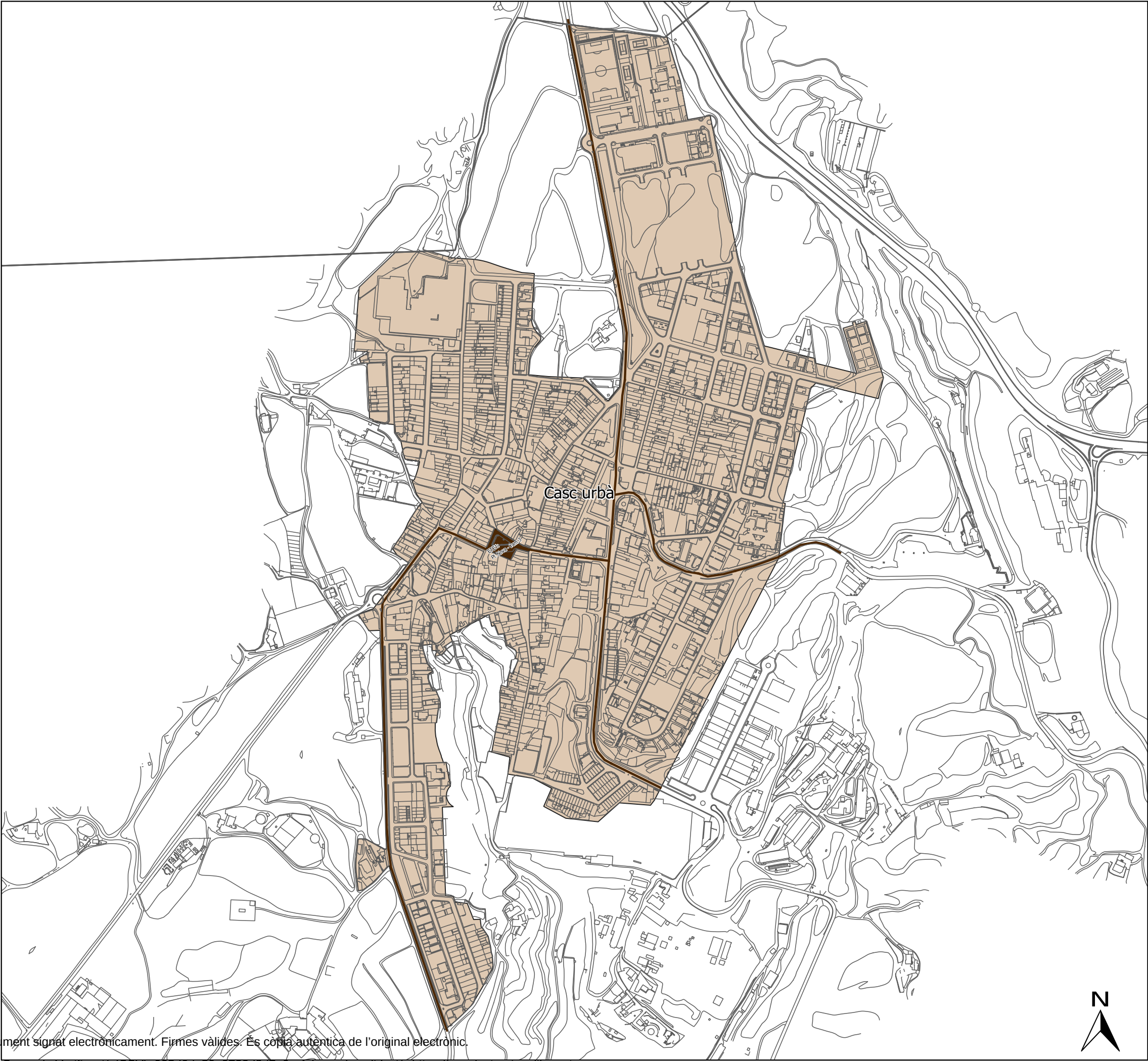


Figura 1. Localització del municipi de Prats de Lluçanès dins la comarca.

El municipi està conformat per un únic nucli urbà que concentra la pràctica totalitat de la població i els serveis. El teixit urbà s'ha anat desenvolupant a partir del centre històric, amb una estructura compacta i funcional. Aquest nucli encara conserva elements del traçat tradicional, amb alguns carrers estrets i edificacions de pedra, combinats amb zones d'expansió residencial més recents, d'ordenació més regular i tipologies d'habitatge modern. Hi ha una petita zona industrial situada al sud-est del terme municipal.

L'av. Pau Casals (que esdevé la ctra. B-432 a les afores del municipi) fa la funció d'eix vertebrador, travessant el municipi de nord a sud. En sentit transversal, s'identifiquen com a principals eixos vertebradors, l'av. Pompeu Fabra a la banda est (que esdevé la BP-4653), mentre que a la banda oest s'identifiquen un seguit de carrers que funcionen com a eix vertebrador: el c. Orient, la pl. Nova, el c. Pont, el c. Resclosa, el c. Can Grill i la ctra. Sabadell (que finalment esdevé la ctra. B-431).

S'adjunta el plànol **VP01: Àmbits del municipi** on s'identifica el casc urbà municipal, així com els eixos vertebradors esmentats en color més fosc.



PLA D'ACCESSIBILITAT: PRATS DE LLUÇANÈS

VP01: Àmbits del municipi

 Casc urbà



4. ÀMBIT D'ACTUACIÓ DEL PLA

4.1. ESPAIS URBANS VIARIS

Tal i com indica el Codi d'accessibilitat, els espais urbans viaris son el conjunt d'espais que formen part del domini públic, estan destinats a l'ús públic d'una manera permanent o temporal i tenen la condició de sòl urbà segons la normativa urbanística vigent que estan destinats a la circulació de vehicles i persones.

L'àmbit d'actuació del Pla d'accessibilitat en la Via Pública comprèn tots els espais urbans viaris del nucli urbà de Prats de Lluçanès (exceptuant la petita zona industrial situada al sud-est del terme municipal).. En tot aquest àmbit, s'analitzen en detall els **paràmetres bàsics d'accessibilitat** fet que permet determinar una diagnosi del seu estat actual.

Atès l'elevat cost d'intervenció que representa fer accessibles tots els viaris del municipi, s'ha considerat convenient delimitar uns itineraris on el consistori preveu que podria arribar a actuar en els propers 10 anys i que, per tant, tenen un interès prioritari. Per aquests, es realitza un estudi encara més detallat de l'accessibilitat a partir del qual es defineix una proposta d'intervenció valorada econòmicament i que s'inclou en un pla d'etapes.

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

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

Els espais urbans viaris del municipi que, amb el vistiplau de l'Ajuntament, s'ha inclòs en aquest àmbit està formada per 21 trams situats al centre del municipi. D'aquests, 20 s'han analitzat in situ en detall i corresponen a trams centrals amb major demanda i/o propers als principals equipaments i serveis del municipi. El tram restant, el corresponent a la plaça Nova (tram 3), es troba en fase de redacció de projecte i s'ha analitzat a partir d'un avantprojecte de remodelació facilitat per l'Ajuntament, motiu pel qual la seva fitxa presenta un grau de detall menor.

- **Estudi bàsic:** S'analitzen amb un elevat grau de detall els paràmetres bàsics d'accessibilitat i es complementa l'anàlisi amb una descripció general dels aspectes relatius a l'accessibilitat que es consideren d'interès. Aquest estudi s'ha realitzat a tots els espais urbans viaris, excloent els que s'han analitzat de forma detallada.

4.2. METODOLOGIA

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

Cada tram s'identifica per un **codi** numèric i té associats el nom del carrer on es troba, els carrers entre els quals queda comprès, la seva longitud i tota la informació en relació al seu estat d'accessibilitat i a les intervencions que s'hi proposen. Tota aquesta informació està disponible en la taula georeferenciada **awtrams** (dins de la base de dades plaacc.gpkg) disponible en la documentació adjunta al Pla. Així mateix, en l'arxiu "Model de dades.pdf" s'exposa la informació que contenen cadascun dels camps de la taula.

En determinats casos, les característiques d'un tram fan recomanable la seva unió a un altre tram adjacent, de manera que el tram resultant s'estén més enllà d'una cruïlla. Un exemple habitual és quan un segment entre cruïlles és excessivament curt, de manera que perd sentit i eficiència el seu tractament individualitzat.

En concret, a la zona d'estudi detallat de Prats de Lluçanès els carrers s'han subdividit en 21 trams.

A cadascun d'aquests trams (a excepció del tram 3 – Pl. Nova, que s'ha estudiat sobre plànol), s'hi ha associat elements que el componen, els quals disposen dels seus propis codis identificadors:

- Itineraris viaris: taula georeferenciada axitinviaris. En els trams de carrer, en general es disposen d'itineraris de vianants a cada costat coincidint amb les voreres en aquells carrers que en disposen. A més, els carrers en format rambla o passeig central, disposen d'un itinerari de vianants per la part central del carrer, tot i que en aquests casos no s'han representat com a tals als plànols corresponents. Als carrers de plataforma única els itineraris de vianants generalment s'han considerat arran de façana, però en alguns casos també s'han considerat que es localitzen a la part central del carrer.
- Creuaments o passos de vianants: taula georeferenciada bxpasvianants. Es considera que per a cada tram de carrer com a mínim hi ha dos possibles punts de creuament situats un a cada extrem del tram.
- Punts de creuament de calçada: taula georeferenciada bwpuntcreucal. Si es té en compte que per cada encreuament seria necessari disposar de dos guals de vianants, això implica que, a priori, a cada tram hi hauria d'haver 4 punts de creuament de calçada (un a cada cantonada del tram). En el cas que un gual de vianants sigui comú per dos trams, tindrà dos identificadors, un per a cada tram, i quedarà reflectit en el camp "ídem." i perquè els punts quedaran sobreposats en el plànol.

- Elements de mobiliari, urbans, d'urbanització, de lleure: taules georeferenciades d1elepun, d2elemlln, d3elempol, en funció de si es representen com a punts, línies o superfícies.
- Escales: taula georeferenciada ewescales.
- Rampes: taula georeferenciada fwrampes.

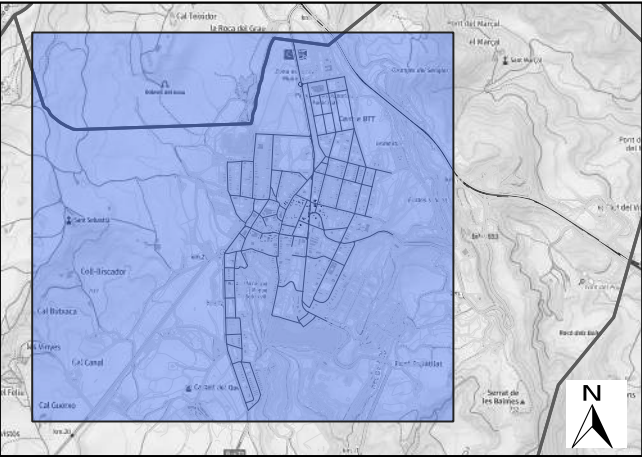
Diversos camps que componen les diferents taules es troben categoritzats i, depenen per tant, de diccionaris, els quals es poden consultar en el document de Model de dades.pdf.

Tant les fitxes de recollida de dades com les d'entrada de dades, els plànols, les fitxes dels annexes, els diferents llistats, els pressupostos, pla d'etapes com els indicadors, s'han elaborat amb el QGIS, un Sistema d'Informació Geogràfica gratuït i de codi obert.

A continuació s'adjunta el **plànol VP02: Àmbit d'actuació del Pla** on es mostra el nivell d'estudi dels trams del nucli urbà així com una relació dels trams d'estudi detallat. A mode informatiu, també s'indiquen els trams previstos de futur desenvolupament, però dels quals encara no es disposa de projecte i per aquest motiu, no s'han analitzat dins del present estudi.

Trams d'estudi detallat i sobre plànols

- 001: Pl. Vella entre C. Bona Sort i C. Josep Cirera
- 002: C. Major entre C. Josep Cirera i C. Orient
- 003: Pl. Nova entre C. Major i Pl. Nova (anàlisi sobre plànol)
- 004: Pl. Can Claus entre C. Mossèn Josep Valls i Pl. Nova
- 005: C. Mossèn Josep Valls entre Pl. Can Claus i C. Sota l'Església
- 006: C. Sota l'Església entre C. Mossèn Josep Valls i C. Escoles
- 007: C. Escoles entre C. Major i C. Aragó
- 008: C. Escoles entre C. Aragó i C. Reforma
- 009: C. Escoles entre C. Reforma i C. Maria Trulls
- 010: Pl. Onze de setembre entre C. Resclosa i C. Escoles
- 011: C. St. Pere entre C. Escoles i C. Indústria
- 012: C. St. Pere entre C. Indústria i C. Cinc de Febrer
- 013: C. Major entre Av. Pau Casals i C. Dr. Trullàs
- 014: C. Dr. Trullàs entre C. Major i Av. Pau Casals
- 015: Pl. Cal Xiquet entre C. Dr. Trullàs i C. Vic
- 016: C. Vic entre C. Nou i C. Serrat del Sol
- 017: C. Vic entre C. Serrat del Sol i C. Monserrat
- 018: C. Monserrat entre C. St. Marçal i C. Vic
- 019: C. Monserrat entre C. Serrat del Peric i C. St. Marçal
- 020: C. Mateu Garreta entre Ctra. Vic a Gironella i C. Josep Galceran
- 021: C. Mateu Garreta entre C. Josep Galceran i C. Pelegrí Casades



PLA D'ACCESSIBILITAT: PRATS DE LLUÇANÈS

VP02: Àmbit d'actuació del Pla

- Trams d'estudi detallat [20]
- Trams d'anàlisi sobre plànols [1]
- Trams d'estudi general [138]
- Trams previsió redactar projecte [10]

5. FITXES D'ACCESSIBILITAT

L'anàlisi de l'estat actual i les propostes d'intervenció a la via pública s'han elaborat a partir d'un exhaustiu treball de camp, en el qual s'han recollit dades de tots els trams d'estudi detallat i dels trams d'estudi bàsic, així com del tram analitzat sobre plànol (Pl. Nova).

La recollida de dades s'ha efectuat principalment durant el mes de maig de l'any 2024, amb visites puntuals realitzades també els mesos d'abril, juliol i octubre del mateix any. Destacar que en el Pla la informació i fotografies que es mostren i sobre la qual es realitzen les corresponents propostes d'intervenció són en base a les dades recollides en el moment de la visita de camp, tot i que potser posteriorment s'hagin realitzat intervencions que hagin modificat les seves condicions d'accessibilitat.

Als diferents annexes, s'adjunta una relació dels diferents paràmetres analitzats en les fitxes i el codi de colors utilitzat per representar les diferents casuístiques. Aquest codi, en termes generals, consisteix en representar en color verd els paràmetres que compleixen la normativa (o d'altres recomanacions) i en color vermell els que no.

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

Cal esmentar que hi ha certs paràmetres concrets de la normativa d'accessibilitat que no ha sigut possible avaluar en el treball de camp fruit a que requereixen d'equips especialitzats i, en aquesta línia, s'incorporen en documents de planificació més específics, com podrien ser els nivells d'enllumenat o de lliscament del paviment inclosos, respectivament, en plans d'enllumenat o de paviments.

5.1. TRAMS VIARIS D'ESTUDI DETALLAT

Per a cadascun dels trams viaris d'estudi detallat s'han mesurat in situ els valors dels següents paràmetres d'accessibilitat:

- ⇒ Estat d'urbanització i tipus de secció del carrer.
- ⇒ Amplada de les voreres.
- ⇒ Amplada i alçada lliures d'obstacles mínimes de pas en l'itinerari de vianants.
- ⇒ Pendent longitudinal i transversal.
- ⇒ Característiques del paviment.
- ⇒ Existència o no de senyalització relacionada amb l'accessibilitat.



- ⇒ Característiques d'escaleres o rampes, si n'hi ha.
- ⇒ Característiques de reixes i registres, si n'hi ha.
- ⇒ Característiques del mobiliari urbà, si n'hi ha.
- ⇒ Característiques dels encreuaments i dels punts de creuament de calçada, si hi ha passos de vianants i guals de vianants o se'n necessiten.

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

Per a presentar la informació associada a cadascun dels trams de carrer, s'ha dissenyat una fitxa on es recullen les dades que es consideren d'interès. Aquestes fitxes es poden consultar en l'**Annex 1** d'aquest document i estan compostades bàsicament per una primera pàgina de resum amb la informació més important d'accessibilitat i unes pàgines complementàries on es proporciona informació més detallada dels diferents elements que s'hi localitzen.

Totes les pàgines disposen d'un encapçalament amb el codi identificador, nom dels viari i dels viaris entre els quals es localitza i l'àmbit on pertany.

A més, la primera pàgina de resum, conté:

- ⇒ **Informació general:** data de realització de la visita de camp, si es té constància de projectes redactats o en execució, espais lliures o elements de transports presents en el tram, longitud, amplada entre façanes (al punt més estret), tipus de secció, distribució de l'espai de calçada, restriccions de circulació i si es disposa de carril bici.
- ⇒ **Plànol d'ubicació** del tram dins del municipi, on es ressalta amb un cercle la seva ubicació.
- ⇒ **Fotografies** representatives del tram.
- ⇒ **Accessibilitat actual, resultant, pressupost i prioritat:** s'incorpora el diagnòstic d'accessibilitat actual (segons l'observat en la visita de camp), l'accessibilitat resultant (la que passarà a tenir el tram un cop efectuades les intervencions proposades), el pressupost total de les intervencions proposades i la prioritat d'intervenció assignada al tram.
- ⇒ **Comentaris:** Explicació del tram, de la seva accessibilitat i/o justificació de les propostes d'intervenció. Les propostes es realitzen en base a les mancances detectades en la visita de camp. Cal destacar que es proposen les solucions que es consideren més oportunes per les condicions d'accessibilitat del tram, tot i que existeixin altres solucions alternatives que també en podrien garantir els paràmetres bàsics d'accessibilitat. A l'hora d'executar la intervenció, l'Ajuntament valorarà si és més convenient optar per alguna altra solució, fruit a altres circumstàncies no valorades en el present Pla.
- ⇒ **Plànol de detall:** en el qual es grafien els itineraris viaris de vianants, els encreuaments, els punts de creuament de calçada i els elements que malmeten l'accessibilitat detectats en la visita de camp, seguint la simbologia que s'indica a la llegenda de l'Annex 1.
- ⇒ **Pressupost:** Propostes d'intervenció d'adaptació del tram valorades econòmicament i assignades a una etapa del Pla d'etapes. Cal tenir present que el pressupost és **estimatiu** i que



sense oferir el grau de detall d'un projecte constructiu, sí que ha de permetre conèixer l'ordre de magnitud del cost que suposaria la millora de l'accessibilitat del tram, i un nivell de prioritat per discriminar els trams en què les intervencions es consideren més urgents.

Les pàgines posteriors contenen un plànol de detall específic pels elements que s'analitzen a la pàgina i fins a 4 fotografies representatives. Concretament es disposen les següents pàgines:

- ⇒ **Itineraris de vianants viaris:** on s'analitzen els itineraris de vianants del tram: pendents, amplades, alçada, elements d'urbanització i mobiliari.
- ⇒ **Encreuaments:** on s'analitzen les característiques dels encreuaments / passos de vianants i dels punts de creuament de calçada / guals de vianants.
- ⇒ **Elements de mobiliari i urbans / Vegetació i urbanització / Escales i rampes:** S'analitzen els diferents tipus d'elements presents al tram i, si en disposa, les escales o rampes.

Cal tenir present que el **sentit d'estudi** dels trams segueix l'ordre de numeració ascendent dels portals, el qual s'ha grafiat en el plànol de les fitxes dels trams amb unes **fletxes**. Per tant, quan en la descripció d'un tram es parla de vorera dreta o esquerra es refereix al costat dret o esquerra d'acord a la numeració ascendent dels portals. En els plànols de detall específics per a cada element, s'ha orientat el tram de manera que el sentit del tram sigui d'esquerra a dreta de la pàgina.

Finalment, cal tenir en compte que els carrers que en el moment de la visita de camp es trobaven **en obres** no s'han analitzat i es qualifiquen com a "En obres". Aquesta circumstància només s'ha detectat de manera puntual, en una de les voreres del tram 1052 (zona d'estudi bàsic).

5.2. TRAMS VIARIS D'ESTUI BÀSIC

Pels trams d'estudi bàsic s'ha elaborat una fitxa amb els paràmetres bàsics d'accessibilitat, seguint els mateixos criteris i metodologia que pels trams d'estudi detallat.

Les fitxes es poden consultar en l'**Annex 2** i disposen d'un encapçalament, de dades d'informació general (data de realització de la visita de camp, longitud, espais lliures o elements de transports presents en el tram, si es té constància de projectes redactats o en execució i tipus de secció), l'accessibilitat actual, el plànol d'ubicació al municipi, el plànol de detall i l'anàlisi dels itineraris viaris, passos de vianants i punts de creuament de calçada.

6. ANÀLISI GENERAL DE L'ACCESSIBILITAT EN EL MUNICIPI

L'accessibilitat a la via pública de Prats de Lluçanès es podria resumir amb els següents punts:

⇒ En les zones del **casc antic remodelades** en els darrers anys és constatable l'esforç que s'ha portat a terme per tal de fer-los accessibles (pg. Lluçanès, c. Marçal, Cantó del Botiguer, gran part del c. Major i part del c. Sota l'Església), bàsicament convertint els carrers estrets en **plataforma única** i donant prioritat al vianant respecte al vehicle privat. Són els carrers que presenten major concentració de comerços i serveis i per on es desplacen més vianants. Per tant, apostar per fer accessibles aquests carrers ha sigut una molt bona decisió de l'Ajuntament i s'anima a seguir en aquesta direcció tal i com queda recollit a les fitxes d'estudi en detall per als trams similars propers que donen continuïtat a aquests.



pg. Lluçanès (estudi bàsic)



c. Major (estudi bàsic)



c. Sota l'Església (estudi bàsic)

⇒ A la **resta de trams del casc antic** en els quals encara no s'hi ha intervingut encara es manté la **urbanització originària** dels carrers amb voreres i calçada, provenint d'una època on el paper del vianant quedava en segon terme respecte del vehicle privat. Per això les voreres són molt estretes; en nombroses ocasions per sota dels 90 cm indispensables per a que pugui ser considerada practicable (c. Escoles, c. St. Pere, c. Vic, etc.). En tractar-se de vials amb **secció d'amplada inferior als 7 m**, la solució d'accessibilitat passarà per **convertir-los en carrers de plataforma única**.



c. Escoles (tram 8)



c. St. Pere (tram 11)



c. Vic (tram 16)

⇒ A la **resta de casos** on la secció del vial supera els 7 m d'amplada, també es **localitzen voreres estretes i/o amb elements urbans que obstaculitzen el pas** (bàculs d'enllumenat, suports d'instal·lacions d'electricitat o telefòniques, etc.). A més, **no hi ha passos de vianants en les cruïlles de manera generalitzada**. **Caldrà corregir de manera progressiva aquestes**

deficiències, retirar obstacles urbans (o ampliar vorera, segons pertoqui) i habilitant passos de vianants accessibles per tal de poder assegurar la continuïtat dels itineraris.



c. Serrat del Peric (estudi bàsic)



c. Bruc (estudi bàsic)



c. Reforma (estudi bàsic)

⇒ En les **zones de creixement més recent**, l'espai reservat per al vianant és sensiblement major que en la zona del casc antic, ja que els carrers disposen de **voreres d'amplada més generosa**, permetent amplades de pas d'entre 0,9 m i 1,2 m (c. Mossèn Isidre Castells, s. Serrat del Sol, a. Rafael Casanoves, c. Josep Galceran, c. Pelegrí Casades, etc.). Es milloren les condicions d'accessibilitat respecte del casc antic, però encara cal donar un millor servei a les persones ja que no permeten el creuament de dos vianants amb comoditat ni efectuar canvis de direcció a les persones que es desplacen en cadira de rodes. Els **guals de vianants** detectats són generalment de **superfície còncava, disseny** que es considera **incorrecte** per generar pendents irregulars difícils de transitar en cadira de rodes. A excepció dels localitzats al c. Mossèn Antich, amb **guals deprimits de disseny correcte**.



c. Mossèn Isidre Castells (estudi bàsic)



c. Serrat del Sol (estudi bàsic)



c. Mossèn Andreu Antich (estudi bàsic)

⇒ Cal tenir en compte que, en general, la urbanització de la vorera va a càrrec dels propietaris de la corresponent parcel·la, fent que en diverses ocasions encara es localitzin trams de vorera pendent d'acabar d'urbanitzar. Són carrers on el vehicle encara és el protagonista, ja que de tota la secció del carrer, aproximadament un 80% de l'espai es destina a la seva circulació i estacionament i només el 20% és espai pel pas dels vianants. Un altre aspecte que constata la importància del vehicle privat és que les voreres disposen de guals de vehicles per a facilitar l'accés d'aquests als garatges particulars, que afecten a l'itinerari de pas per la vorera, envaint l'amplada lliure de pas o generant pendents longitudinals i transversals inadmissibles





c. Montserrat (estudi bàsic)



c. Sorribes (estudi bàsic)



av. Rafael Casanova (estudi bàsic)

⇒ En general el **mobiliari urbà** té en compte els aspectes d'accessibilitat. Per exemple, les papereres tenen la boca en una alçada adequada i no presenten elements vius ni sobresortints. Els bancs de més recent col·locació disposen de respall i reposabraços, seient a una alçada adequada i d'un espai al lateral per permetre realitzar la transferència des d'una cadira de rodes, tot i que encara es localitzen nombrosos bancs sense reposabraços i/o ubicats en zones sense connexió accessible, pel que caldria substituir per models accessibles i/o reubicar. Els bàculs d'enllumenat no tenen cantells vius i els pilons tenen una alçada adequada en general, tot i que se'n detecten de massa baixos que caldrà substituir o prescindir-ne (com seria el cas dels detectats al c. Major, tram 2) per ser fàcilment detectats, especialment per a les persones amb problemes de visió. Els senyals de trànsit i/o informatius no tenen elements volats de més de 15 cm per sota els 2,2 m d'alçada, amb excepcions puntuals. Pel que fa a les fonts detectades, la majoria tenen un caràcter històric o ornamental. Caldria col·locar-ne de noves accessibles, complementant les existents.



c. Mestre Pecanins (estudi bàsic)



pl. Monges (estudi bàsic)



c. Font (estudi bàsic)



7. ANÀLISI DE L'ESTAT ACTUAL I PROPOSTA D'INTERVENCIÓ

A continuació es presenten els principals paràmetres analitzats en relació a l'accessibilitat dels trams i espais lliures de l'àmbit d'estudi. En cada cas es fa una valoració de la situació existent, dels aspectes favorables i de les principals problemàtiques, així com de les possibles intervencions que es proposen per millorar l'accessibilitat. El tractament de la informació és genèric per al conjunt de l'àmbit d'estudi i, en alguns casos, específicament pels elements estudiats en detall i es realitza en base a l'observat durant la visita de camp.

7.1. SECCIÓ DELS CARRERS

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

Amb voreres i secció de carrer d'amplada ≥ 7 m

Són els carrers en els quals existeix una diferenciació de nivell entre l'espai pensat per a la circulació de vehicles i el reservat pels vianants, els quals tenen una secció superior a 7 m, que és l'amplada mínima que es considera que ha de tenir el carrer per tal de poder admetre la diferenciació entre voreres i calçada.



c. Bonavista (estudi bàsic)

Amb voreres i secció de carrer d'amplada < 7 m

Són els carrers en els quals, tot i existir una diferenciació de nivell entre l'espai de circulació dels vehicles i el dels vianants, generalment caldrà convertir en plataforma única ja que l'amplada de les voreres no és suficient per admetre itineraris de vianants accessibles.



c. St. Pere (tram 11)

Plataforma única

En aquesta categoria s'hi inclouen els carrers d'ús per a vianants (tota la secció entre façanes és per l'ús dels vianants) com els d'ús mixt, on la calçada i les voreres se situen al mateix nivell i l'espai central pot ser compartit entre vianants i vehicles. A nivell d'accessibilitat és l'opció òptima perquè els vianants no han d'efectuar canvis de nivell per creuar d'un costat a l'altre del carrer.



c. Major (estudi bàsic)



No urbanitzat

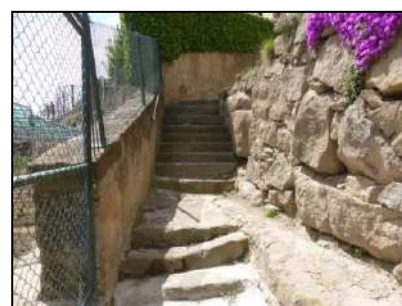
Carrers que no es troben urbanitzats amb un paviment dur, no lliscant i sense reguixos ni disposen de serveis urbans com podria ser il·luminació o mobiliari urbà. Cal vetllar pel seu correcte manteniment i, si s'escau, urbanitzar-los.



c. Escorxador (estudi bàsic)

Escales / Rampa esglaonada

Aquests carrers disposen d'una escala o rampa esglaonada per salvar algun desnivell elevat ocupant tota la seva secció, fent que aquest no sigui accessible a persones que no poden superar graons. Aquests carrers són inaccessibles però s'hi poden realitzar certes actuacions per millorar-ne l'accessibilitat i fer-los més amables (posant passamans, afegint senyalització a la vora dels graons,...).



c. Olost (estudi bàsic)

Els carrers amb voreres i secció de carrer d'amplada ≥ 7 m és la tipologia més habitual del municipi. Tots ells presenten voreres a ambdós costats, a excepció dels trams més allunyats de les carreteres que arriben al municipi (av. Pompeu Fabra, ctra. Sabadell, ctra. Vic a Gironella), que només disposen d'itinerari de vianants a un costat, a la banda urbanitzada, mentre que a l'altre costat no hi ha vorera quan està limitant amb terreny no urbanitzat.

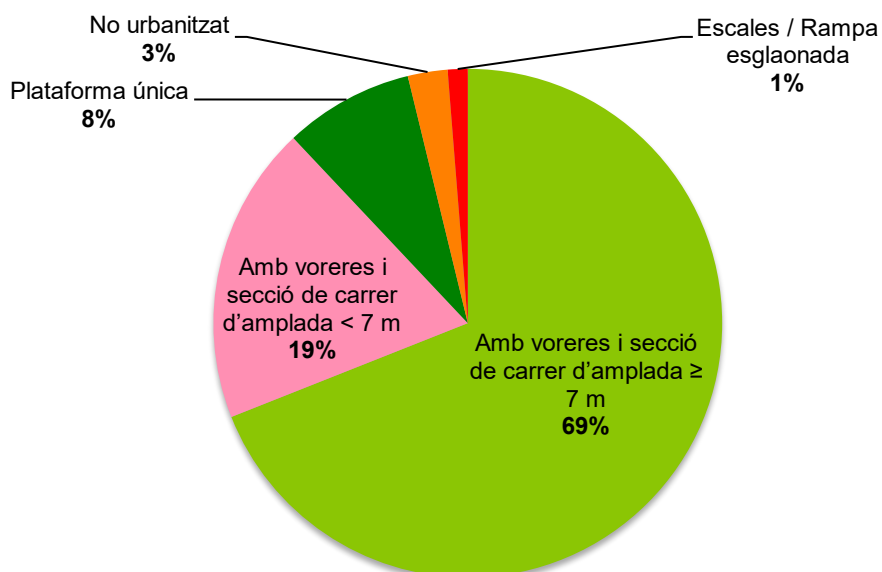
Amb una proporció menor, trobem carrers amb voreres i secció de carrer d'amplada < 7 m; es tracta d'entorns històrics on es manté l'estructura originària de voreres estretes, que caldrà reconvertir a plataforma única (c. Serrat del Sol, c. Munts, c. Nou, etc.). Cal destacar les bones pràctiques del consistori, que ja ha avançat en aquesta direcció, reconvertint recentment diversos trams a plataforma única (pg. Lluçanès, Cantó del Botiguer, c. Marçal, etc.).

De forma esporàdica, es detecten carrers sense urbanitzar (c. Miquel Soldevila, c. Escorxador, etc.) i trams amb escales ocupant tota la seva secció (c. Serrat del Peric i c. Olost).

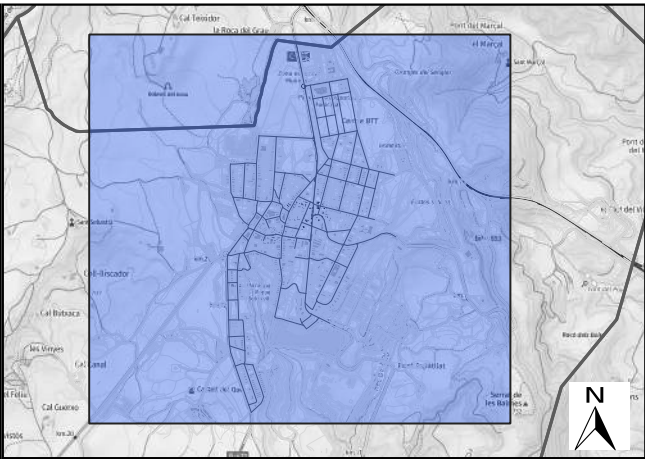
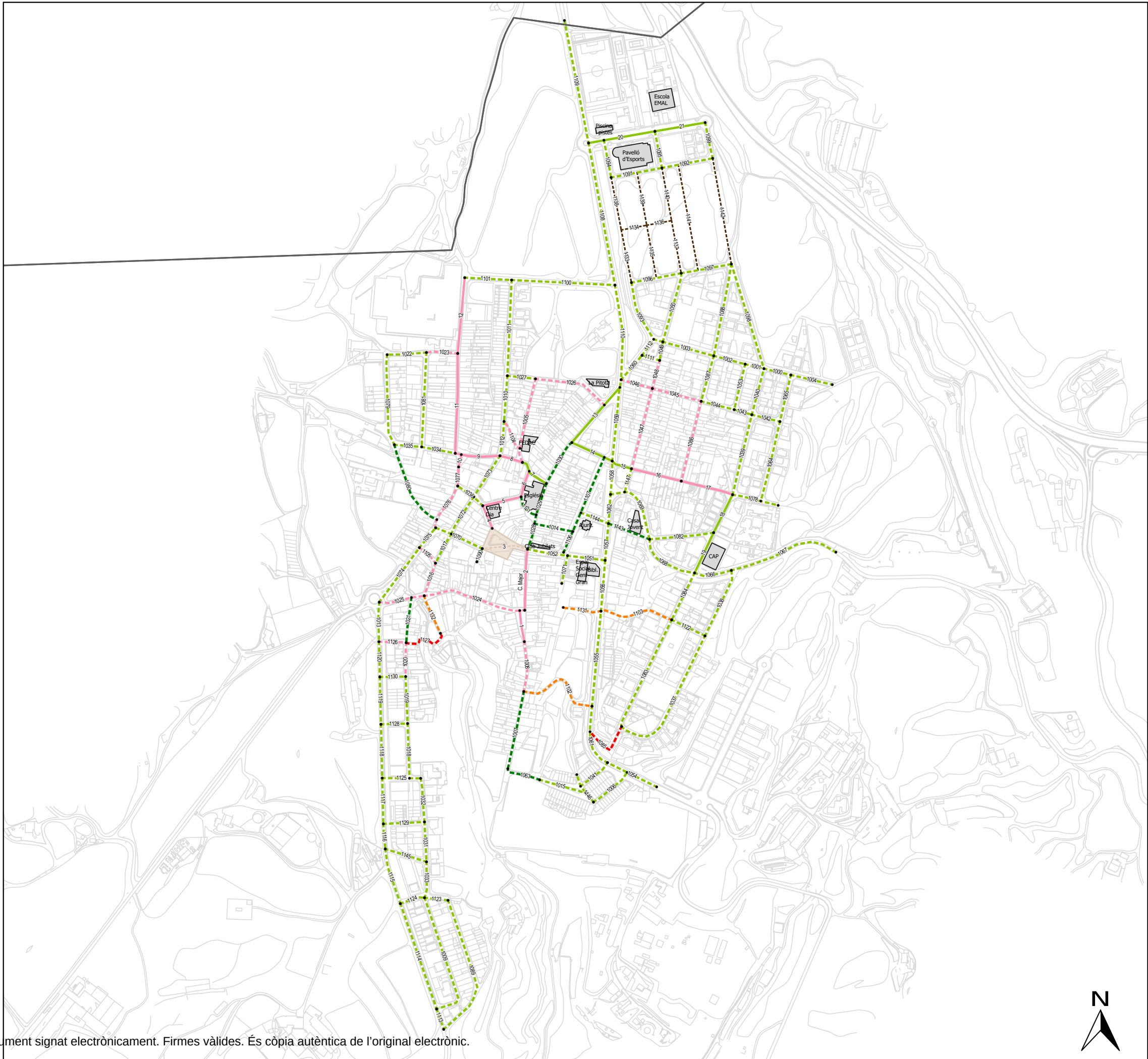
Els resultats obtinguts per a tots els trams d'estudi són:

Secció dels carrers	Nº de trams	%
Amb voreres i secció de carrer d'amplada ≥ 7 m	109	69
Amb voreres i secció de carrer d'amplada < 7 m	30	19
Plataforma única	13	8
No urbanitzat	4	3
Escales / Rampa esglaonada	2	1
TOTAL	158	100,00





A continuació s'adjunta el **VP03: Secció de carrer** on es mostren els trams de carrer segons la seva secció.



PLA D'ACCESSIBILITAT: PRATS DE LLUÇANÈS

VP03: Secció de carrer

- Plataforma única [13]
- Amb voreres i secció d'amplada ≥ 7 m [109]
- Amb voreres i secció d'amplada < 7 m [30]
- No urbanitzat [4]
- Escales/rampa esglaonada [2]

- Tram d'estudi detallat [20]
- Tram d'estudi general [138]



7.2. PENDENT LONGITUDINAL

El pendent longitudinal dels itineraris de vianants afecta a l'accessibilitat ja que com més inclinat són els itineraris, més difícil és de circular-hi a peu, sobretot per a les persones que tenen problemes de mobilitat. És una característica sobre la que es fa difícil d'intervenir en una trama urbana consolidada, ja que difícilment es modificarà el pendent d'un carrer preexistent. Per això, el Codi d'accessibilitat admet excepcions en seu compliment en entorns existents. Fruit a que el pendent longitudinal pot variar al llarg de l'itinerari de vianants degut a un canvi d'orografia en el terreny, s'ha seguit el criteri de recollir el pendent longitudinal en la zona de topografia més desfavorable. S'han establert les categories que s'exposen a continuació.

Baix: pendent longitudinal inferior al 6%

En la zona de l'itinerari de vianants d'orografia més desfavorable, el pendent longitudinal és inferior al 6%, complint la categoria d'Accessible del Codi d'accessibilitat. Es podria donar el cas que en algun punt de l'itinerari el pendent longitudinal fos superior al 6% fruit a alguna irregularitat en la urbanització (gual de vehicles o similar). Aleshores, si es localitzen en itineraris d'estudi detallat, es proposa solucionar-ho i s'han recollit al plànol VP10.



av. Pau Casals (estudi bàsic)

Mig: pendent longitudinal del 6% al 8%

En la zona de l'itinerari de vianants d'orografia més desfavorable, el pendent longitudinal és superior al 6%, però inferior al 8%, complint la categoria de Practicable del Codi d'accessibilitat, ja que no és viable modificar-ne el pendent.



c. Nou (estudi bàsic)

Alt: pendent longitudinal del 8% al 10%

En la zona de l'itinerari de vianants d'orografia més desfavorable, el pendent longitudinal és superior al 8%, però inferior al 10%. En aquests casos, fruit a que no és viable modificar-ne el seu perfil atesa la morfologia del terreny, els accessos als edificis i la connexió amb l'entorn, el Codi d'accessibilitat admet que puguin mantenir el seu perfil i considerar-se itineraris Practicables. Per diferenciar-los del cas anterior (6-8%), es categoritzaran com a Accessibles/Practicables, excepte el pendent. Per aquests itineraris, es recomana que disposi de passamans, en la mesura que sigui possible i sense interrompre els accessos als edificis, i de bancs per facilitar el desplaçament i descans a persones amb problemes de mobilitat.



c. Plangibert (estudi bàsic)

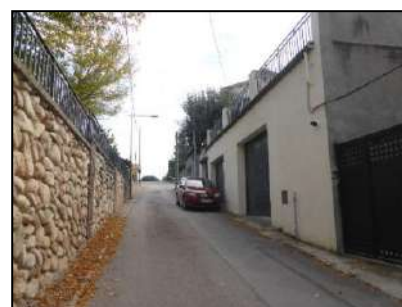


c. Mateu Garreta (tram 21)



■ Molt alt: Pendent longitudinal superior al 10%

En la zona de l'itinerari de vianants d'orografia més desfavorable, el pendent longitudinal és superior al 10%. En aquests casos, fruit a que no és viable modificar-ne el seu perfil atesa la morfologia del terreny, els accessos als edificis i la connexió amb l'entorn, el Codi d'accessibilitat admet que puguin mantenir el seu perfil i considerar-se itineraris Practicables. En el Pla es categoritzaran com a Accessibles/Practicables, si no fos pel pendent excessiu. Aquests itineraris, segons Codi d'accessibilitat, han de disposar de passamans, en la mesura que sigui possible i sense interrompre els accessos als edificis per facilitar el desplaçament a persones amb problemes de mobilitat. També es recomana disposar de bancs per facilitar el descans al llarg de l'itinerari.



c. Vic (tram 17)

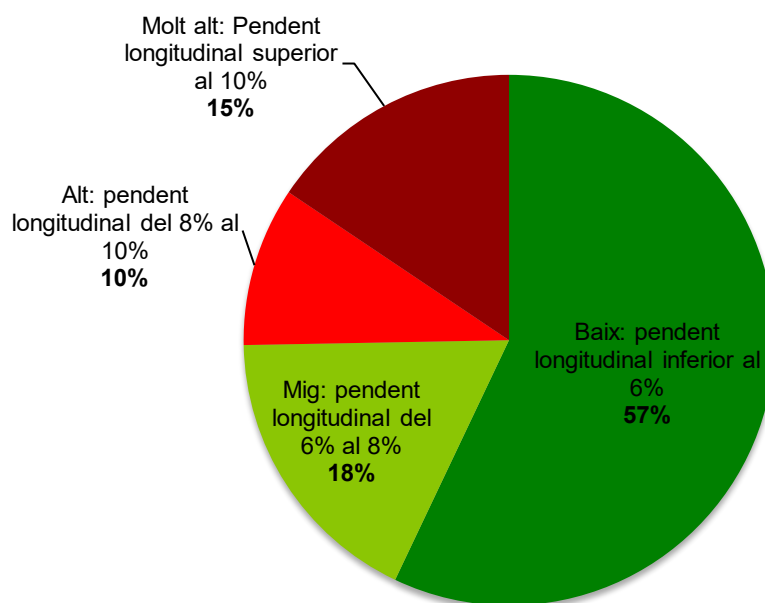


c. Serrat del Peric (estudi bàsic)

El municipi presenta una orografia bastant planera, trobant més de la meitat dels amb un pendent accessible. De forma més ocasional es detecten trams amb pendent més alt, localitzats en zones més accidentades, properes a la vessant muntanyosa. D'entre els trams de fort pendent, per damunt del 10%, es detecten camins pronunciats o escales ocupant tota la secció del carrer, que funcionen a mode de drecera entre vials propers però amb un salt de nivell entre ells.

Els resultats obtinguts per a tots els trams d'estudi són:

Pendent longitudinal	Nº itineraris viaris	%
Baix: pendent longitudinal inferior al 6%	194	57
Mig: pendent longitudinal del 6% al 8%	60	18
Alt: pendent longitudinal del 8% al 10%	33	10
Molt alt: Pendent longitudinal superior al 10%	53	15
TOTAL	340	100,00



A) ELEMENTS QUE SALVEN DESNIVELLS (trams d'estudi detallat)

Fruit a que l'orografia del terreny és irregular i, tal i com s'ha observat, es disposen de carrers de pendent elevat, es generen desnivells que en alguns casos se salven amb un element específicament pensat a tal fi. A continuació s'exposen els principals elements que es poden localitzar a la via pública:

Rampes

Segons el Codi d'accessibilitat es consideren rampes els plans inclinats que tenen un pendent superior al 6% i no formen part del perfil longitudinal d'una via pública ni formen part d'un gual.

En la via pública es poden localitzar rampes de diferents dissenys i dimensions. Segons el tipus d'intervenció que s'hi ha de realitzar s'han classificat en:

ACCESSIBLES: Compleixen les condicions que defineix el Codi d'accessibilitat referents a rampes accessibles (pendent i longitud dels trams de rampa, dimensions i dels replans, passamans a ambdós costats, paviment tàtil d'avís,...).

PRACTICABLES: Compleixen les condicions que defineix el Codi d'accessibilitat referents a rampes practicables, menys restrictives que les de la categoria accessible.

ACCEPTABLES: S'hi inclouen les rampes que, tot i que no complir alguns dels paràmetres definits pel Codi, s'han considerat acceptables ja que, per exemple, el cost d'actuació és desproporcionat.



MILLORABLES: S'hi consideren aquelles rampes que no compleixen alguns dels paràmetres que estableix el Codi i on es proposa realitzar una intervenció de millora que no representa modificar el disseny i dimensions d'aquesta, com podria ser la col·locació de passamans, de franja de senyalització inici/final o d'un sòcol.

REFER: S'hi classifiquen les rampes que no compleixen alguns dels paràmetres dimensionals que estableix el Codi (pendent longitudinal, longitud del tram, pendent dels replans,...) i que es proposa refer per adequar-les a les dimensions que aquest estableix.

No s'ha localitzat cap rampa en l'àmbit d'estudi detallat.

Escales

Les escales no poden formar part dels itineraris accessibles o practicables perquè són infranquejables amb la majoria de cadires de rodes. No obstant, han de complir les condicions que indica el Codi d'accessibilitat per a facilitar l'ús autònom i segur d'aquests elements per a persones amb discapacitat sensorial, cognitiva o amb dificultats de mobilitat que no n'impedeixin l'ús. En la via pública és poden localitzar escales de diferents dissenys i dimensions. Segons el tipus d'intervenció que s'hi ha de realitzar s'han classificat en:

ACCESSIBLES: Compleixen les condicions que defineix el Codi d'accessibilitat, tan pel que fa a les característiques dels graons, trams, replans i passamans.

ACCEPTABLES: S'hi inclouen les escales que complien la normativa vigent en el moment de la seva construcció i que tenen una estesa igual de 28 cm o superior i una alçària igual a 17,5 cm o inferior, les quals el Codi d'accessibilitat considera admissibles. Així mateix, les escales que disposen d'un itinerari alternatiu accessible/practicable senyalitzat com a tal. També s'han classificat en aquesta categoria escales que, tot i que no complir alguns dels paràmetres definits pel Codi, s'han considerat acceptables ja que el cost d'actuació és desproporcionat.

MILLORABLES: Son les escales que no compleixen alguns dels paràmetres que estableix el Codi on es proposa realitzar una intervenció de millora que no representa modificar el disseny i dimensions de l'escala, com podria ser la col·locació de passamans, de franja de senyalització inici/final o de senyalització dels graons.

REFER: S'hi consideren les escales que no compleixen alguns dels paràmetres dimensionals que estableix el Codi (alçada o estesa dels graons, número de graons màxim,...) i que es proposa refer per adequar-les a les dimensions que aquest estableix.





pl. Can Claus (tram 4)



pl. Nova (tram 3 – anàlisi sobre plànols)

Únicament s'han detectat dues escales en l'àmbit d'estudi detallat. Ambdues es localitzen properes, en l'entorn de la pl. Nova i la pl. Can Claus, i en ambdós casos es consideren millorables en termes d'elements de seguretat (passamans de suport, contrast graons, etc.).

Cal notar que la pl. Nova es troba afectada per un projecte de remodelació, pel que no s'ha estudiat l'escala actual. L'avantprojecte de la pl. Nova facilitat, aparentment no presenta detall de l'escala existent. Caldrà corroborar quan es disposi de plànols més detallats, la correcta resolució del desnivell existent.

Graons aïllats

El Codi d'accessibilitat no admet graons aïllats en els itinerari de vianants. Tot tipus de desnivells sobtats en els itineraris de vianants, en particular els que són difícils de detectar visualment, constitueixen un perill per les persones. A més, són un obstacle pels usuaris de cadira de rodes, sobretot si es troben ocupant tota l'amplada del pas o no disposen d'un itinerari alternatiu. Per aquest motiu, convé reemplaçar-los per una rampa sempre que sigui possible.

Si no és possible enretirar els graons, es proposa fer-los clarament detectables per tal d'evitar accidents i caigudes fortuïtes, pintant el cantell i generant un contrast de color entre els plans a diferent nivell. Si és possible, també es poden protegir amb una barana o advertir la seva presència amb paviment podotàctil.



c. Vic (tram 16)



pl. Nova (tram 3 – anàlisi sobre plànols)

En l'àmbit d'estudi detallat s'han detectat graons aïllats de manera molt puntual. Se'n detecta un al c. Vic, a la vorera dreta; problemàtica que quedarà resolta aprofitant la transformació necessària d'aquest tram a plataforma única. També se'n detecten a la pl. Nova i aplica el mateix comentari que l'apartat anterior: L'avantprojecte de la pl. Nova



facilitat, aparentment no presenta detall de resolució dels desnivells existents. Caldrà corroborar quan es disposi de plànols més detallats, la seva correcta resolució.

Rampes esglaonades

Les rampes esglaonades son aquelles rampes que disposen, de forma intercalada, uns graons fent que no puguin considerar-se rampes ni tampoc escales. No es consideren admissibles ja que no permeten el pas de persones que es desplacen amb cadira de rodes, ni tampoc tenen l'estesa plana, aspecte que requereixen persones amb altres problemes de mobilitat. Per això, caldria demolir i convertir en rampa les rampes esglaonades que no disposen d'un itinerari alternatiu accessible o practicable. En el cas que no sigui viable la seva reconversió, com a mínim caldria assegurar que disposen d'elements de protecció del desnivell lateral, passamans i de senyalització tàctil d'avís per facilitar el pas de les persones.

No s'ha localitzat cap rampa esglaonada en l'àmbit d'estudi detallat.

Ascensor

Per tal de salvar desnivells importants, es pot disposar d'ascensors a la via pública. Els ascensors han de ser accessibles, d'acord amb les condicions que defineix el Codi d'accessibilitat (espai enfront la porta, paviment tàctil d'avís, dimensions cabina, passamans, botoneres,...)

No s'ha localitzat cap ascensor en l'àmbit d'estudi detallat.

Escales mecàniques

Les escales mecàniques no poden formar part dels itineraris accessibles o practicables perquè són infranquejables per les persones que es desplacen en cadires de rodes. No obstant, han de complir les condicions que indica el Codi d'accessibilitat.

No s'ha localitzat cap escala mecànica en l'àmbit d'estudi detallat.

B) ELEMENTS FACILITADORS DEL DESPLAÇAMENT I ELEMENTS PROTECTORS DE DESNIVELLS (trams d'estudi detallat)

En els trams d'estudi detallat, s'ha analitzat l'existència i disseny dels elements facilitadors del desplaçament, especialment els ubicats en carrers amb pendent elevat. Així mateix, s'ha realitzat propostes de millora per fer més amables els carrers de pendent alt i molt alt i facilitar el desplaçament de les persones amb mobilitat reduïda.

També s'ha analitzat el disseny de les baranes, barreres i sòcols de protecció de desnivells i la necessitat de col·locar-ne per protegir desnivells que poden ser perillosos. A continuació s'exposen en més detall els diferents elements.



Bancs i senyalització d'itinerari alternatiu

Es recomana que, per tal de facilitar el desplaçament de les persones amb mobilitat reduïda, es col·loquin bancs al llarg dels itineraris de pendent alt o molt alt. Així mateix, en cas que existeixi un itinerari alternatiu de pendents acceptables, aquest se senyalitzi com a itinerari alternatiu.

Passamans en itineraris

Els itineraris viaris de més del 10% de pendent longitudinal, han de disposar de passamans, per complir el Pla d'accessibilitat, en la mesura que sigui possible i sense interrompre els accessos als edificis o l'ús de la via. A més, també es proposa la seva col·locació en vials d'entre el 8 i 10% on es considera interessant oferir aquest element de suport a les persones amb problemes de mobilitat. Cal tenir present que els passamans de les escales i la rampes s'han analitzat juntament amb l'element en sí i no s'han representat com a tals als plànols.



c. Vic (tram 17)



c. Mateu Garreta (tram 21)

Únicament s'han detectat dos trams de pendent alt (tram 21) i molt alt (tram 17) en l'àmbit d'estudi detallat. Al c. Vic (tram 17) de fort pendent per damunt del 12%, s'ha proposat la col·locació de passamans de suport de secció circular i a una alçada adequada, collats a ambdues façanes allà on la no presència d'obertures en l'edificació ho permeti. No es proposa la col·locació de bancs de descans per manca d'espai.

Així mateix, al c. Mateu Garreta (tram 21) s'ha recomanat la col·locació de passamans de suport i bancs, però no s'ha afegit la partida correctora corresponent en considerar-se com a recomanació i únicament sent indispensable per a pendents superiors al 10%.

En cap cas s'ha considerat necessària la col·locació de senyalització d'itinerari alternatiu accessible.

Baranes de protecció o desnivells sense protegir

Les baranes de protecció del desnivell han de complir les condicions que defineix el Codi d'accessibilitat (alçària, resistència, no escalables obertures,...).

Així mateix, els itineraris de vianants no poden limitar amb canvis de nivell perillosos sense protegir. Els desnivells, buits i obertures amb una diferència de cota superior a 0,55 m han de tenir barreres de protecció.

No s'ha localitzat cap desnivell protegit amb barana en l'àmbit d'estudi detallat.



Sòcols de protecció de desnivell

Per tal de protegir petits desnivells, inferiors a 0,55 m, es poden disposar de sòcols que es recomana que tinguin una alçària mínima de 10 cm perquè es puguin detectar amb el bastó de mobilitat.

No s'ha localitzat cap desnivell amb necessitat de sòcol de protecció en l'àmbit d'estudi detallat.

Elements de contenció

Alguns itineraris de vianants poden limitar amb elements de contenció de vehicles tipus biones que presenten un disseny amb arestes i cantells vius i tenen una alçada reduïda. En aquests casos, convindria substituir-les per unes de disseny accessible.

No s'ha localitzat cap element de contenció en l'àmbit d'estudi detallat.

A continuació s'adjunta el plànol **VP04: Pendent longitudinal** on es mostren els itineraris de vianants segons el seu pendent longitudinal, els elements que salven desnivells, els facilitadors del desplaçament i els protectors de desnivells.

7.3. AMPLADA DE LES VORERES I AMPLADA LLIURE DE PAS DELS ITINERARIS DE VIANANTS VIARIS

El Codi d'accessibilitat defineix, en funció de la secció dels carrers (plataforma única amb o sense aparcament o voreres de més o menys 2,4 m d'amplada), el nivell d'accessibilitat que han de complir els itineraris de vianants de cada costat del carrer. Diferencia, principalment, entre dues categories d'itineraris de vianants: els Accessibles i els Practicables, categories que s'aniran fent referència al llarg del document. La categoria de practicable està pensada per garantir el màxim d'accessibilitat en entorns existents on és més complicat assolir uns nivells òptims d'accessibilitat. Per exemple, admet reduccions de l'amplada lliure de pas per sota dels 1,8 m que requereix la categoria d'Accessible. En aquest apartat s'analitzen, per tant, dos paràmetres bàsics d'accessibilitat: l'amplada de les voreres i l'amplada lliure de pas dels itineraris de vianants.

7.3.1. AMPLADA DE LES VORERES (trams d'estudi detallat)

La vorera és el principal espai de la via pública pensat per al trànsit de vianants i, per això, cal que sigui adequada pel pas de tot tipus de persones. La principal característica que influeix en l'accessibilitat d'una vorera és la seva amplada. Per això, s'ha valorat per a cadascun dels 20 trams d'estudi detallat de tipologia "amb voreres" quina és l'amplada de vorera existent en el punt més estret, recollint la informació per a cadascun dels itineraris de vianants associats al tram. Cal tenir present que l'amplada de la vorera per sí sola no defineix si l'itinerari de vianants és accessible ja que en aquesta s'hi poden disposar d'elements urbans que en redueixin l'amplada lliure de pas. Es diferencien entre les següents casuístiques:

Vorera inexistent

En alguns carrers es disposa de voreres però en alguna part del tram aquesta es veu interrompuda per algun motiu (per exemple, un edifici que n'ocupa tota l'amplada). En aquests casos, en general es proposa construir la vorera o convertir el carrer en plataforma única.

Així mateix, hi ha carrers on no es disposa de voreres tot i que per les característiques de la via i de la velocitat de circulació dels vehicles, seria important disposar-ne. En aquests casos, caldrà construir les voreres que manquen.



c. Montserrat, vorera dreta (tram 19)

Voreres de menys de 0,9 m d'amplada

Si les voreres són de menys de 0,9 m d'amplada significa que no poden complir l'amplada de pas lliure d'obstacles mínima que estableix el Codi d'accessibilitat per a itineraris practicables. En funció de la secció del carrer s'identifiquen dues possibles solucions, que caldrà adaptar segons les condicions específiques de cada cas:

a) Si la secció dels carrers és superior als 7 m d'amplada: es podria proposar ampliar les voreres.



pl. Vella (tram 1)

b) Si la secció del carrer és inferior als 7 m d'amplada: fruit a que no hi ha suficient secció com per fer disposar de voreres de 2,0 m d'amplada i un carril de circulació de 3,0 m, caldrà reconvertir-los a carrers de plataforma única (on no existeix diferència de cota de nivell entre calçada i vorera, donant prioritat al vianant respecte del vehicle, preferentment convertint-los en carrers d'ús per a vianants).



c. sota l'Església (tram 6)

Voreres d'entre 0,9 m i 1,2 m d'amplada

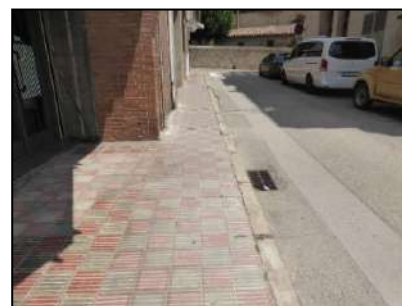
Les voreres d'aquestes dimensions són susceptibles de complir la categoria de Practicable del Codi d'accessibilitat pel que fa a l'amplada de pas lliure d'obstacles tot i que no asseguruen que les persones que es desplacen en cadira de rodes puguin efectuar un gir de 360°. Si no disposen d'elements urbans que en redueixin l'amplada lliure de pas a menys de 0,9 m, es consideren acceptables (entenent que ampliar les voreres no és una intervenció prioritària) tot i que per complir el Codi s'haurien d'ampliar, si més no, cada 20 o 25 m per assegurar que es disposa d'espais de creuament.



c. Montserrat (tram 18)

Voreres d'entre 1,2 m i 1,8 m d'amplada

Les voreres d'aquestes dimensions permeten el gir de 360° d'una persona que es desplaça en cadira de rodes. Són susceptibles de complir la categoria de Practicable del Codi d'accessibilitat, però no la categoria d'Accessible. Tot i que convindria ampliar-les, si més no, cada 20 o 25 m per assegurar que es disposa d'espais de creuament, no es considerarà prioritari, a no ser que els elements urbans siguin de grans dimensions i no permetin assegurar l'amplada lliure de pas de 0,8 m que admet el Codi com a estrenyiments puntuals en certes situacions.



c. Mossèn Josep Valls, vorera esquerra (tram 5)

Voreres d'entre 1,8 m i 2,4 m d'amplada

Les dimensions d'aquestes voreres poden admetre itineraris accessibles, si aquestes no presenten elements urbans que en redueixin l'amplada lliure de pas per sota dels 1,8 m. Si els elements urbans permeten un pas de 0,9 m com a mínim (o 0,8 m en uns casos concrets), l'itinerari podrà ser Practicable. En cas contrari, es proposarà desplaçar els elements urbans i, si fos necessari, ampliar la vorera.



c. Mateu Garreta, vorera dreta (tram 21)



Voreres de 2,4 m d'amplada o més

Segons el Codi d'accessibilitat, les voreres d'aquestes dimensions impliquen que l'itinerari de vianants hagi de ser Accessible. Tot i així, no s'ha considerat prioritari actuar en aquelles voreres on l'itinerari sigui Practicable i el cost d'actuació sigui desproporcionat.

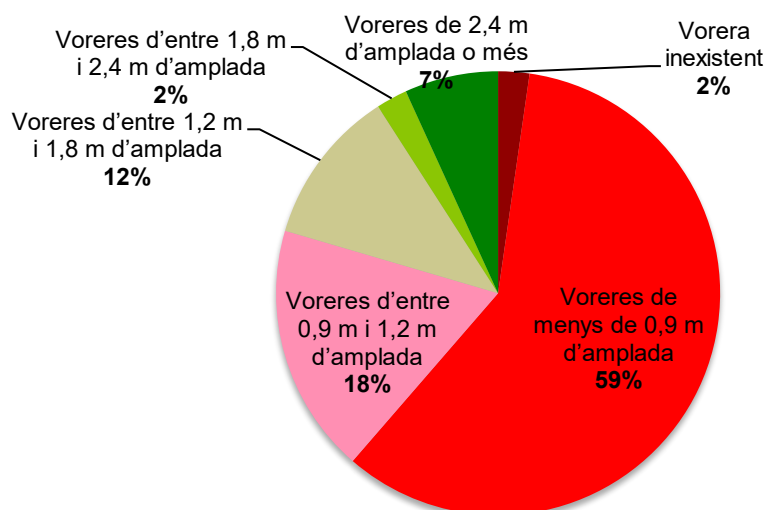


c. Major, inici vorera dreta (tram 13)

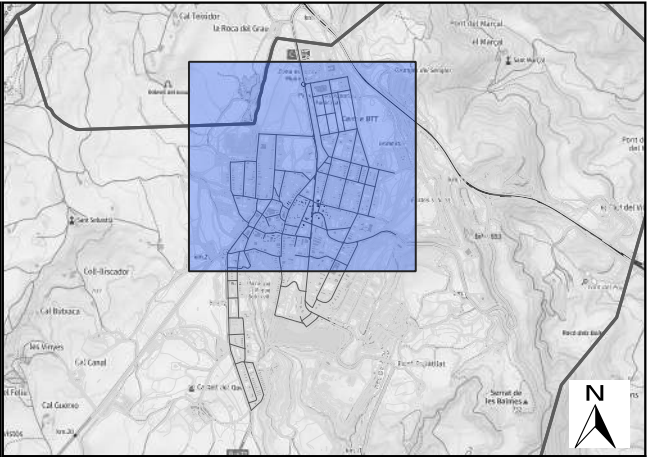
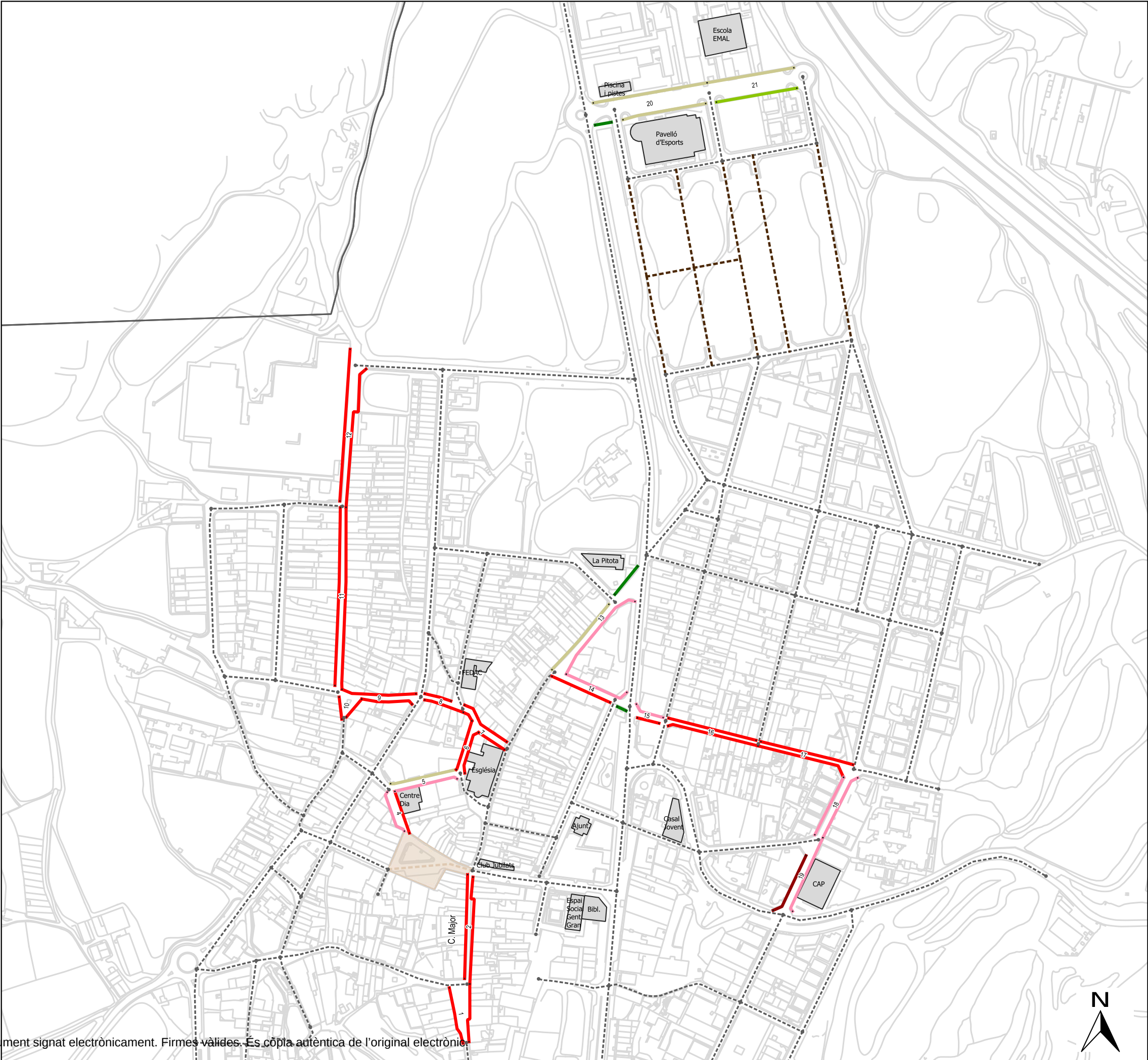
Es detecta un gran nombre de voreres d'entre els trams d'estudi detallat que no arriben als 90 cm mínims, pel que caldrà realitzar-hi mesures correctores (ampliació de vorera o transformació del tram a plataforma única).

Els resultats obtinguts per a tots els trams d'estudi detallat són:

Amplada de les voreres	Nº itineraris viaris	%
Vorera inexistent	1	2
Voreres de menys de 0,9 m d'amplada	26	59
Voreres d'entre 0,9 m i 1,2 m d'amplada	8	18
Voreres d'entre 1,2 m i 1,8 m d'amplada	5	11
Voreres d'entre 1,8 m i 2,4 m d'amplada	1	2
Voreres de 2,4 m d'amplada o més	3	7
TOTAL	44	100,00



A continuació s'adjunta el plànol **VP05: Amplada de les voreres (trams d'estudi detallat)**, on es mostren els itineraris de vianants d'estudi detallat segons l'amplada de les voreres en el punt més estret. Així mateix, s'hi representen les zones on la vorera és inexistent.



PLA D'ACCESSIBILITAT: PRATS DE LLUÇANÈS

VP05: Amplada de les voreres (trams d'estudi detallat)

A) Itineraris viaris d'estudi detallat

- Inexistent [1]
- Amplada < 0,9 m [26]
- $0,9 \leq \text{Amplada} < 1,2 \text{ m}$ [8]
- $1,2 \leq \text{Amplada} < 1,8 \text{ m}$ [5]
- $1,8 \leq \text{Amplada} < 2,4 \text{ m}$ [1]
- $2,4 \text{ m} \leq \text{Amplada}$ [3]
- No té vorera [0]

B) Zones de vorera inexistent

- Vorera inexistent [0]