



Ajuntament de
Mollet del Vallès

a i a
arquitectura • accessibilitat

PLA D'ACCESSIBILITAT DE LA VIA PÚBLICA **MOLLET DEL VALLÈS**



Desembre de 2025

ARQUITECTURA I ACCESSIBILITAT MCC S.L.P. B21697362

Marta Cardona Capdevila - arquitecta

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ	4
2. OBJECTIUS	5
3. COL·LECTIUS BENEFICIARIS	6
4. MARC NORMATIU	8
4.1. AUTONÒMIC	8
4.2. ESTATAL	9
4.3. CRITERIS D'APLICACIÓ	9
5. DESCRIPCIÓ URBANÍSTICA DEL MUNICIPI	11
5.1. DESCRIPCIÓ DEL MUNICIPI	11
6. ÀMBIT D'ACTUACIÓ DEL PLA	13
6.1. ESPAIS URBANS VIARIS	13
6.2. METODOLOGIA	14
7. FITXES D'ACCESSIBILITAT	17
7.1. TRAMS VIARIS D'ESTUI DETALLAT	17
7.2. TRAMS VIARIS D'ESTUI BÀSIC	19
8. ANÀLISI GENERAL DE L'ACCESSIBILITAT EN EL MUNICIPI	20
9. ANÀLISI DE L'ESTAT ACTUAL I PROPOSTA D'INTERVENCIÓ	26
9.1. TIPOLOGIA DE CARRERS	26
9.2. PENDENTS	30
9.3. AMPLADA DE VORERA I D'ITINERARI DE PAS	38
9.4. TIPUS D'ENCREUAMENTS I DE PUNTS DE CREUAMENT DE CALÇADA	53
9.5. DISSENY DELS GUALS DE VIANANTS O PUNTS DE CREUAMENT DE CALÇADA	65
9.6. 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)	71
9.7. ELEMENTS D'URBANITZACIÓ (trams d'estudi detallat)	78
9.8. DISSENY DE MOBILIARI I ELEMENTS URBANS (trams d'estudi detallat)	83
9.9. NIVELL D'ACCESSIBILITAT ACTUAL	96
9.10. NIVELL D'ACCESSIBILITAT RESULTANT DE L'EXECUCIÓ DE LES PROPOSTES DEL PLA (trams d'estudi detallat)	99
10. PRESSUPOST D'ACTUACIÓ A LA ZONA D'ESTUDI DETALLAT	102

11. PLA D'ETAPES.....	106
11.1. CRITERIS DE PRIORITZACIÓ	106
11.2. FASES D'EXECUCIÓ	108
12. INDICADORS	110

ANNEX 1: Trams viaris d'estudi detallat

ANNEX 2: Trams viaris d'estudi bàsic

ANNEX 3: Base de preus

1. INTRODUCCIÓ

El Pla d'Accessibilitat Municipal aborda diversos aspectes estratègics de gran rellevància per al desenvolupament del municipi i per al benestar present i futur 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.

Cal tenir present que el Pla d'accessibilitat redactat enguany inclou la Via pública, amb la previsió de que, posteriorment, es pugui completar el Pla amb el d'edificis, transport i comunicació.

2. OBJECTIUS

El Pla d'Accessibilitat és un instrument de planificació i promoció de l'accessibilitat a escala municipal, que té per objectiu identificar les barreres arquitectòniques i sensorials presents en els diferents àmbits de la població (via pública, edificis i transports), proposar-ne solucions, establir un pressupost orientatiu i definir un programa d'actuacions per a la seva progressiva eliminació.

L'objectiu final és aconseguir un municipi plenament accessible, d'una manera racional, planificada i sostenible en el temps.

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

- ⇒ Acomplir la normativa vigent, ja que la redacció del Pla és d'obligat compliment segons la Llei 13/2014, d'accessibilitat de Catalunya.
- ⇒ Disposar d'un inventari actualitzat de les infraestructures municipals que permeti conèixer l'estat real de l'accessibilitat i prendre consciència del que ja s'ha adaptat i del que encara resta pendent.
- ⇒ Aportar informació tècnica útil per a la planificació de futures intervencions, actuant com a instrument de prevenció de noves barreres arquitectòniques o sensorials.
- ⇒ Constituir un compromís tècnic i polític envers la transformació del municipi cap a la plena accessibilitat, en benefici de tota la ciutadania.

Altres objectius d'utilitat més tècnica:

- ⇒ Proposar un Pla d'Etapes pressupostat, que permeti planificar les actuacions al llarg del temps. Aquest Pla pot funcionar com a full de ruta per a les actuacions municipals o bé com a complement dels plans ja existents.
- ⇒ Oferir indicadors sobre l'estat de l'accessibilitat al municipi. Aquests indicadors es poden actualitzar periòdicament, permetent monitoritzar l'evolució i els progressos assolits en matèria d'accessibilitat.
- ⇒ Presentar el contingut del Pla en format d'inventari georeferenciat, mitjançant un Sistema d'Informació Geogràfica (SIG / GIS), que permet superposar la informació amb altres dades territorials, plans urbanístics, projectes o previsions d'actuació.
- ⇒ Incorporar una anàlisi territorial des del prisma de l'accessibilitat, capaç de posar en evidència mancances o oportunitats i de reorientar altres previsions d'actuació municipal encara que no siguin específicament d'accessibilitat.

3. COL·LECTIUS BENEFICIARIS

Les propostes d'intervenció d'aquest Pla 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, crosses, 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 pot ser *perlocutiva* (de naixement o primerenca) o *postlocutiva* (adquirida després d'aprendre la llengua oral). Això dona lloc a dos grans grups:

- Persones sordes amb **cultura signant**, que tenen dificultats per comprendre la paraula oral o escrita i es comuniquen principalment amb llengua de signes.
- Persones sordes amb **cultura oralista**, que habitualment utilitzen ajuts tècnics com audiòfons o implants coclears, emissores FM i, en alguns casos, lectura labial. Aquestes persones requereixen d'alternatives de comunicació visual duplicant la informació verbal mitjançant gràfics o senyals, il·luminació adequada per permetre una clara lectura labial, condicionament acústic de l'entorn, sistemes de sonorització assistida,...

- **Ceguesa o visió reduïda:**

Es diferencien dos grans grups, segons el seu nivell de ceguesa:

- **Resta visual funcional:** Mantenen una resta visual funcional per a la vida diària (desplaçaments, feines domèstiques, lectura,...). Representen un 80% de les persones "legalment cegues". Aquestes persones requereixen espais lliures de riscos, informació tàtil i auditiva, il·luminació que potenciï la resta visual útil, colors contrastats com a elements d'orientació, informació gràfica i escrita de grandària suficient,...
- **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.

⇒ **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. MARC NORMATIU

4.1. 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
- 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 l'1 de març 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.

4.2. 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'Orden VIV/561/2010**, d'1 de febrer, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats. És d'aplicació als espais públics urbanitzats, 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.

4.3. 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 nou Codi d'accessibilitat (Decret 209/2023) 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.

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.

Per aquest mateix motiu, alguns elements s'han analitzat seguint els paràmetres establerts per l'Ordre TMA/851/2021, en aquells casos en què es consideren més adequats des del punt de vista de l'accessibilitat i d'acord amb l'Ajuntament.

Per exemple, en el cas dels pilons, s'han aplicat els criteris següents:

- Alçada dels fitons: 0,75 – 1 m
- Amplada dels fitons: $\geq \varnothing 10$ cm
- Disseny: arrodonit i sense arestes
- Color: contrastat amb el paviment en tota la peça o, com a mínim, en el seu tram superior, assegurant la visibilitat en hores nocturnes
- Col·locació: alineats

Pel que fa a la senyalització dels guals de vianants, s'ha tingut en compte que els criteris de senyalització i d'ús del paviment tàtil indicador han anat variant en les diferents normatives. Per aquest motiu, en aquest pla s'ha valorat la presència o absència de senyalització, sense entrar a especificar-ne el tipus concret (franja estriada, paviment de botons, etc.).

Tanmateix, en els trams de l'àrea d'estudi detallat, sí que s'han incorporat comentaris i recomanacions específiques de millora per adaptar-los progressivament als nous criteris del Codi i/o a tenir en compte de cara a la construcció de nous guals de vianants.

Per exemple, en el cas dels guals deprimits existents, s'ha detectat que la franja de paviment tàtil d'encaminament està col·locada sobre els dos plans amb pendent, tal com preveia la normativa anterior, sense orientar correctament la direcció del pas de vianants. Tot i que no es considera una actuació prioritària ni s'ha pressupostat, es recomana corregir-ho en futures intervencions, reubicant la franja per tal que indiqui adequadament la direcció real del pas de vianants.

5. DESCRIPCIÓ URBANÍSTICA DEL MUNICIPI

5.1. DESCRIPCIÓ DEL MUNICIPI

Mollet del Vallès és un municipi de més de 52.759 habitants (dades idescat de l'any 2025), situat a la comarca del Vallès Oriental, al sector central de la plana vallesana i a uns 20 km de Barcelona. El seu terme municipal té una extensió de 10,8 km² i limita amb : La Llagosta, Sant Fost de Campsentelles, Martorelles, Montornès del Vallès, Montmeló, Parets del Vallès, Lliçà de Vall, Palau-solità i Plegamans i Santa Perpètua de Mogoda.

El municipi compta amb una estructura urbana consolidada, amb una elevada densitat i una àmplia oferta de serveis. Històricament, Mollet ha tingut un caràcter industrial i comercial, que conviu actualment amb una important activitat terciària i amb zones residencials ben equipades. La ciutat disposa de diverses zones industrials (com Can Prat, Can Magarola o la Farinera) i una àmplia xarxa de comerç de proximitat que articula la vida urbana.

Entre els equipaments municipals destaquen el Mercat Municipal, el Teatre Can Gomà, la Biblioteca Can Mulà i el Museu Abelló, així com diversos centres educatius, esportius i sanitaris distribuïts per tota la ciutat.

El nucli urbà s'organitza al voltant del centre històric i comercial, delimitat pels principals eixos de mobilitat —com per exemple l'Avinguda de la Llibertat, l'Avinguda Jaume I o la Rambla Balmes— i s'ha anat expandint amb nous barris residencials com Can Pantiquet, Plana Lledó o Lourdes, durant la segona meitat del segle XX; i, més recents encara, Can Borrell o Riera Seca.

El municipi compta amb bons accessos viaris i ferroviaris —autopista AP-7, C-17 i línies R2, R3 i R8 de Rodalies— i amb una xarxa d'autobusos urbans i interurbans que en garanteixen la connectivitat amb l'entorn metropolità.

Finalment, Mollet destaca també pel seu entorn verd i la presència d'espais naturals, com el Parc de Can Mulà, el Parc de la Plana Lledó, el Parc de les Pruneres o el Parc de la Farinera, així com la seva proximitat al Parc Natural de la Serralada Litoral. Aquests espais contribueixen a la qualitat ambiental i al caràcter amable d'una ciutat que combina activitat econòmica, vida urbana i espais per al lleure i el descans.

S'adjunta el **plànol VP01: Àmbits del municipi** on s'identifiquen els barris que anteriorment s'han anat comentant.

6. ÀMBIT D'ACTUACIÓ DEL PLA

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.

6.1. 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 situats dins de les zones urbanes del municipi, excloent-ne els polígons industrials. En aquest conjunt d'espais, s'han analitzat detalladament els **principals paràmetres d'accessibilitat**, fet

que ha permès diagnosticar l'estat actual de la xarxa viària en relació amb la seva adequació al Codi.

Atès l'elevat cost d'intervenció que representa fer accessibles tots els viaris del municipi, s'ha considerat convenient delimitar uns itineraris on l'Ajuntament preveu que podria arribar a actuar en els propers 10 anys i que, per tant, tenen un interès prioritari.

Per a aquests itineraris, s'ha elaborat un estudi més exhaustiu de l'accessibilitat, que inclou propostes d'intervenció valorades econòmicament i estructurades en un pla d'etapes que permeti planificar de manera progressiva les actuacions.

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.
- **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 vials del casc urbà, excloent els que s'han analitzat de forma detallada.

6.2. 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.

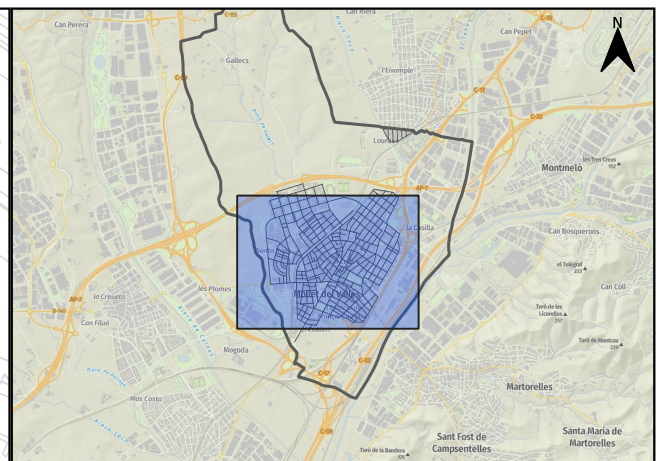
En concret, a la zona d'estudi detallat de Mollet del Vallès els carrers s'han subdividit en 53 trams.

A cadascun d'aquests trams, 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, d2elemlin, d3elepou, en funció de si es representen com a punts, línies o superfícies.
- Escales: taula georeferenciada ewescales.
- Rampes: taula georeferenciada fwrampes.

Tan les fitxes de recollida de dades, l'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 VP02A: Àmbit d'actuació del Pla** on es mostra el nivell d'estudi dels trams del nucli urbà i el **plànol VP02B: Àmbit d'actuació del Pla: Trams d'estudi detallat** així com una relació d'aquests trams.



Trams de viari

- ### Trams de la zona d'estudi detallat

- 018: C. COMTE D'URGELL entre RBLA. NOVA i C. GAIETA VINZIA
- 019: C. COMTE D'URGELL entre C. GAIETA VINZIA i C. SANT LLORENÇ
- 020: C. COMTE D'URGELL entre C. SANT LLORENÇ i C. FELIU TURA
- 021: C. COMTE D'URGELL entre C. FELIU TURA i C. CASTELAO
- 022: C. ENTENÇA entre PL. MERCE RODOREDA i C. PALAUDARIES
- 023: C. BRUC entre VIA RONDA i C. PALAUDARIES
- 024: C. VALENCIA entre C. PALAUDARIES i Cul de sac
- 025: C. VALLES entre C. PAMPLONA i C. SANT LLORENÇ
- 026: C. VALLES entre C. SANT LLORENÇ i C. FELIU TURA
- 027: C. TARRAGONA entre C. SARAGOSSA i C. SANT LLORENÇ
- 028: C. TARRAGONA entre C. SANT LLORENÇ i C. FELIU TURA
- 029: C. VICENÇ PLANTADA entre C. ANTONIA CANET i C. SANT LLORENÇ
- 030: C. VICENÇ PLANTADA entre C. SANT LLORENÇ i C. FELIU TURA
- 031: C. RAMON LLULL entre C. FELIU TURA i C. PALAUDARIES
- 032: C. PERE III entre C. FELIU TURA i C. PALAUDARIES
- 033: C. SANT LLORENÇ entre C. VALLES i C. COMTE D'URGELL
- 034: C. SANT LLORENÇ entre C. TARRAGONA i C. VALLES
- 035: C. SANT LLORENÇ entre C. VICENÇ PLANTADA i C. TARRAGONA

- 036: C. SANTI LLORENÇ entre AV. JAUME I i C. VICENÇ PLANTADA
- 037: C. LLEIDA entre C. VICENÇ PLANTADA i C. TARRAGONA
- 038: C. SANT JAUME entre C. VICENÇ PLANTADA i C. SANT JAUME
- 039: C. FELIU TURA entre VIA RONDA i C. COMTE D'URGELL
- 040: C. FELIU TURA entre C. COMTE D'URGELL i C. VALLES
- 041: C. FELIU TURA entre C. VALLES i C. TARRAGONA
- 042: C. FELIU TURA entre C. TARRAGONA i C. VICENÇ PLANTADA
- 043: C. FELIU TURA entre C. VICENÇ PLANTADA i C. VIDAL I BARRAQUER
- 044: PL. MERCE RODOREDÀ entre C. COMTE D'URGELL i C. ENTENÇA
- 045: PL. MERCE RODOREDÀ entre C. ENTENÇA i VIA RONDA
- 046: C. PALAUDARIES entre C. FELIU TURA i C. PERE III
- 047: C. PALAUDARIES entre C. PERE III i C. RAMON LLULL
- 048: C. PALAUDARIES entre C. RAMON LLULL i C. CASTELAO
- 049: C. PALAUDARIES entre C. CASTELAO i C. ENTENÇA
- 050: C. PALAUDARIES entre C. ENTENÇA i C. BRUC
- 051: C. ALGUER entre C. PALAUDARIES i C. CASTELAO
- 052: C. DOS DE MAIG entre C. RAMON CASAS i C. MADRID
- 053: C. DOS DE MAIG entre C. MADRID i C. SOL

Recollida de dades: Oct - Des 2025



7. 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.

La recollida de dades s'ha efectuat principalment durant els mesos d'octubre i novembre de l'any 2025. 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.

7.1. TRAMS VIARIS D'ESTUI DETALLAT

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

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

7.2. 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 de la zona d'estudi detallada. 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, 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.

8. ANÀLISI GENERAL DE L'ACCESSIBILITAT EN EL MUNICIPI

L'accessibilitat a la via pública de Mollet del Vallès es podria resumir amb els següents punts:

⇒ Mollet del Vallès és un municipi amb una trama de carrers majoritàriament formada per carrers amples, de més de 7 metres d'amplada, fet que permet diferenciar clarament les voreres de la calçada quan hi ha, com a mínim, un carril de circulació. Tot i això, s'han identificat alguns trams amb una amplada inferior als 7 metres, on habitualment caldrà optar per una solució de plataforma única, ja que les voreres existents no permeten garantir itineraris de vianants accessibles. Actualment són molts pocs trams de carrer que presentin aquestes condicions, ja que molt carrers d'aquesta amplada ja s'han convertit en plataforma única, sobretot al centre antic del municipi.



Tram 1127



Tram 1444



Tram 1147

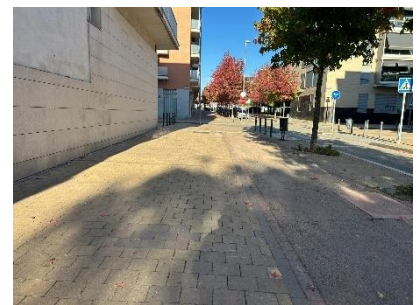
⇒ En les zones de més recent urbanització, com al barri de Can Borrell o Riera Seca, les condicions d'accessibilitat són generalment millors, ja que el seu disseny ja incorporava criteris normatius d'accessibilitat. Les voreres solen ser àmplies i els itineraris per a vianants tenen una amplada suficient, tot i que puntualment es detecten obstacles (com escocells o mobiliari) que podrien millorar-se. Alguns elements, com els guals de vianants, no compleixen sempre els criteris actuals perquè es van construir amb normatives anteriors.



Tram 1306

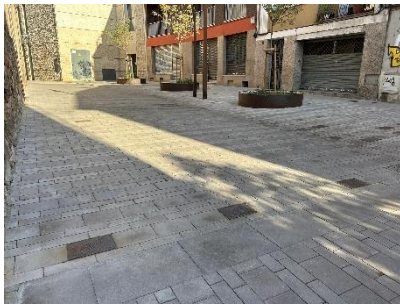


Tram 1302



Tram 1022

⇒ 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 (per exemple, al voltant del centre històric), bàsicament convertint els carrers estrets en plataforma única i donant prioritat al vianant respecte al vehicle privat. Aquestes zones són molt transitades i concentren comerços i serveis, de manera que aquestes actuacions han estat una aposta encertada per promoure una ciutat més inclusiva.



Tram 1168



Tram 1153



Tram 1169

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



Tram 30



Tram 24



Tram 1443

⇒ Caldrà posar especial atenció als elements que redueixen de manera excessiva l'amplada lliure de pas establerta pel Codi d'accessibilitat i actuar en funció de cada cas. En alguns punts pot ser suficient desplaçar l'element o protegir l'escocell d'un arbre que en redueix el pas, mentre que en altres pot ser necessari ampliar la vorera i situar l'element a la banda exterior. Els elements ubicats arran de façana s'haurien d'eliminar sempre que sigui possible, ja que poden representar un obstacle per a les persones amb discapacitat visual, que sovint utilitzen la línia de façana com a referència. En canvi, els elements més difícils de moure, com armaris d'instal·lacions o pals de suport tècnic adossats a façana, no s'han considerat prioritaris per al desplaçament, atès el cost i la complexitat que suposaria, a més de ser generalment detectables amb el bastó per part de les persones invidents.



Tram 01



Tram 1104



Tram 1448

- ⇒ Cal destacar que s'estan portant a terme diverses actuacions per millorar l'accessibilitat als punts de creuament, amb passos de vianants elevats o cruïlles elevades, especialment a zones com el barri de Col·legis Nous on l'amplada de les voreres no permet construir un gual (pla o tres plans) sense interferir en l'itinerari de vianants.



Tram 41



Tram 26



Tram 1467

- ⇒ En el cas dels guals de vianants existents, cal posar especial atenció en aquells que, tot i estar construïts, no són plenament funcionals a causa de mancances dimensionals. En aquests casos, caldria refer-los, especialment quan redueixen excessivament el pas a la vorera, presenten un pendent transversal o tenen un ressalt massa alt que dificulta el pas amb cadira de rodes. També és important revisar els guals millorables, ja sigui perquè manquen de senyalització tàctil per a persones invidents o perquè tenen petits ressalts, de manera que, amb intervencions menors, puguin considerar-se acceptables i servir de referència per a futures actuacions.



Tram 07



Tram 1195



Tram 1012

⇒ Els principals eixos de mobilitat de vianants de la ciutat, com l'Avinguda de la Llibertat, l'Avinguda Jaume I o el carrer Gaietà Vinzia, presenten bones condicions generals d'accessibilitat, amb voreres àmplies, passos de vianants amb guals accessibles i itineraris practicables. Alguns d'ells com la Rambla Nova i la Rambla Balmes ja han estat transformats en plataforma única, l'opció òptima a nivell d'accessibilitat perquè els vianants no han d'efectuar canvis de nivell per creuar d'un costat a l'altre del carrer.



Tram 1102



Tram 1424



Tram 1049

⇒ La majoria dels trams analitzats dins l'àmbit d'estudi presenten un pendent baix, fet que facilita que puguin considerar-se accessibles o practicables. Tot i això, s'han identificat alguns trams amb pendent elevat, un paràmetre que no es pot modificar i que comporta grans dificultats d'adaptació. En aquests casos, es recomana incorporar elements que en millorin la seguretat i el confort, com passamans i bancs, sempre que sigui possible i sense interferir amb els accessos als edificis. Cal tenir present que els carrers amb pendents pronunciats difícilment podran ser plenament accessibles, per la qual cosa és important preveure aquesta limitació en el disseny de noves urbanitzacions. En el cas de Mollet del Vallès, diversos trams amb pendent elevat ja disposen de passamans.



Tram 08



Tram 01



Tram 1398

⇒ En general, el mobiliari urbà del municipi té en compte els criteris d'accessibilitat. Les papereres disposen d'una obertura a una alçada adequada i no presenten elements tallants ni sobresortints, i la majoria dels bancs de col·locació recent incorporen respallier, recolzabraços, un seient a l'alçada correcta i un espai lateral que permet la transferència des d'una cadira de rodes. Pel que fa a les fonts, però, se n'han detectat diverses que no presenten un disseny accessible, ja que no permeten l'apropament adequat a persones en cadira de rodes, motiu pel qual caldria substituir-les.



Tram 02



Tram 34



Tram 1490

⇒ Pel que fa als elements d'urbanització com els bàculs d'enllumenat o els pals de suport d'instal·lacions, el problema no rau en el seu disseny, que en general és correcte, sinó en la seva ubicació, ja que en molts casos redueixen excessivament l'amplada lliure de pas i dificulten la circulació de vianants.



Tram 13



Tram 12



Tram 14

⇒ Com exemple concret, la majoria dels pilons tenen una alçada adequada que en facilita la detecció, especialment per a les persones amb discapacitat visual. Tot i això, s'han identificat alguns pilons amb un disseny que pot generar entrebancs i que, per tant, caldria substituir per models accessibles.



Tram 10



Tram 22



Tram 38

⇒ La majoria dels escocells dels arbres no disposen de cap element de protecció, per la qual cosa caldria col·locar-hi una reixa accessible. A més, en alguns casos el forat redueix l'amplada lliure de pas a menys d'1,20 m; per tant, és prioritari intervenir-hi per garantir una amplada d'entre 1,20 i 1,80 m, tal com estableix el Codi d'accessibilitat per als itineraris practicables.



Tram 18



Tram 1428



Tram 1449

⇒ Mollet del Vallès disposa d'una estructura urbana que facilita la millora progressiva de l'accessibilitat, amb actuacions recents ben orientades i un mobiliari urbà que ja incorpora criteris inclusius. Tot i que encara hi ha reptes per resoldre, especialment en alguns barris i trams de carrer antics, el municipi ha demostrat una clara voluntat de transformació. Aquest compromís és clau per continuar avançant cap a un entorn segur, còmode i accessible per a tothom.

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

A continuació es presenten els principals paràmetres analitzats en relació a l'accessibilitat dels trams 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.

La valoració individualitzada dels trams de la zona d'estudi detallat es presenta a les fitxes de l'annex 1 i dels trams d'estudi general a les fitxes de l'annex 2.

9.1. TIPOLOGIA DE CARRERS

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

Amb voreres i secció de carrer d'amplada ≥ 7 m (503 trams – 85,0%)

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. La majoria de trams de Mollet tenen aquesta secció de carrer.



Tram 1127



Tram 1237



Tram 40

Amb voreres i secció de carrer d'amplada < 7 m (5 trams – 0,8%)

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. Actualment són molts pocs trams de carrer que presentin aquestes condicions, ja que molt carrers d'aquesta amplada ja s'han convertit en plataforma única, sobretot al centre antic del municipi.



Tram 38



Tram 1179



Tram 1444

Plataforma única (74 trams – 12,5%)

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.



Tram 1139



Tram 1147



Tram 1128

No urbanitzat (5 trams – 0,8%)

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.



Tram 1429



Tram 1471



Tram 1180

Escales / Rampa esglaonada (5 trams – 0,8%)

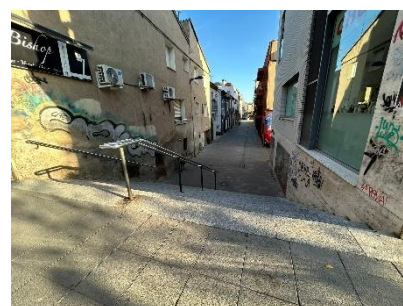
Aquests carrers disposen d'una escala o rampa esglaonada per salvar algun desnivell elevat ocupant tota la seva secció, fent que aquest no sigui accessible a persones que no poden superar graons. Aquests carrers són inaccessibles però s'hi poden realitzar certes actuacions per millorar-ne l'accessibilitat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



Tram 1169



Tram 1156

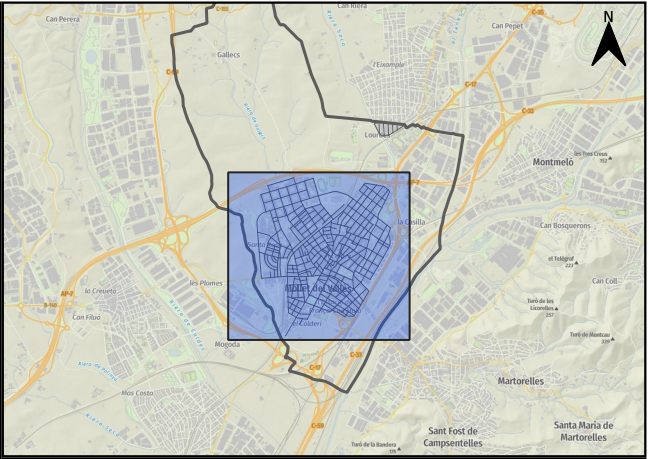
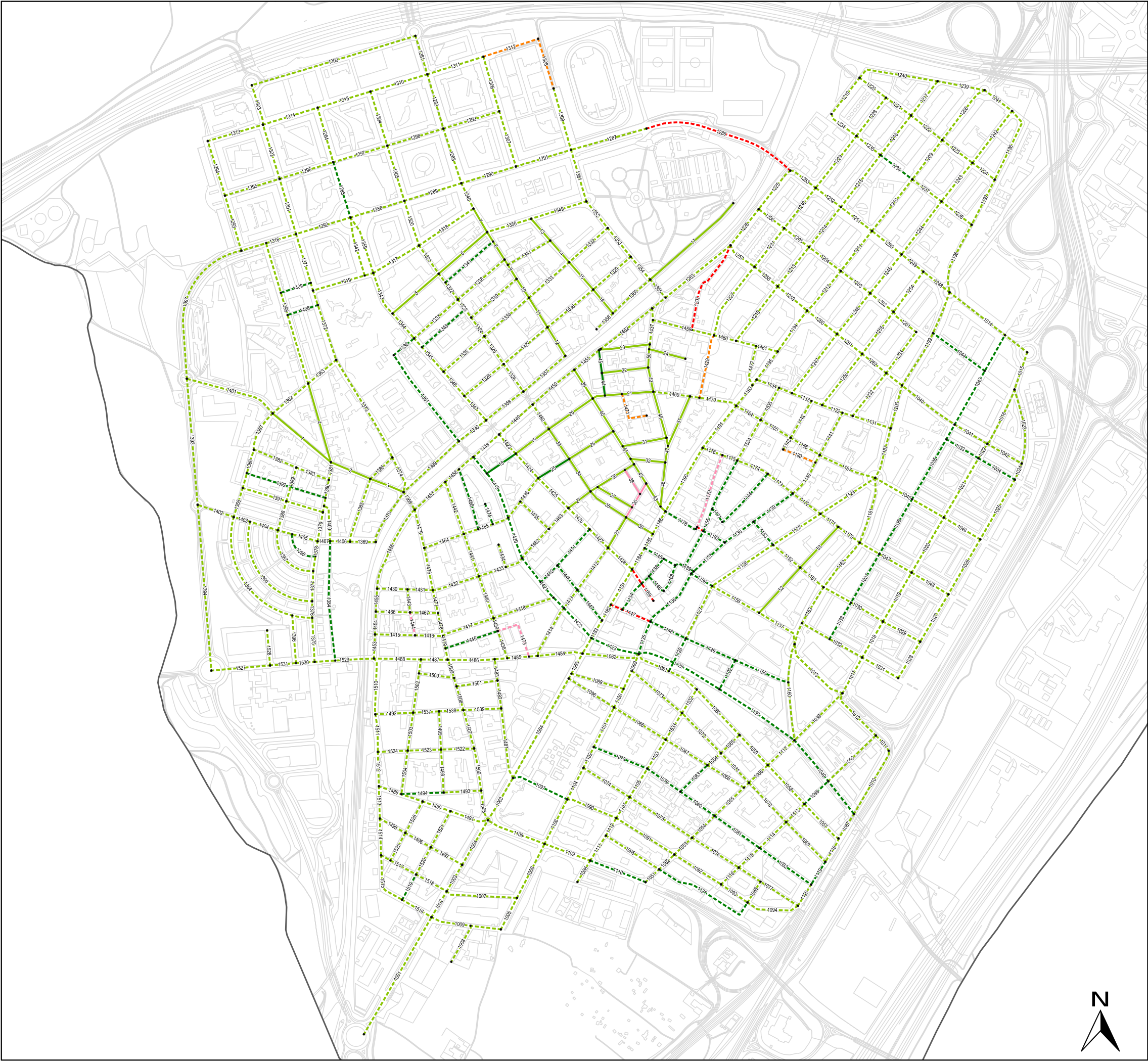


Tram 1147

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

SECCIÓ DEL VIARI	COLOR	Nº D'ITINERARIS VIARIS				LONGITUD (km)			
		DETALL	BÀSIC	TOTAL	%	DETALL	BÀSIC	TOTAL	%
Amb voreres i secció de carrer d'amplada ≥ 7 m	Verd clar	47	456	503	85,0	4,19	44,43	48,62	83,8
Amb voreres i secció de carrer d'amplada < 7 m	Rosa salmó	2	3	5	0,8	0,14	0,33	0,47	0,8
Plataforma única	Verd fosc	4	70	74	12,5	0,24	7,47	7,71	13,3
No urbanitzat	Taronja	0	5	5	0,8	0,00	0,53	0,53	0,9
Escales/rampa esglaonada	Vermell	0	5	5	0,8	0,00	0,71	0,71	1,2
Altres	Lila pàl·lid	0	0	0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,0

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



VP03: Secció del carrer

- Plataforma única [74]
- Amb voreres i secció d'amplada ≥ 7 m [503]
- Amb voreres i secció d'amplada < 7 m [5]
- No urbanitzat [5]
- Escales/rampa esglaonada [5]

- Tram d'estudi detallat [53]
- Tram d'estudi general [539]

PLA D'ACCESSIBILITAT DE LA VIA PÚBLICA Mollet del Vallès

Recollida de dades: Oct - Des 2025



9.2. PENDENTS

El pendent longitudinal de les voreres del tram 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. Fruit a que el pendent longitudinal pot variar al llarg del tram degut a un canvi d'orografia en el terreny, s'ha seguit el criteri de recollir el pendent longitudinal en la zona de topografia més desfavorable. És una característica sobre la que es fa difícil d'intervenir en una trama urbana consolidada. Pel pendent longitudinal s'han establert les categories que s'exposen a continuació.

Cada tram s'ha classificat en una de les següents categories:

Baix: $0 \% < p < 6 \%$ (914 trams – 73,1%)

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).

La majoria dels trams de Mollet del Vallès tenen aquesta categoria.



Tram 08



Tram 1102



Tram 1391

Mig: $6 \% \leq p < 8 \%$ (169 trams – 13,5%)

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.



Tram 19



Tram 27



Tram 1146

Alt: $8\% \leq p < 10\%$ (65 trams – 5,2%)

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* (sempre i quan compleixen la resta de paràmetres com una amplada lliure de pas acceptable).

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.



Tram 01



Tram 47



Tram 1316

Molt alt: $10\% \leq p$ (103 trams – 8,2%)

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 aquest Pla també es categoritzaran com a *Accessibles/Practicables, excepte el pendent* (sempre i quan compleixen la resta de paràmetres com una amplada lliure de pas acceptable).

Aquests itineraris, segons el 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.



Tram 1470



Tram 1350



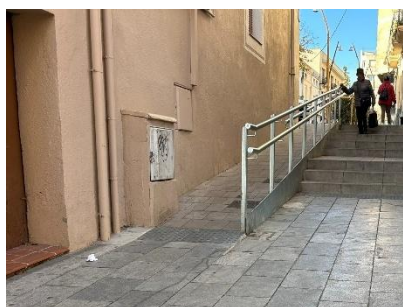
Tram 44

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

PENDENT LONGITUDINAL	COLOR	Nº D'ITINERARIS VIARIS				LONGITUD (km)			
		DETALL	BÀSIC	TOTAL	%	DETALL	BÀSIC	TOTAL	%
Baix (pdt ≤ 6%)	Verd fosc	73	841	914	73,1	5,23	69,12	74,35	72,2
Mig (6 < pdt ≤ 8%)	Verd clar	21	148	169	13,5	1,35	13,23	14,58	14,2
Alt (8 < pdt ≤ 10%)	Vermell	12	53	65	5,2	0,92	4,95	5,88	5,7
Molt alt (10% < pdt)	Roig	7	96	103	8,2	0,48	7,71	8,19	8,0
xxxx	Gris	0	0	0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,0
En obres	Blau fosc	0	0	0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,0

9.2.1. ELEMENTS QUE SALVEN DESNIVELLS

Tot i que la majoria de carrers presenten un pendent suau o moderat, en determinades zones del municipi s'han identificat trams amb pendents elevats que generen desnivells significatius, alguns dels quals es resolen mitjançant elements específicament dissenyats per a aquest propòsit. A continuació s'exposen els principals elements que es poden localitzar a la via pública:



Tram 1189



Tram 1169



Tram 1129

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.

A la via pública, tot i que en són poques, es poden localitzar rampes de **dissenys i dimensions diferents**. En funció del tipus d'intervenció necessària per adequar-les, es classificarien en les categories següents:

- **ACCESSIBLES:** Compleixen totes les condicions que estableix el Codi d'accessibilitat per a rampes accessibles, ajustant-se als requisits funcionals i d'interacció (dimensionals, d'ubicació, d'il·luminació, acústics i de comunicació) que en garanteixen un ús autònom, segur i confortable per a totes les persones.
- **PRACTICABLES:** Són aquelles que compleixen les condicions que defineix el Codi per a rampes practicables, amb requisits lleugerament menys exigents que les accessibles, però que igualment permeten un ús autònom i segur.

- **ACCEPTABLES:** Inclouen les rampes que no compleixen algun dels paràmetres establerts pel Codi però que, per les seves característiques o pel cost desproporcionat que suposaria la seva modificació, es consideren funcionalment adequades i no prioritàries d'intervenció.
- **MILLORABLES:** S'hi classifiquen les rampes que no compleixen alguns dels paràmetres que estableix el Codi i on caldria realitzar una intervenció de millora que no representés 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:** Inclou les rampes que no compleixen alguns dels paràmetres dimensionals que estableix el Codi (pendent longitudinal, longitud del tram, pendent dels replans,...) i que caldria refer per adequar-les a les dimensions que aquest estableix.

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.



Tram 1147



Tram 1156



Tram 1169

A la via pública es poden localitzar escales de diferents dissenys i dimensions. Segons el tipus d'intervenció que s'hi hauria de realitzar es classificarien 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. També s'inclourien en aquesta categoria escales que, tot i que no complir alguns dels paràmetres definits pel Codi, es consideren acceptables ja que el cost d'actuació és desproporcionat.

- MILLORABLES: Son les escales que no compleixen alguns dels paràmetres que estableix el Codi on caldria realitzar una intervenció de millora que no representés 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 caldria refer per adequar-les a les dimensions que aquest estableix.

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, caldria 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 fos possible, també es poden protegir amb una barana o advertir la seva presència amb paviment podotàtil.

Degut al lleuger desnivell d'alguns trams de carrer s'han detectat graons aïllats que caldria millorar per ser detectats amb facilitat i no suposar un perill per a les persones.



Tram 1129



Tram 1212



Tram 1077

Rampes esglaonades

Les rampes esglaonades són aquelles rampes que incorporen, de forma intercalada, graons, fet que impedeix considerar-les ni com a rampes ni tampoc com a escales. No es consideren admissibles, ja que no permeten el pas de persones que es desplacen amb cadira de rodes ni disposen d'una superfície plana contínua, necessària per a persones amb altres problemes de mobilitat.

Per aquest motiu, les rampes esglaonades que no disposin d'un itinerari alternatiu accessible o practicable s'haurien de demolir i convertir en una rampa. En cas que no fos viable la seva reconversió, caldria, com a mínim, assegurar que disposen d'elements de protecció lateral del desnivell, passamans i senyalització tàctil d'avís, per tal de facilitar el pas de les persones i millorar-ne la seguretat.

9.2.2. ELEMENTS FACILITADORS DEL DESPLAÇAMENT I ELEMENTS PROTECTORS DE DESNIVELLS

En general, en els carrers amb pendents elevats, resulta especialment rellevant la presència d'elements facilitadors del desplaçament —com ara passamans, esglaons intermedis, replans o paviments antilliscants— per tal de garantir la seguretat i la comoditat de les persones, especialment aquelles amb mobilitat reduïda.

També és important garantir un disseny accessible dels elements que protegeixen desnivells, com ara baranes, barreres i sòcols, en punts concrets on aquests desnivells poden representar un risc.

A continuació, s'exposen amb més detall els diferents elements que es poden localitzar a la via pública facilitadors del desplaçament i elements protectors de desnivells.

Bancs i senyalització d'itinerari alternatiu

Es recomana instal·lar bancs al llarg dels itineraris amb pendents alts o molt alts per facilitar el descans i el desplaçament de les persones amb mobilitat reduïda. Així mateix, en cas que existeixi un itinerari alternatiu amb pendents més suaus, aquest s'hauria de senyalitzar clarament com a itinerari alternatiu accessible.

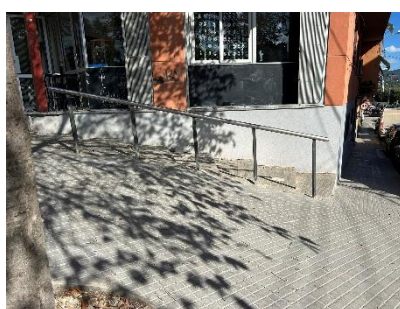
Passamans en itineraris

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 recomana 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.

A Mollet del Vallès s'han localitzat diversos trams de pendent elevat que ja disposen de passamans per facilitar el desplaçament.



Tram 1165



Tram 1009



Tram 1398

Baranes de protecció o desnivells sense protegir

Les baranes de protecció dels desnivells han de complir les condicions establertes pel Codi d'accessibilitat, pel que fa a alçària, resistència, absència d'obertures escalables i seguretat general.

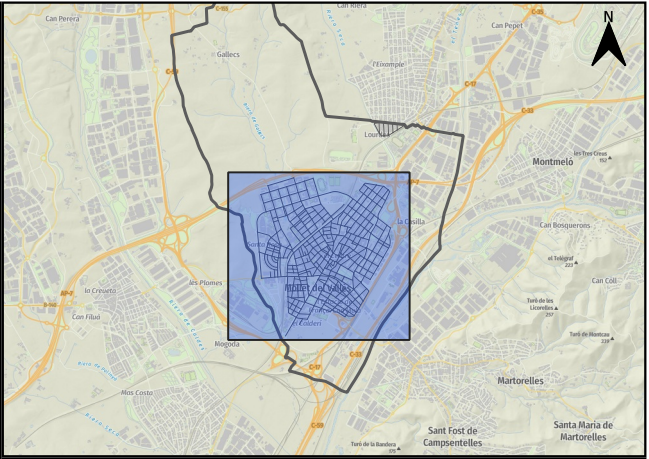
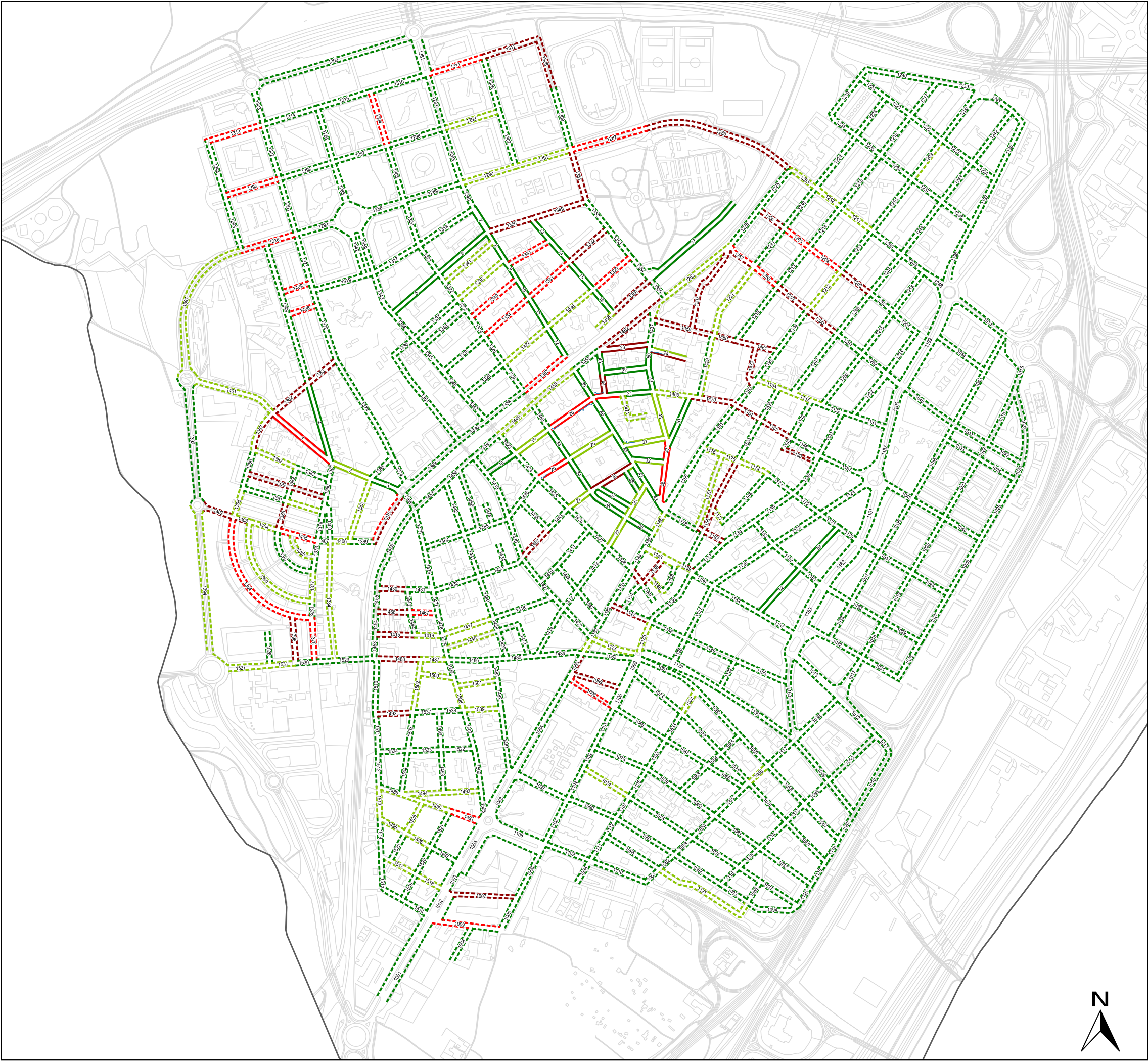
Els itineraris de vianants no poden limitar amb canvis de nivell perillosos sense protecció. Tots els desnivells, buits o obertures amb una diferència de cota superior a 0,55 m han d'estar protegits mitjançant baranes o elements de seguretat adequats.

Per tant, sempre que es detectin desnivells sense protegir que puguin representar un risc per a les persones, caldrà instal·lar-hi baranes accessibles que garanteixin la seguretat dels vianants.

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.

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



VP04: Pendent longitudinal

Itineraris viaris

- Baix (pdt ≤ 6%) [914]
- Mig (6 < pdt ≤ 8%) [169]
- Alt (8 < pdt ≤ 10%) [65]
- Molt alt (10% < pdt) [103]

- Tram d'estudi detallat [53]
- Tram d'estudi general [539]

PLA D'ACCESSIBILITAT DE LA VIA PÚBLICA Mollet del Vallès

Recollida de dades: Oct - Des 2025



9.3. AMPLADA DE VORERA I D'ITINERARI DE PAS

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.

9.3.1. AMPLADA DE VORERA (trams de la zona d'estudi detallat)

La vorera és el principal espai de la via pública pensat per al trànsit de vianants i, per això, cal que sigui adequada pel pas de tot tipus de persones. La principal característica que influeix en l'accessibilitat d'una vorera és la seva amplada. Per això, s'ha valorat per a cadascun dels 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 redueixen l'amplada lliure de pas. Es diferencien entre les següents casuístiques:

Vorera inexistent (ZED: 2 trams – 1,8%)

En alguns carrers existeixen voreres que, en determinats punts, es veuen interrompudes per diversos motius, com ara edificis o murs que n'ocupen tota l'amplada. En aquests casos, caldria construir la vorera o bé convertir el tram en via de plataforma única, per garantir la continuïtat i seguretat dels vianants.

Als carrers que no disposen de vorera, però on la tipologia viària i la velocitat de circulació dels vehicles ho fan necessari, caldria construir-ne de noves per assegurar un itinerari de vianants segur i accessible. En canvi, en carrers més estrets i sense accessos a edificis o espais d'interès en un dels costats, pot ser acceptable no preveure-hi vorera, sempre que es garanteixi la seguretat i la prioritat dels vianants.



Tram 30



Tram 17



Tram 1429

Voreres de menys 0,9 m d'amplada (ZED: 3 trams – 2,7%)

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.

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).



Tram 30



Tram 38



Tram 1443

Voreres d'entre 0,9 m i 1,2 m d'amplada (ZED: 25 trams – 22,1%)

Les voreres d'aquestes dimensions són susceptibles de complir la categoria de Practicable del Codi d'accessibilitat sempre i quan no hi hagi ús residencial plurifamiliar o bé garanteixin un espai d'1,20 m davant dels accessos dels edificis per a 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.



Tram 23



Tram 27



Tram 47

Voreres d'entre 1,2 m i 1,8 m d'amplada (ZED: 46 trams – 40,7%)

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.



Tram 04



Tram 20



Tram 41

Voreres d'entre 1,8 m i 2,4 m d'amplada (ZED: 25 trams – 22,1%)

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.



Tram 01



Tram 06



Tram 16

Voreres de més de 2,40 m d'amplada (ZED: 2 trams – 1,8%)

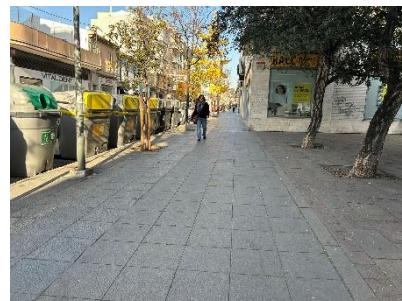
Segons el Codi d'accessibilitat, les voreres d'aquestes dimensions impliquen que l'itinerari de vianants hagi de ser Accessible. Tot i així, no s'ha considerat prioritari actuar en aquelles voreres on l'itinerari sigui Practicable i el cost d'actuació sigui desproporcionat.



Tram 07



Tram 1259

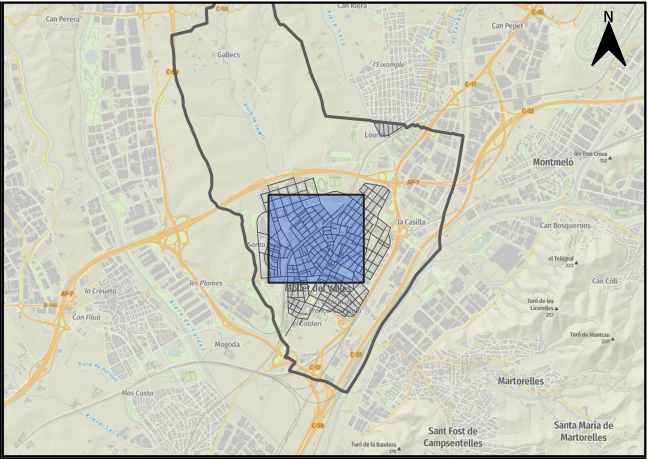
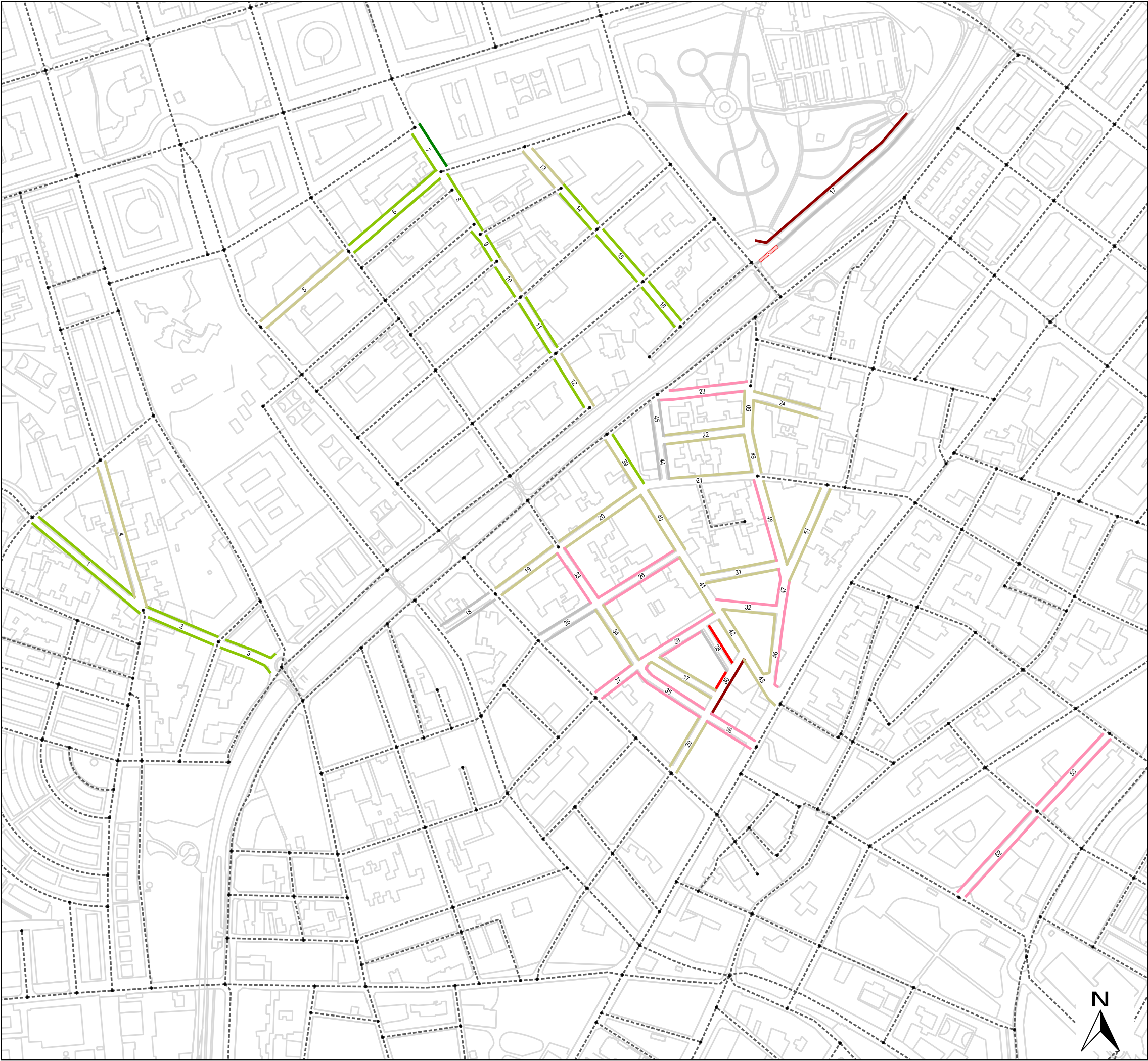


Tram 1182

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

AMPLADA DE LA VORERA	COLOR	Nº D'ITINERARIS VIARIS ESTUDI DETALLAT	%	LONGITUD ITINERARIS VIARIS E. DETALL (km)	%
Inexistent	Roig	2	1,8	0,29	3,6
A < 0,9 m	Vermell	3	2,7	0,08	1,1
0,9 ≤ A < 1,2 m	Rosa salmó	25	22,1	1,83	22,9
1,2 ≤ A < 1,8 m	Verd dessaturat	46	40,7	3,32	41,6
1,8 ≤ A < 2,4 m	Verd clar	25	22,1	1,68	21,1
2,4 m ≤ A	Verd fosc	2	1,8	0,07	0,9
No té vorera	Gris	10	8,8	0,70	8,8
En obres	Blau fosc	0	0,0	0,00	0,0
TOTAL		113	100,0	7,99	100,0

S'adjunta el plànol **VP05: Amplada de les voreres (ZED)**, on es mostren els trams de la zona d'estudi detallat segons l'amplada de les voreres en el punt més estret.



VP05: Amplada de les voreres (ZED)

A) Itineraris viaris d'estudi detallat

- Inexistent [2]
- Amplada < 0,9 m [3]
- $0,9 \leq \text{Amplada} < 1,2 \text{ m}$ [25]
- $1,2 \leq \text{Amplada} < 1,8 \text{ m}$ [46]
- $1,8 \leq \text{Amplada} < 2,4 \text{ m}$ [25]
- $2,4 \text{ m} \leq \text{Amplada}$ [2]
- No té vorera [10]

B) Zones de vorera inexistent

- ★ Vorera inexistent [0]

PLA D'ACCESSIBILITAT DE LA VIA PÚBLICA Mollet del Vallès

Recollida de dades: Oct - Des 2025



9.3.2. AMPLADA LLIURE DE PAS

L'amplada lliure de pas dels itineraris de vianants és un paràmetre bàsic d'accessibilitat. En principi, l'itinerari de vianants viari discorre arran de línia de façana i per tant, en general es recull la distància entre la façana i l'element de mobiliari urbà més proper a aquesta. Tot i això, si en paral·lel hi ha un altre possible itinerari de vianants on l'amplada lliure de pas sigui més generosa, s'ha recollit les dimensions d'aquest altre itinerari. Així mateix, cal tenir present que com que l'amplada lliure de pas també pot diferir al llarg de l'itinerari, s'ha recollit l'opció més restrictiva, és a dir, l'amplada lliure de pas on el pas és més estret. El Codi d'accessibilitat defineix diferents valors d'amplada lliure mínima de pas, en funció de si l'itinerari ha de ser Accessible o Practicable i en funció del tipus d'ús i d'edificació de les parcel·les amb les qual limita. Aleshores, es distingeixen les següents casuístiques:

Amplada lliure de pas < 0,9 m (196 trams – 15,7%)

Per tal de que els itineraris de vianants siguin practicables segons el Codi d'accessibilitat es requereix que l'amplada lliure de pas com a mínim sigui de 0,9 m (tot i que puntualment també s'admeten reduccions a 0,8 m si son fruit d'elements que no siguin traslladables a curt termini i siguin necessaris, com ara arbres, semàfors o altres similars de difícil desplaçament i no coincideixen amb accessos a edificis).

Evidentment, si les voreres són de menys de 0,9 m d'amplada incompliran aquest requisit i es proposarà, en funció de l'amplada entre façanes, ampliar-les o convertir el carrer en plataforma única.

En el cas de voreres d'amplada superior, caldrà valorar el desplaçament dels elements que redueixen l'amplada lliure de pas amb la necessitat d'ampliar o no la vorera existent, sempre que davant de qualsevol accés a l'edificació es garanteixi un espai lliure d'1,20 m de diàmetre per poder efectuar un canvi de direcció.



Tram 30



Tram 24



Tram 1068

S'han inclòs en aquesta categoria les voreres sense pavimentar i/o que desapareixen de cop, així com els itineraris de vianants que contenen escales o graons aïllats.



Tram 1277



Tram 1195



Tram 24

0,9 m ≤ Amplada lliure de pas < 1,2 m (219 trams – 17,5%)

Els itineraris que tenen una amplada lliure de pas entre 0,9 m i 1,2 m compleixen la categoria de Practicable del Codi d'accessibilitat si s'ubiquen en voreres que limiten amb parcel·les que no admeten ús residencial plurifamiliar i en les quals l'edificació ha de respectar una distància mínima de separació a vial. També en cas de plataformes úniques quan l'itinerari limita amb una plaça d'aparcament reservada per a persones amb mobilitat reduïda.

Si es localitzen en d'altres indrets, i el cost de millora de l'accessibilitat és elevat, no es proposarà intervenir-hi entenent que no són actuacions prioritàries. Es consideren, per tant, acceptables, tot i que no compleixin el 1,2 m mínim per ser Practicables.

Aquesta situació es dona tant en voreres que tenen aquestes dimensions com en voreres més amples que disposen d'elements que en redueixen l'amplada lliure de pas puntualment els quals caldria desplaçar sempre que sigui viable i proporcionat.



Tram 21



Tram 01



Tram 1170

1,2 m ≤ Amplada lliure de pas < 1,8 m (219 trams – 17,5%)

Els itineraris que compleixen aquest rang es consideren Practicables segons el Codi d'accessibilitat. Cal tenir present que estrictament caldria verificar que l'amplada lliure de pas és com a mínim l'amplada de la vorera menys 0,6 m, però aquest aspecte no s'ha tingut en consideració per la complexitat que representaria en la redacció del Pla i el relatiu benefici que representa.



Tram 02



Tram 15



Tram 1455

1,80 m ≤ Amplada lliure de pas (586 trams – 46,8%)

Aquesta és la situació òptima a nivell d'accessibilitat ja que les dimensions de l'itinerari són accessibles, permetent el creuament de dues persones que es desplacen en cadires de rodes. Per això, són el model a seguir a l'hora de realitzar noves urbanitzacions i, sempre que sigui possible, les reurbanitzacions de les voreres existents.



Tram 26



Tram 1229



Tram 1191

En els trams de plataforma única amb prioritat per a vianants, encara que els itineraris laterals més propers a façana siguin només practicables, el tram pot considerar-se accessible en conjunt, ja que els vianants poden circular pel centre del carrer on no hi ha obstacles.



Tram 1080



Tram 1033



Tram 1341

No hi ha itinerari de vianants (21 trams – 1,7%)

Aquesta situació es dona en aquells trams on, per diverses casuístiques, no existeix cap tipus d'itinerari destinat al desplaçament segur de les persones. Això pot ser degut, per exemple, al fet que limita amb zones no urbanitzades (com ara camps o terrenys agrícoles), trams situats als límits del municipi, o zones on la urbanització encara no s'ha desenvolupat. En aquests casos, sovint no serà necessari la presència d'un itinerari de vianants.

Tanmateix, en places o zones d'aparcament cal garantir un paviment accessible que permeti arribar fins al vehicle o desplaçar-se amb seguretat, encara que no hi hagi un itinerari de vianants definit.



Tram 17



Tram 1087



Tram 1265

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

AMPLADA LLIURE DE PAS	COLOR	Nº D'ITINERARIS VIARIS				LONGITUD (km)			
		DETALL	BÀSIC	TOTAL	%	DETALL	BÀSIC	TOTAL	%
No urbanitzat	Gris	0	10	10	0,8	0,00	0,99	0,99	1,0
A < 0,9 m	Vermell	22	174	196	15,7	1,71	15,50	17,21	16,7
0,9 ≤ A < 1,2 m	Verd dessaturat	51	168	219	17,5	3,77	11,93	15,69	15,2
1,2 ≤ A < 1,8 m	Verd clar	30	189	219	17,5	1,86	15,43	17,29	16,8
1,8 m ≤ A	Verd fosc	9	577	586	46,8	0,43	49,10	49,53	48,1
xxxx	Gris	1	20	21	1,7	0,23	2,06	2,29	2,2
En obres	Blau fosc	0	0	0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,0
TOTAL		113	1138	1251	100,0	7,99	95,01	103,00	100,0

ELEMENTS QUE REDUEIXEN L'AMPLADA LLIURE DE PAS

En els trams d'estudi detallat s'han recollit els **elements que redueixen l'amplada lliure de pas** per sota dels 1,8 m, concretament:

- Menys de 0,8 m, incomplint el Codi d'accessibilitat
- Entre 0,8 m i 1,2 m, acceptats en la categoria Practicable del Codi d'accessibilitat si és fruit d'elements d'urbanització preexistents que no són traslladables i són necessaris i/o si es localitzen en voreres que limiten amb parcel·les que no admeten ús residencial plurifamiliar i on l'edificació ha de respectar una distància de separació).
- Entre 1,2 m i 1,8 m, complint la categoria de Practicable del Codi d'accessibilitat.

A continuació s'expliquen en més detall els diferents tipus d'elements localitzats a l'àmbit d'estudi, el disseny dels quals s'ha analitzat en més detall en apartats posteriors:

Elements de desplaçament senzill o de cost acceptable

Es detecten elements els quals el seu desplaçament és relativament senzill, com són els senyals de trànsit, les papereres, les pilones, les jardineres, cartells comercials, etc. També és el cas dels pals de parada d'autobús i, tot i que en menys mesura, les marquesines.



Tram 1083



Tram 53



Tram 1080

En general, pels elements de fàcil desplaçament caldria, si és possible, reubicar-los a la pròpia vorera, a la part més exterior d'aquesta. Cas que no fos possible, s'haurien de valorar altres possibilitats com per exemple senyals de trànsit subjectats a la façana o a un bàcul.

En alguns casos, quan la secció del carrer ho permet, caldria ampliar la vorera i desplaçar els elements per tal de que quedin alineats al costat exterior.

Elements de desplaçament costós o no traslladables

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



Tram 05



Tram 14



Tram 1518

Aquests elements no es proposarà desplaçar-los si permeten una amplada lliure de pas de 0,8 m, tal i com admet el Codi d'accessibilitat en itineraris Practicables. En cas contrari, caldria, si és possible, modificar el traçat de l'itinerari practicable, desviant-lo de la façana per vorejar l'obstacle per l'exterior. No és una situació desitjable perquè l'itinerari no seguirà la línia de façana, però el Codi d'accessibilitat ho considera acceptable en itineraris Practicables.

Elements arran de façana

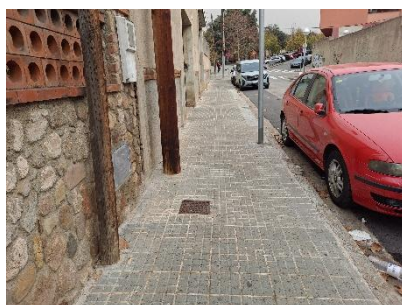
Cal tenir en compte que els elements situats arran de façana poden suposar un obstacle per a les persones invidents, ja que sovint segueixen la línia de façana com a referència per desplaçar-se. Per aquest motiu, es recomana retirar o reubicar aquests elements sempre que sigui possible, per garantir un itinerari lliure i segur.

En el cas d'elements fàcilment desplaçables, com papereres o senyals de trànsit, es proposa col·locar-los a la banda exterior de la vorera, allunyats de la façana, amb l'objectiu de preservar aquest itinerari accessible.

D'altra banda, en aquells casos en què es tracta d'elements més difícils de moure, com ara armaris d'instal·lacions o pals de suport d'equipaments tècnics adossats a façana, no s'ha considerat prioritari el seu desplaçament, donat l'elevat cost i l'envergadura que suposaria l'actuació. A més, aquests elements solen ser fàcilment detectables mitjançant el bastó per part de les persones amb discapacitat visual.



Tram 1104



Tram 06



Tram 1448

Arbres

Aquest és el cas també dels arbres, els quals no són fàcils de desplaçar a una nova ubicació i es procura evitar haver-los d'enretirar. En aquest Pla, el criteri que s'ha seguit és, sempre que sigui possible, ampliar l'itinerari lliure de pas protegint l'escocell amb una reixa accessible (fet que es considera acceptable, tot i que no compleixi estrictament el Codi).

Cas que, tot i la protecció, no s'assolissin els 0,8 m mínims necessaris, caldria ampliar la vorera fent que l'itinerari adaptat circulés entre l'arbre i la calçada

Cas que aquesta intervenció no fos possible, caldria valorar la necessitat d'enretirar l'arbre.



Tram 01



Tram 18



Tram 1081

Guals de vehicles

Així mateix, un cas a destacar són els guals de vehicles que pel seu disseny redueixen l'amplada lliure de pas a menys de 0,9 m o 1,2 m. En aquests casos caldrà refer els guals per tal que no malmetin l'itinerari de vianants, fent, per exemple, que la rampa sigui més curta i de més pendent o reduint l'amplada de pas del gual de vehicles d'accés a un carrer de plataforma única.

En cas que amb les dimensions actuals de la vorera no es pogués resoldre el gual, seria necessari ampliar-la o reurbanitzar el vial com a plataforma única.



Tram 04



Tram 23



Tram 1072

Elements que sobrevolen a certa alçada

Per altra banda, cal tenir present que alguns elements redueixen l'amplada lliure de pas a certa alçada. Aquest és el cas, per exemple, de les tanques vegetals que, a més de representar un problema per l'estrenyiment de l'amplada lliure de pas, també ho són per la dificultat de detectar-les.

Per altra banda hi ha els elements que sobresurten a una alçada inferior de 2,20 m, com són els tendals de comerços subjectats a façana.



Tram 1355



Tram 06



Tram 1186

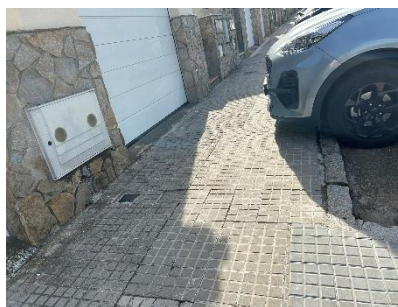
Elements temporals de comerços o particulars

Cal destacar que a la via pública també es troben freqüentment elements que no són pròpiament de mobiliari urbà. Es tracta d'elements mòbils que redueixen l'amplada lliure de pas i que per evitar-ho és més un tema de gestió, coneixement i civisme que no pas cap actuació d'obra.

En són exemples les taules de bar que ocupen massa espai a la vorera, cotxes mal aparcats que envaeixen una part de la vorera amb la part davantera o cartells i elements diversos de comerços ubicats a la línia de façana que resulten un obstacle per a persones invidents.



Tram 1310



Tram 1226



Tram 1080



Tram 1104



Tram 1127



Tram 29

Elements temporals d'obres

Les afectacions que les obres puguin causar amb caràcter temporal o provisional no poden reduir les condicions d'un itinerari accessible o practicable per sota de les corresponents a aquest darrer. En cas que no sigui possible mantenir l'itinerari habitual, s'ha d'habilitar un itinerari alternatiu que compleixi les condicions indicades, senyalitzar-lo adequadament i dotar-lo de les mesures per garantir la seguretat de les persones amb discapacitat.



Tram 1084



Tram 06



Tram 23

Carril bici

Segons el Codi d'accessibilitat, els carrils reservats al trànsit de bicicletes i vehicles de mobilitat personal haurien de situar-se en calçada. En cas de vies amb tràfic intens que justifiqui aixecar-los a nivell de vorera, s'han de disposar elements d'urbanització, com ara pilones, franges de vegetació o altres, que en materialitzin físicament i de manera continuada la separació amb la vorera, que evitin la sortida dels vehicles i que siguin prou perceptibles i amb l'alçària adequada per no generar risc d'ensopegada en els vianants. A les vies de plataforma única per a vianants i als espais lliures, han de disposar d'una pavimentació tàctil diferenciada i amb contrast cromàtic adient o d'elements d'urbanització que materialitzin físicament i de manera continuada la separació entre els carrils bici i els espais per a vianants.

En algunes vies del municipi, aquests carrils es troben a sobre de voreres amples, separats de l'itinerari de vianants per franges de vegetació. Als encreuaments amb passos de vianants, cal assegurar la prioritat dels vianants mitjançant senyalització horitzontal i vertical de "cediu el pas", senyalització que ja és present en diversos punts. També s'han identificat vies on el carril bici comparteix espai amb la calçada destinada a vehicles.



Tram 1397

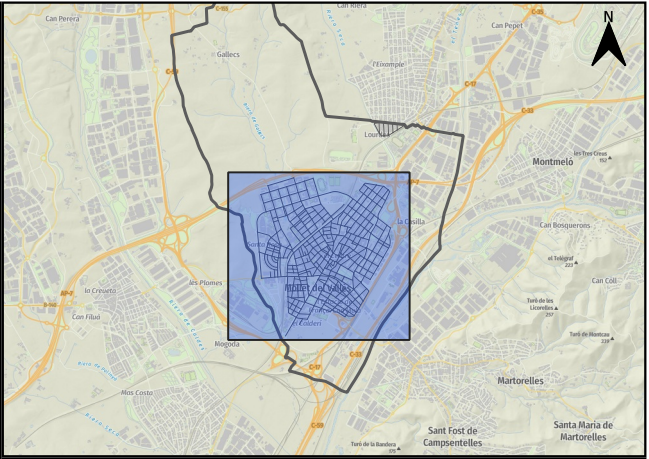
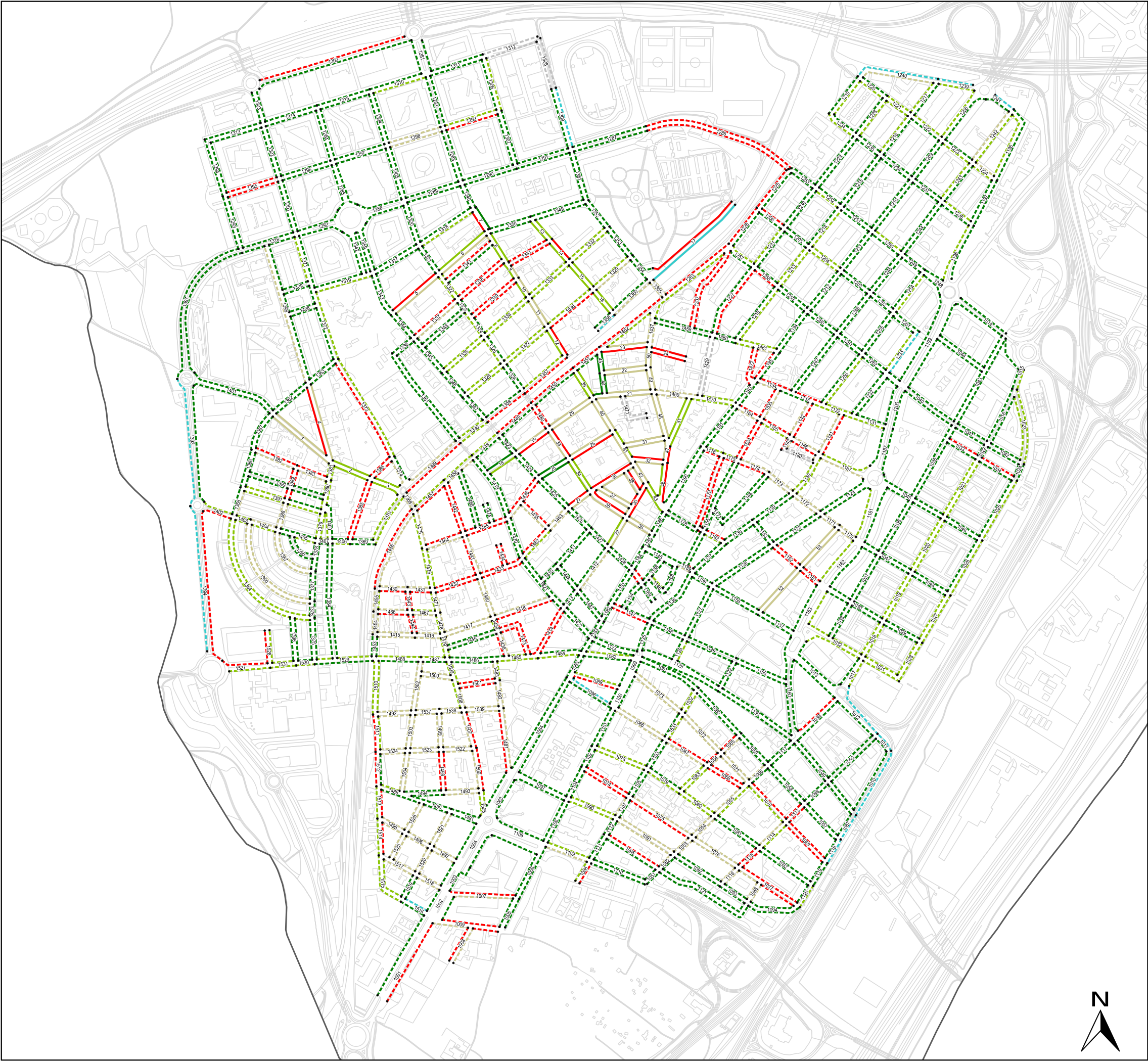


Tram 1289



Tram 52

A continuació s'adjunta el plànol **VP06: Amplada lliure de pas**, on es mostren tots els trams de carrer segons la seva amplada lliure d'obstacles



VP06: Amplada lliure de pas

Itineraris viaris

- No urbanitzat [10]
- $A < 0,9$ m [196]
- $0,9 \leq A < 1,2$ m [219]
- $1,2 \leq A < 1,8$ m [219]
- $1,8 \text{ m} \leq A$ [586]
- No hi ha itinerari de vianants [21]

— Tram d'estudi detallat [53]
---- Tram d'estudi general [539]

9.4. TIPUS D'ENCREUAMENTS I DE PUNTS DE CREUAMENT DE CALÇADA

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

9.4.1. ENCREUAMENTS / PASSOS DE VIANANTS

En funció de la configuració del carrer en l'àmbit del punt de creuament (amb o sense voreres) i segons es doni preferència a la continuïtat de cota de l'itinerari de vianants o a la continuïtat de cota de la via vehicular, els passos de vianants i encreuaments s'han classificat segons la tipologia definida pel Codi d'accessibilitat. Els punts que no s'ajusten exactament a cap categoria s'han associat a la més propera funcionalment.

S'ha analitzat si el pas de vianants està a nivell de la calçada o dels vehicles, o bé si no existeix cap creuament. La presència del pas s'indica mitjançant senyalització horitzontal, mentre que en els apartats següents es valora la presència, tipus i accessibilitat dels guals de vianants.



Tram 1401



Tram 28



Tram 41

En aquells punts on no hi ha senyalització horitzontal ni guals que facilitin el pas, es proposa senyalitzar correctament el pas de vianants i construir els guals corresponents, o bé modificar la configuració del creuament per adaptar-lo —ja sigui mantenint el nivell de la vorera o de la calçada, segons convingui.

És recomanable reforçar la il·luminació dels passos de vianants per augmentar la seguretat, especialment en horari nocturn o amb baixa visibilitat. Cal garantir que tots els passos disposin d'un nivell d'il·luminació suficient a l'entorn immediat i, si cal, incorporar punts de llum específics per afavorir-ne la detecció per part dels conductors i vianants.

Canvi de nivell per a vianants

La calçada i les voreres se situen a diferent nivell i, per tant, els vianants han d'experimentar dos canvis de cota durant el trajecte de l'encreuament. Per indicar la presència del creuament, cal disposar de senyalització horitzontal de pas de vianants. En alguns punts s'ha detectat la manca d'aquesta senyalització, tant en creuaments amb guals com sense, i per tant, en funció de les condicions de l'entorn, caldria senyalitzar adequadament el pas i executar els guals corresponents, o bé reconfigurar el creuament per adoptar una solució a nivell per a vehicles o sense canvi de nivell.



Tram 1461



Tram 1434



Tram 41

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

Els passos de vianants pròpiament dits s'han d'ubicar fora de la zona corba, de manera que els encaminaments de cada costat estiguin enfrontats. A Mollet s'han identificat diversos casos en què els passos de vianants no estan correctament orientats, de manera que els encaminaments dels dos costats no coincideixen o queden desalineats respecte al sentit real de creuament. Aquesta disposició pot generar confusió, especialment per a les persones amb discapacitat visual, i augmentar el risc de creuar fora de la trajectòria segura. Per aquest motiu, caldria reorientar-los per garantir una continuïtat clara i segura de l'itinerari de vianants i una millor percepció del recorregut.



Tram 1072



Tram 30



Tram 1180

Canvi de nivell per a vehicles

La vorera manté una superfície contínua sense descendir al nivell de la calçada durant tot l'encreuament, de manera que són els vehicles els que han d'efectuar un canvi de cota durant el trajecte de l'encreuament. Per tant, la calçada i voreres es troben localment al mateix nivell i es podrien dir que són passos de vianants elevats. En aquests casos, la prioritat dels vianants en el creuament pot estar indicada per la senyalització del pas de vianants en sí o per altres elements com diferència de paviment o senyalització vertical.

Cruïlla elevada en carrer amb voreres

Dins d'aquesta categoria, s'hi inclouen les situacions on s'eleva tota la cruïlla a cota de vorera o també quan un carrer de plataforma única creua un amb voreres. A nivell d'accessibilitat és una situació molt recomanable ja que permet travessar la via sense cap obstacle i a més a més obliga a la disminució de la velocitat dels vehicles. Tot i això, cal tenir en compte que no sempre és possible la seva implantació.



Tram 1345



Tram 1436



Tram 1443

Sense canvi de nivell (ni per a vianants ni per a vehicles)

Ni els vianants ni els vehicles experimenten cap canvi de cota durant el trajecte de l'encreuament, com succeeix en vies de plataforma única. En els carrers que són de plataforma única generalment no se senyalitza un pas de vianants com a tal sinó que es pressuposa que els vianants poden creuar per qualsevol punt del carrer ja que acostumen a tenir la prioritat respecte els vehicles (disposen del senyal S-28 o similar, el paviment de la calçada té un tractament específic recalcant que l'espai és també pels vianants,...). En alguns casos, fins i tot, pot estar prohibida la seva circulació.

Pel que fa a l'accessibilitat és una situació òptima ja que els vianants no han de realitzar els canvis de nivell respecte de la calçada



Tram 18



Tram 1136



Tram 1139

Canvi de nivell per a vianants i no cal pas de vianants

En alguns trams de carrer, no té sentit aplicar el criteri de senyalitzar un pas de vianants a ambdós extrems del tram ja que, o bé es troba molt proper a un altre pas de vianants existent o que es proposa senyalitzar, o bé no té sentit creuar a l'altre costat del carrer ja que és una zona del límit del municipi, no urbanitzada, sense vorera perquè limita amb un mur, etc. En aquests casos, per tant, no es proposaria senyalitzar el pas de vianants ni realitzar els guals corresponents.



Tram 17



Tram 1087



Tram 1265

Zona no urbanitzada

La zona per on convindria realitzar l'encreuament es troba sense urbanitzar. Si es proposa urbanitzar la via amb una secció amb voreres i calçada a diferent nivell, caldrà preveure la senyalització del pas de vianants i la construcció dels corresponents guals.



Tram 1429



Tram 1471



Tram 1180

9.4.2. PUNTS DE CREUAMENT DE CALÇADA / GUALS DE VIANANTS

Per cadascun dels encreuaments, s'ha analitzat com es resol l'accessibilitat en els seus extrems, en el punt de trobada entre el que seria la vorera i la calçada.

Pels encreuaments que es troben a diferent cota i, per tant, els vianants experimenten un canvi de nivell, s'analitza si es disposa o no de gual de vianants i, en cas que sí que se'n disposi, de la seva tipologia, seguint les categories que s'exposen a continuació (en alguns casos, s'ha prioritzat l'ús de la nomenclatura de l'Orden TMA, més intuïtiva que la utilitzada pel Codi d'accessibilitat) . Si vorera i calçada es troben al mateix nivell, s'avalua com son ambdós punts de creuament de calçada, seguint les categories equivalents a les respectives dels passos de vianants. Els guals de vianants o punts de creuament de calçada que no corresponguin a cap de les situacions que es descriuen, s'han associat a la tipologia a la qual es poden assimilar més, des d'un punt de vista funcional.

Sense canvi de nivell (316 punts de creuament de calçada - 12,1%)

Tram de plataforma única

En els carrers que són de plataforma única generalment no se senyalitza un pas de vianants com a tal sinó que es pressuposa que els vianants poden creuar per qualsevol punt del carrer ja que acostumen a tenir la prioritat respecte els vehicles (disposen del senyal S-28 o similar, el paviment de la calçada té un tractament específic recalcant que l'espai és també pels vianants,...). En alguns casos, fins i tot, pot estar prohibida la seva circulació. Per això, en tots aquests carrers no és necessari disposar de guals de vianants.

Pel que fa a l'accessibilitat és una situació òptima ja que els vianants no han de realitzar els canvis de nivell respecte de la calçada.



Tram 1083



Tram 1188



Tram 1341

Vehicles canvi de nivell (423 punts de creuament de calçada - 16,3%)

Pas de vianants elevat en carrer amb voreres

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

En alguns casos no es disposa de la senyalització horitzontal de pas de vianants, si no que el paviment utilitzat ja dona a entendre la prioritat del vianant respecte del vehicle. És el cas de passos elevats que corresponen a la continuació de la vorera del carrer perpendicular.



Tram 1331



Tram 1511



Tram 19

Cruïlla elevada en carrer amb voreres

Dins d'aquesta categoria, s'hi inclouen les situacions on s'eleva tota la cruïlla a cota de calçada o les connexions entre carrers amb voreres i carrers de plataforma única.

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



Tram 28



Tram 1140



Tram 34

Guals d'un pla o guals tipus 120 (350 punts de creuament de calçada - 13,5%)

Els guals d'un pla (o 120 segons el Codi d'accessibilitat) salven el desnivell existent entre la vorera i la calçada amb un únic pla inclinat, longitudinal a la direcció de pas de l'encreuament, ocupant la part de la vorera més propera a la calçada i generant un petit desnivell lateral entre la vorera i el pla inclinat d'alçària variable, el qual ha d'estar protegit per algun element. Per tal de complir els paràmetres que defineix el Codi d'accessibilitat per la categoria Accessible, si les voreres tenen una alçada estàndard (de 14-15 cm) es poden construir si aquestes tenen més de 3,3 m d'amplada (1,5 m de longitud del pla inclinat i 1,8 m d'amplada lliure de pas). Per complir la categoria de Practicable, la separació entre el gual i la façana ha de ser d'1,2 m com a mínim i, per tant, es podran ubicar en voreres de 2,7 m d'amplada.



Tram 52



Tram 1100



Tram 1345

Guals de tres plans o tipus barca (741 punts de creuament de calçada - 28,5%)

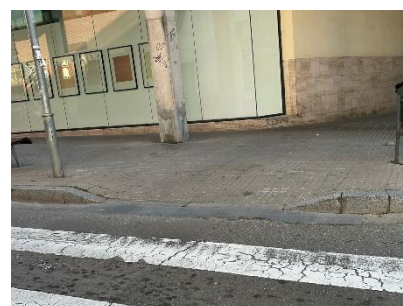
Els guals de tres plans (o barca segons el Codi d'accessibilitat) salven el desnivell entre la cota de vorera i la calçada amb un pla inclinat, longitudinal a la direcció de pas de l'encreuament, ocupant la part més propera a la calçada (de forma equivalent als guals d'un pla). Els extrems es troben esbiaixats, és a dir, disposen de plans inclinats que eviten que es generi el desnivell lateral. De la mateixa manera que els guals d'un pla, a priori només es poden construir en voreres de més de 3,3 m d'amplada per itineraris Accessibles i 2,7 m en Practicables.



Tram 39



Tram 1027



Tram 1180

Gual deprimit o illeta deprimida (450 punts de creuament de calçada - 17,3%)

Els guals de vianants es consideren deprimits quan es rebaixa tota l'amplada de la vorera fins a cota de calçada de manera que el pendent transversal de la vorera es manté inferior al 2%. Consten, per tant, de dos pendents longitudinals a la direcció de pas de la vorera i a tota la seva amplada, amb un replà horitzontal entre els dos i al nivell de la calçada. S'accepten com a guals deprimits els casos on es rebaixa molt suaument la vorera (generant un cert pendent transversal que es considera admissible).

Així mateix, es consideren illetes deprimides aquelles illetes on la vorera es troba rebaixada a nivell de la calçada.



Tram 1466



Tram 53



Tram 1437

Gual de superfície còncava (6 punts de creuament de calçada - 0,2%)

Es considera que els guals són de superfície còncava quan no estan conformats per plans clarament delimitats, si no que presenten una superfície còncava on els pendents longitudinals i transversals no són homogenis. Al no tenir una superfície plana, les cadires de rodes no poden tenir les 4 rodes recolzades simultàniament al paviment impossibilitant la maniobra de desplaçament i gir. Per això, aquests guals no es poden considerar accessibles i, per això, caldrà tornar-los a executar de nou i, en funció de l'amplada de la vorera on es localitzin, convertir-los en guals de vorera deprimida (generalment, si l'amplada és inferior a 2,7 m) o en guals d'un pla o tres plans (si l'amplada és superior a 2,7 m).

Gual compartit entre vehicles i vianants (12 punts de creuament de calçada - 0,5%)

S'aprofita un mateix gual perquè en facin ús tan vehicles com vianants, ja sigui perquè el pas de vianants coincideix amb l'accés per a vehicles a un carrer de plataforma única o perquè coincideix amb l'accés a un garatge. Aquesta situació es considera acceptable entenent que els guals de vehicles no es poden traslladar i que els passos de vianants s'han ubicat en l'itinerari més natural de creuament (en el Codi d'accessibilitat no s'indica res al respecte, però segons l'Orden no haurien de coincidir ambdós usos en un mateix gual). Si el disseny compleix els paràmetres d'accessibilitat, no caldrà intervenir-hi. En cas contrari, si per exemple té un pendent excessiu, caldrà refer-los per tal de que passin a ser accessibles.



Tram 02



Tram 08



Tram 1132

Vorera no urbanitzada (17 punts de creuament de calçada - 0,7%)

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



Tram 1429



Tram 1471



Tram 1180

No hi ha gual (però sí que hi ha pas) (44 punts de creuament de calçada - 1,7%)

No es disposa de gual de vianants per salvar el desnivell existent entre la vorera i la calçada i, per tant, caldrà construir-ne un de nou.

Si el trànsit ho permet, es podrà fer elevat (caldrà estudiar-ne cada cas) o si el carrer és de secció inferior als 7,0 m, caldrà convertir tot el carrer en plataforma única.

En cas contrari, si la vorera té una alçada estàndard (14-15 cm) i és de menys de 3,0 m d'amplada, caldrà construir-lo generalment en vorera deprimida, i si és de més de 3,3 m (3,0 m com a ajust raonable), realitzar un gual d'un o tres plans.

En alguns casos també es podria ampliar de la vorera on no hi ha gual puntualment coincidint amb el carril de serveis i estacionament (tipus orella).



Tram 1067



Tram 43



Tram 1001

No hi ha gual ni pas de vianants (68 punts de creuament de calçada - 2,6%)

De forma general, es considera que una persona ha de poder creuar pels dos extrems d'un tram de carrer. Per això, en les cruïlles on no es disposi de pas de vianants senyalitzat i no sigui de plataforma única o elevat, caldrà senyalitzar-lo i realitzar els seus corresponents 2 guals de vianants, els quals hauran de ser deprimits o d'un o tres plans (segons la disponibilitat d'espai).

Així mateix, en alguns casos, fruit a la longitud del tram o a una casuística particular d'aquest, es considera oportú senyalitzar un pas de vianants en algun altre punt d'aquest.

Pels carrers que siguin o passaran a ser de plataforma única, tal i com s'ha comentat, no serà necessari senyalitzar el pas de vianants ja que aquests tenen prioritat per creuar el carrer per qualsevol punt.



Tram 41



Tram 1435



Tram 1248

No hi ha gual i no cal (174 punts de creuament de calçada - 6,7%)

En aquells trams on no tingui sentit disposar d'un pas de vianants, ja sigui perquè n'hi ha un de molt proper que ja resol la necessitat de creuament, o bé perquè es tracta de zones límit del municipi, no urbanitzades, o sense vorera a l'altra banda del carrer, no és necessari executar cap gual de vianants.



Tram 17



Tram 1087

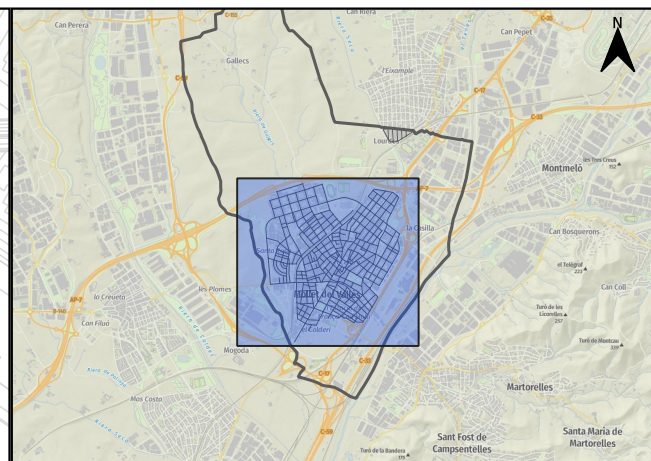
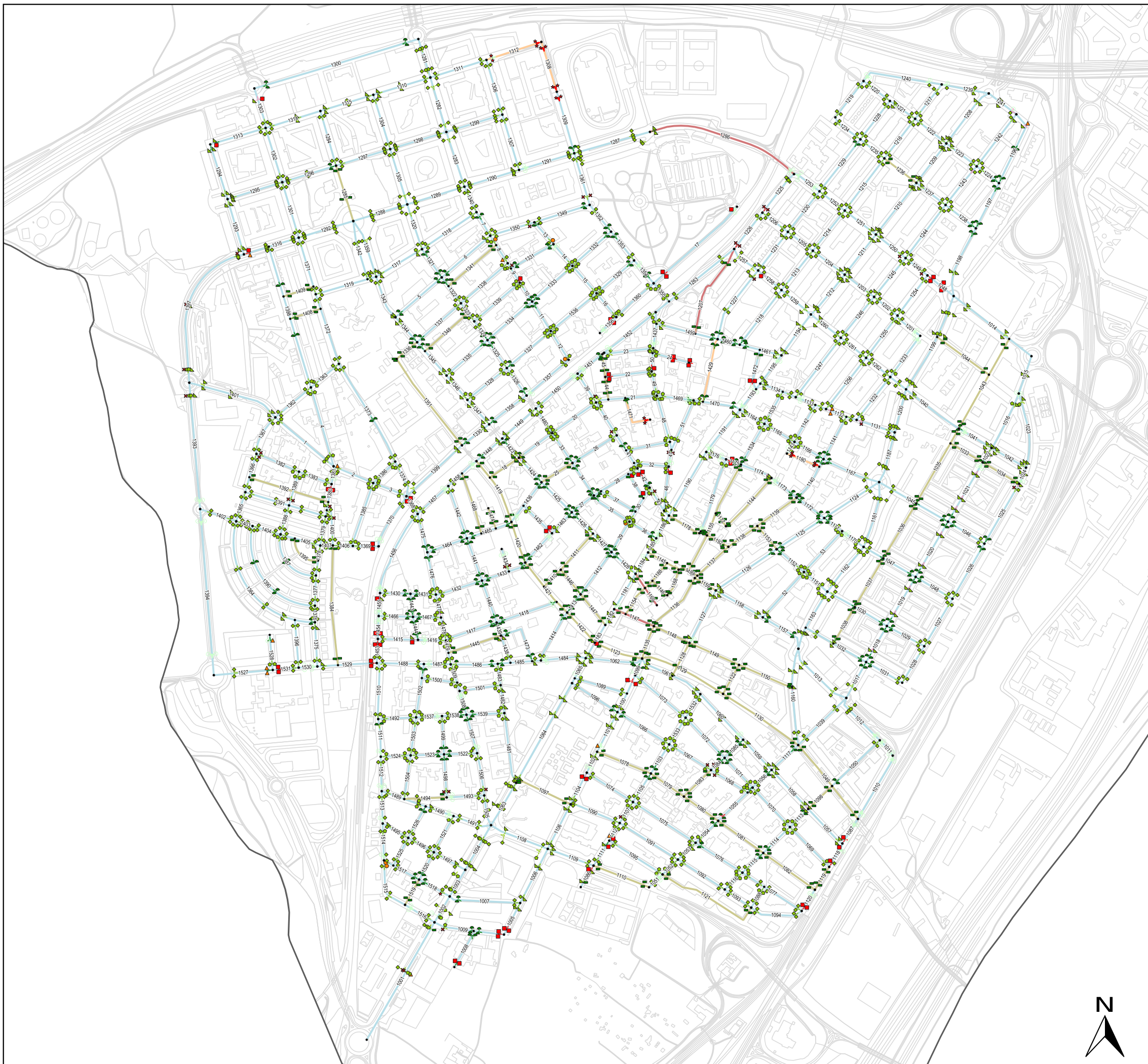


Tram 1265

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

TIPUS DE PUNTS DE CREUAMENT DE CALÇADA	COLOR	Nº PUNTS DE CREUAMENT			
		DETALL	BÀSIC	TOTAL	%
Sense canvi de nivell	Verd fosc	18	298	316	12,1
Vehicles canvi nivell	Verd fosc	42	381	423	16,3
Gual d'un pla	Verd clar	8	342	350	13,5
Gual tres plans	Verd clar	9	732	741	28,5
Gual deprimit / illeta	Verd clar	106	344	450	17,3
Gual còncav	Taronja	4	2	6	0,2
Gual de vehicles	Taronja	2	10	12	0,5
No urbanitzat	Vermell	0	17	17	0,7
No hi ha gual, sí pas	Vermell	7	37	44	1,7
No hi ha gual ni pas	Vermell	16	52	68	2,6
No hi ha gual i no cal	Verd pàl·lid	5	169	174	6,7
En obres	Blau fosc	0	0	0	0,0
TOTAL		217	2384	2601	100,0

A continuació s'adjunta el plànol **VP07: Tipus de passos i guals de vianants** on es representen els passos i guals de vianants segons la seva tipologia. A més, es complementa amb la tipologia de secció del vial.



VP07: Tipus de passos i guals de vianants

A) Passos de vianants

- Canvi de nivell per a vianants i pas senyalitzat [697]
- Canvi de nivell per a vianants, pas no senyalitzat i amb guals [28]
- Canvi de nivell per a vianants, pas no senyalitzat ni guals [34]
- Canvi de nivell per a vehicles [224]
- Sense canvi de nivell (ni per a vianants ni per a vehicles) [154]
- Canvi de nivell per a vianants i no cal pas de vianants [95]
- Zona no urbanitzada [7]

B) Punts de creuament calçada

- Sense canvi de nivell (ni vianants ni veh.) [316]
- Els vehicles realitzen el canvi nivell [423]
- Gual d'un pla [350]
- Gual de tres plans [741]
- Gual deprimat o illeta deprimida [450]
- Gual de superfície còncava [6]
- Gual de vehicles [12]
- Zona no urbanitzada [17]
- No hi ha gual, sí pas de vianants [44]
- No hi ha gual ni pas de vianants [68]
- No hi ha gual ni pas de vianants i no calen [174]

C) Secció del carrer

- Amb voreres [508]
- Plataforma única [74]
- No urbanitzat [5]
- Escales/rampa esglaonada [5]

9.5. DISSENY DELS GUALS DE VIANANTS O PUNTS DE CREUAMENT DE CALÇADA

Pels encreuaments a diferent nivell i pels creuaments on els vehicles canvien de nivell, s'ha analitzat el disseny dels corresponents guals de vianants existents o punts de creuament, valorant principalment l'amplada de pas, l'enrasat respecte la calçada, els pendents longitudinal i transversal i la senyalització per invidents. A més, pels guals d'un o tres plans, s'ha valorat la distància del pla inclinat respecte la línia de façana i l'espai de gir disponible enfront del gual.

En funció del grau d'acompliment dels diferents paràmetres, s'han classificat segons les següents categories:

Gual de vianants o punt de creuament de disseny acceptable (1021 punts de creuament de calçada - 39,3%)

S'hi inclouen els guals de vianants, que per les seves condicions es consideren de disseny acceptable i, per tant, no es proposa intervenir-hi. Son guals on els pendents són admissibles, es disposa d'espai de gir suficient, es troben enrasats i senyalitzats amb paviment de textura diferenciada. És el cas, també, dels punts de creuament on els vehicles canvien de nivell que compleixen aquests requisits. Són, per tant, un model a seguir en els nous guals que es realitzin al municipi.

S'inclouen en aquesta categoria els punts de creuament que compleixen el disseny que es definia en el Codi d'accessibilitat del 1995 ja que no es considera prioritari intervenir-hi (per exemple, si disposen d'una amplada lliure de pas d'entre 1,2 i 1,5 m).



Tram 1401



Tram 1511



Tram 53

En referència a la senyalització, s'ha tingut en compte que els criteris de senyalització i d'ús del paviment tàctil indicador han anat variant en les diferents normatives. Per aquest motiu, en aquest pla s'ha valorat la presència o absència de senyalització, sense entrar a especificar-ne el tipus concret (franja estriada, paviment de botons, etc.). Tanmateix, en els trams de l'àrea d'estudi detallat, sí que s'han incorporat comentaris i recomanacions específiques de millora per adaptar-los progressivament als nous criteris del Codi i/o a tenir en compte de cara a la construcció de nous guals de vianants.

Per exemple, en el cas dels guals deprimits existents, s'ha detectat que la franja de paviment tàctil d'encaminament està col·locada sobre els dos plans amb pendent, tal com preveia la

normativa anterior, sense orientar correctament la direcció del pas de vianants. Tot i que no es considera una actuació prioritària ni s'ha pressupostat, es recomana corregir-ho en futures intervencions, reubicant la franja per tal que indiqui adequadament la direcció real del pas de vianants.

Gual de vianants o punt de creuament de disseny millorable (915 punts de creuament de calçada - 35,2%)

Els guals de vianants i punts de creuament de disseny millorables són els que compleixen els principals paràmetres dimensionals però tenen mancances que es poden solucionar amb petites intervencions perquè passin a ser acceptables. Els problemes més comuns són:

a) Guals o punts de creuament de menys d'1,20 m d'amplada lliure de pas on caldrà demolir un dels dos costats per augmentar-ne l'amplada a 1,5 m / 1,8 m perquè siguin Practicables / Accessibles. Si els guals disposen entre 1,20 m i 1,5 m (complint el Codi del 1995,) es consideraran acceptables ja que no es considera prioritari intervenir-hi.

b) Guals d'un pla on un dels seus extrems s'orienta al biaix respecte la direcció del pas de vianants i no es troba protegit, fent que la peça lateral generi un obstacle en l'itinerari.

c) Guals o punts de creuament que no es troben ben enrasats. Cal tenir en compte que els ressalts dificulten enormement el desplaçament d'una persona en cadira de rodes ja que per salvar el gual han de superar una doble dificultat: el ressalt i el pla inclinat que hi ha just a continuació. Aquesta situació es veu agreujada si, a més, la calçada presenta un bombeig important, generant un pendent oposat al propi del gual.

Els guals de vianants on el ressalt és suficientment significatiu com perquè el gual no realitzi la seva funcionalitat (ressalt superior a 5 cm) s'han categoritzat dins de la tipologia de "Refer".

d) Guals o punts de creuament amb senyalització per a invidents inexistent o insuficient. En aquests casos caldrà aplicar els criteris del Codi d'accessibilitat incorporant una franja de paviment tàctil d'encaminament i paviment tàctil d'avís segons cada correspongui per cada tipologia de gual.



Tram 1195



Tram 1012



Tram 22

Gual de vianants o punt de creuament de disseny incorrecte (54 punts de creuament de calçada - 2,1%)

Es consideren incorrectes, els guals de vianants i punts de creuament de calçada que tenen mancances dimensionals que requereixen una intervenció de més calibre. Per exemple, és el cas de:

a) Guals amb pendents pronunciats o irregulars. Per exemple, quan s'utilitza com a peça del gual de vianants una de gual de vehicles o en els guals de superfície còncava.

Cal tenir en compte que en aquesta categoria no s'inclouen els guals situats en carrers on l'orografia del terreny genera un pendent longitudinal o transversal fent que sigui molt complicat complir els pendents definits pel Codi d'accessibilitat.

b) Guals que malmeten l'itinerari de vianants per la vorera, és a dir, que o bé redueixen l'amplada lliure de pas a menys de 0,9 m o 1,2 m d'amplada (dimensions mínimes establertes pel Codi d'accessibilitat en itineraris Practicables), o bé generen un pendent transversal superior al 2% i, fins i tot, superior al 4%.

c) Guals d'un o tres plans que no permeten que les persones que es desplacen amb cadira de rodes puguin efectuar un gir de 90° en una superfície plana d'1,2 m de diàmetre.

d) Guals o punts de creuament amb un ressalt respecte la calçada de més de 5 cm .



Tram 02



Tram 07



Tram 1067



Tram 43



Tram 39



Tram 1232

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

No resolts (123 punts de creuament de calçada - 4,7%)

Es consideren no resolts els punts de creuament on no es disposa de gual ni de pas elevat ni plataforma única i resulta necessari habilitar un pas de vianants.



Tram 41



Tram 1435



Tram 1248

També s'inclouen aquells on tot i no disposar de gual ni de pas elevat ni plataforma única hi ha un pas de vianants senyalitzat a la calçada.



Tram 09



Tram 1001



Tram 43

No cal resoldre el canvi de nivell o sense canvi de nivell (ni els vianants ni els vehicles) (488 punts de creuament de calçada - 18,8%)

S'hi inclouen els punts de creuament de calçada corresponents als encreuaments on s'ha considerat que no era necessari habilitar un pas de vianants i els encreuaments on no hi ha canvi de nivell ni per vianants ni per vehicles perquè son de plataforma única.



Tram 1087



Tram 1139

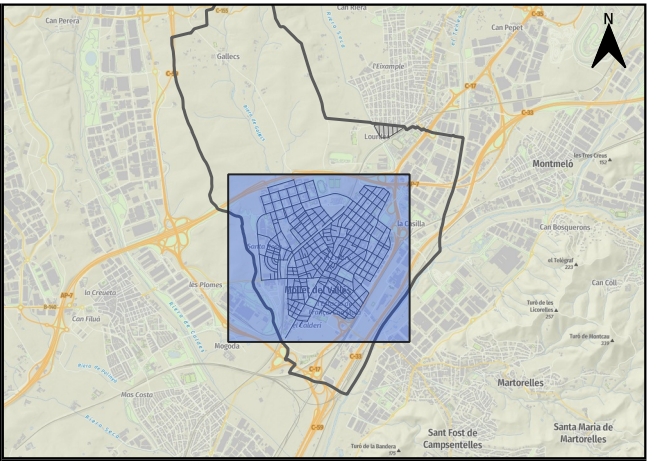
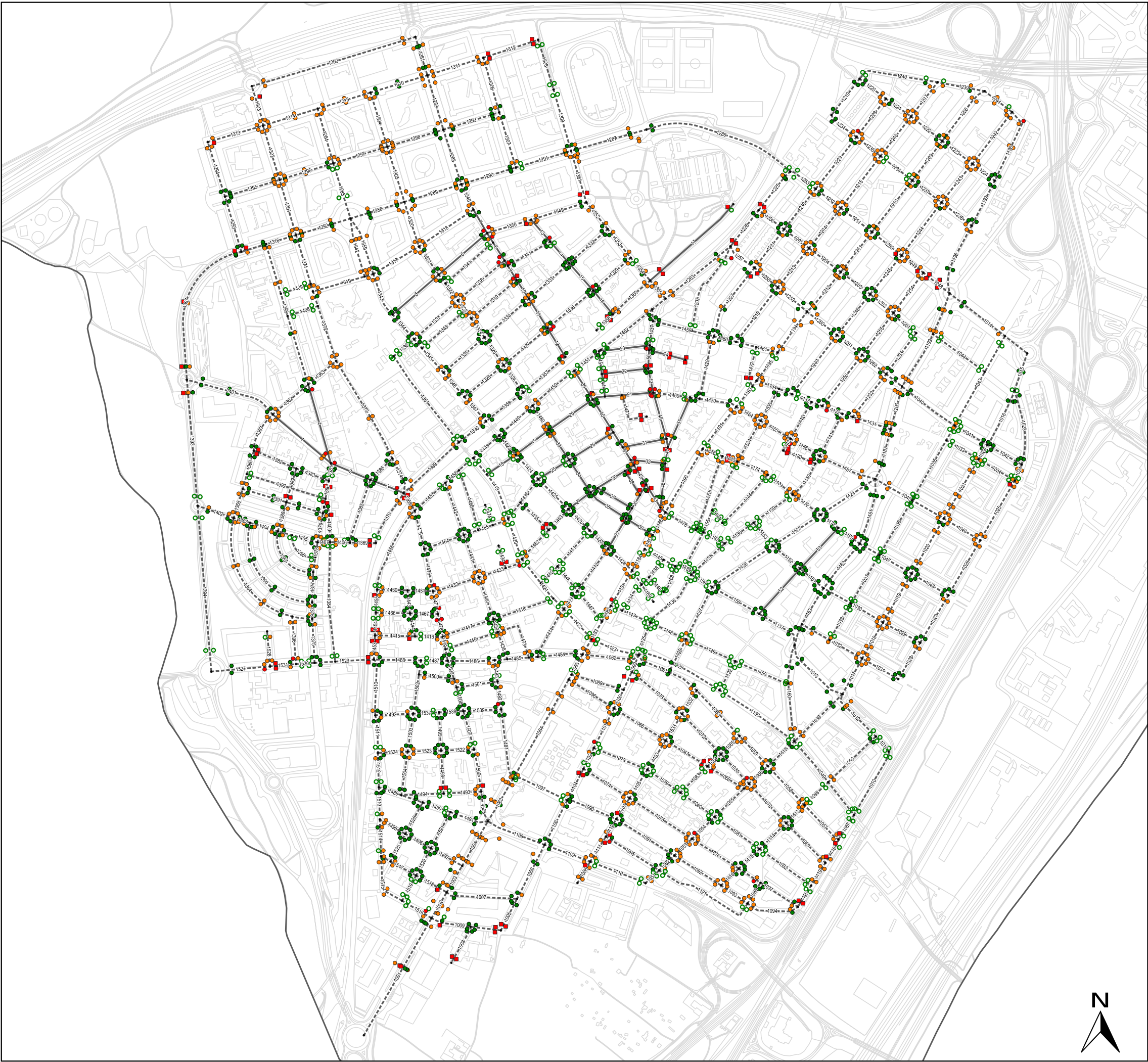


Tram 1160

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

DISSENY DELS PUNTS DE CREUAMENT	COLOR	Nº PUNTS DE CREUAMENT			
		DETALL	BÀSIC	TOTAL	%
Acceptable	Verd fosc	109	912	1021	39,3
Millorable	Taronja	39	876	915	35,2
Incorrecte	Vermell	25	29	54	2,1
No resultat	Vermell	23	100	123	4,7
No cal gual	Verd pàl·lid	21	467	488	18,8
Obres	Blau fosc	0	0	0	0,0
TOTAL		217	2384	2601	100,0

A continuació s'adjunta el plànol **VP08: Disseny dels punts de creuament de calçada (guals de vianants o punts on els vehicles canvien de nivell)** on es representen els punts de creuament segons el seu disseny.



VP08: Disseny dels punts de creuament de calçada (guals de vianants o punts on els vehicles canvien de nivell)

- Disseny acceptable [1021]
- Disseny millorable [915]
- Disseny incorrecte [54]
- Punt de creuament de calçada no resolt [123]
- No cal resoldre el canvi de nivell o sense canvi de nivell (ni vianants ni vehicles) [488]

— Tram d'estudi detallat [53]
--- Tram d'estudi general [539]

9.6. 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)

A continuació s'exposen les propostes per millorar tres paràmetres bàsics d'accessibilitat en els trams d'estudi detallat: l'amplada lliure de pas dels itineraris de vianants, l'existència de pas de vianants per creuar un viari i el disseny del gual de vianants o punt de creuament de calçada.

9.6.1. AMPLADA LLIURE DE PAS DELS ITINERARIS DE VIANANTS

En els itineraris de vianants d'estudi detallat on l'amplada lliure de pas no es consideri acceptable, es proposarà efectuar alguna intervenció per millorar-ne l'accessibilitat. En funció de l'amplada de les voreres i dels elements que hi són presents, serà necessària un tipus d'intervenció o una altra o, fins i tot més d'una intervenció simultàniament. Quan això succeeix, es recull la intervenció més restrictiva de les proposades a l'itinerari. Per exemple, en un itinerari on es proposi ampliar la vorera i retirar o desplaçar els obstacles que actualment restringeixen l'amplada de pas, es considerarà que cal ampliar les voreres, al ser la intervenció de més entitat i despesa.

Les categories d'intervenció proposades són les que es relacionen a continuació.



Acceptable (ZED: 55 trams – 48,7%)

L'amplada lliure d'obstacles de l'itinerari de vianants compleix la categoria d'Accessible o de Practicable del Codi d'accessibilitat o es considera acceptable fruit al cost desproporcionat d'intervenció.



Urbanitzar / convertir en plataforma única (ZED: 1 trams – 0,9%)

Aquest és el cas del itinerari viari situats en vies no urbanitzades i que es proposa urbanitzar en plataforma única. Així mateix, en aquells casos on es disposa de voreres a diferent cota de la calçada i que es proposa convertir a plataforma única. En ambdós casos, la plataforma única podrà ser d'ús per a vianants o d'ús mixt, segons les necessitats i circumstàncies. Aquesta intervenció pot requerir eliminar el carril de serveis, si se'n disposa.



Ampliar vorera (ZED: 25 trams – 22,1%)

L'itinerari de vianants es localitza en una vorera que es proposa ampliar per millorar-ne l'amplada lliure de pas i, si és el cas, també el pendent transversal. També s'hi ha inclòs els casos on es proposa ampliar localment la vorera per tal de generar espais de creuament entre vianants en itineraris Practicables. També en els passos de vianants per poder realitzar un gual de vianants d'un o tres plans o per vorejar un element de difícil trasllat. Aquesta intervenció pot requerir eliminar el carril de serveis, si se'n disposa, o eliminar un carril de circulació, si se'n disposa més d'un.

Urbanitzar vorera (ZED: 1 trams – 0,9%)

Aquest és el cas del itinerari viari situats en vies no urbanitzades i que es proposa urbanitzar en voreres i calçada a diferent nivell.

Retirar obstacles (ZED: 29 trams – 25,7%)

Per tal de millorar l'amplada lliure de pas, es proposa desplaçar, retirar o modificar algun obstacle que envaeix l'itinerari a menys de 0,9 m, d'1,2 m o d'1,8 m. Per exemple, desplaçar un element de mobiliari urbà, penjar a façana un element, protegir un escocell, refer un gual de vehicles o gual de vianants,...

No es proposa millorar amplada de pas (ZED: 1 trams – 0,9%)

No es proposa millorar l'amplada lliure de pas en aquells itineraris viaris on l'amplada lliure de pas és inacceptable però no s'hi pot intervenir per millorar-la. També és el cas d'itineraris que majoritàriament transiten per escales o rampes esglaonades on la intervenció a realitzar s'ha previst en l'element en sí. En canvi, si en els itineraris s'hi localitzen escales o rampes esglaonades en una part del seu recorregut, s'han classificat en alguna de les categories precedents perquè presenten segments sobre les quals es preveu algun tipus d'actuació.

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

PROPOSTA D'INTERVENCIÓ PER MILLORAR AMPLADA PAS	COLOR	Nº D'ITINERARIS VIARIS ESTUDI DETALLAT	%	LONGITUD ITINERARIS VIARIS E. DETALL (km)	%
Acceptable	Verd dessaturat	55	48,7	3,45	43,2
Urbanitzar/Convertir en plataforma única	Rosa salmó	1	0,9	0,07	0,9
Ampliar vorera	Vermell	25	22,1	1,74	21,7
Urbanitzar vorera	Roig	1	0,9	0,22	2,8
Retirar obstacle	Taronja	29	25,7	2,21	27,6
No es pot millorar o no es proposa	Taronja pàl·lid	1	0,9	0,07	0,9
xxxx	Gris	1	0,9	0,23	2,9
En obres	Blau fosc	0	0,0	0,00	0,0
TOTAL		113	100,0	7,99	100,0

9.6.2. PASSOS DE VIANANTS O ENCREUAMENTS VIANANTS

Tal i com s'ha comentat, de forma general, es considera que una persona ha de poder creuar pels dos extrems d'un tram de carrer. Per això, en les cruïlles on no es disposi de pas de vianants senyalitzat, les voreres i calçada es trobin a diferent nivell i es consideri oportú, es proposarà senyalitzar-lo. Així mateix, en alguns casos, fruit a la longitud del tram o a una casuística particular d'aquest, es considera oportú senyalitzar un pas de vianants en algun altre punt d'aquest. Pels carrers que siguin o passaran a ser de plataforma única, tal i com s'ha comentat, no es proposarà senyalitzar el pas de vianants ja que aquests tenen prioritat per creuar el carrer per qualsevol punt.

Les propostes d'intervenció als passos de vianants es classifiquen en les següents casuístiques:



Pas de vianants existent a mantenir o pas no senyalitzat en un creuament a nivell pels vianants. (ZED: 78 trams – 35,9%)

S'hi inclouen els encreuaments on els vianants efectuen un canvi de nivell (voreres i calçada estan a diferent cota) i existeix un pas de vianants senyalitzat i es considera adequat que ho estigui. També s'hi inclouen els encreuaments que estan en el mateix nivell, els quals es consideren acceptables estigui o no senyalitzat el pas de vianants en sí, si s'indica en mitjans alternatius la prioritat del vianant respecte del vehicle.

Cal tenir present que en el Pla d'accessibilitat no s'ha avaluat l'estat de manteniment de la pintura del pas, ja que queda fora de l'abast i objectius del Pla.



Senyalitzar un pas de vianants (ZED: 5 trams – 2,3%)

Es proposa senyalitzar un pas de vianants en un carrer on es manté la diferenciació de cotes entre vorera i calçada, ja sigui perquè ja es disposen d'uns guais de vianants que conviden a creuar per aquest punt com perquè es considera d'interès que s'habiliti un encreuament accessible en aquest punt.



Executar un canvi de nivell per a vehicles (ZED: 8 trams – 3,7%)

S'han classificat en aquesta categoria els encreuaments on es proposa elevar localment la calçada a la cota de les voreres, fent que siguin els vehicles qui efectuin el canvi de nivell, convertint l'encreuament en un pas elevat o cruïlla elevada.



Convertir el carrer en plataforma única (ZED: 1 tram – 0,5%)

En aquesta categoria s'hi ha incorporat els encreuaments que passaran a formar part d'una plataforma única, fent que l'encreuament passi a ser a nivell (tan per vianants com per vehicles).

Eliminar el pas de vianants existent (ZED: 2 trams – 0,9%)

Aquesta casuística és molt particular. Es refereix als casos on actualment es disposa d'un pas de vianants senyalitzat o, tot i no disposar del pas de vianants, sí que d'uns guals que conviden a creuar per aquest punt, però que es proposa eliminar, ja sigui perquè es trasllada dins del mateix tram, com perquè es trasllada en un tram contigu com perquè no es considera necessari mantenir-lo.

No és necessari creuar en aquest punt (ZED: 14 trams – 6,5%)

Aquesta categoria correspon als casos on la vorera i calçada es troben a diferent nivell i que en la zona de creuament no es disposa de pas de vianants senyalitzat i no es considera necessari que se'n disposi. Per això, no es proposa senyalitzar el pas ni habilitar els guals de vianants corresponents.

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

PROPOSTA D'INTERVENCIÓ EN PASSOS DE VIANANTS	COLOR	Nº PASSOS DE VIANANTS	
		ESTUDI DETALLAT	%
Acceptable	Verd fosc	78	35,9
Senyalitzar pas	Vermell	5	2,3
Elevar pas	Vermell pàl·lid	0	0,0
Elevar i senyalitzar pas	Vermell pàl·lid	8	3,7
Fer plataforma	Rosa salmó	1	0,5
Fer plataforma i senyalitzar pas	Rosa salmó	0	0,0
Eliminar pas	Taronja	2	0,9
No cal pas	Verd pàl·lid	14	6,5
Altres	Roig	0	0,0
xxxx	Gris	0	0,0
TOTAL		108	49,8

9.6.3. GUALS DE VIANANTS O PUNTS DE CREUAMENT DE CALÇADA

Als guals de vianants o punts de creuament de calçada que tinguin un disseny incorrecte s'hi realitzaran propostes de millora. Així mateix, es pot donar el cas que guals d'un disseny acceptable o millorable, requereixin una intervenció arrel d'un canvi de tipus de creuament.

Per altra banda, es proposarà resoldre aquells punts de creuament de calçada que requereixen la construcció d'un gual o d'adequació del punt de creuament.

Les intervencions previstes pel que fa als guals de vianants o punts de creuament de calçada es poden classificar en:

No cal retocar o no cal gual (106 punts de creuament de calçada - 48,8%)

En aquesta categoria, s'hi classifiquen els guals o punts de creuament que disposen d'un disseny acceptable i on no s'hi proposa cap intervenció. En canvi, no inclou els casos on el disseny és acceptable però que se situen en voreres que es proposen ampliar i, per tant, serà necessari enderrocar-los i construir-los de nou a la part ampliada de la vorera, ja que en aquest cas, es classifiquen en la categoria que correspongui.

S'inclouen també els casos on s'ha considerat que no és necessari disposar d'un encreuament i, per tant, no cal el gual corresponent.

Fer gual d'un o tres plans (6 punts de creuament de calçada - 2,8%)

Es proposa fer un gual de vianants d'un o tres plans, fruit a que la vorera és suficientment ampla com per admetre aquest tipus de gual.

Fer gual deprimit (18 punts de creuament de calçada - 8,3%)

Es proposa fer un gual de vianants deprimit fruit a que les dimensions de la vorera no permeten construir un gual d'un o tres plans.

Fer orella i fer gual d'un o tres plans (3 punts de creuament de calçada - 1,4%)

Es proposa ampliar localment la vorera en la zona del creuament i construir un gual de vianants d'un o tres plans.

Fer orella i fer gual deprimit (5 punts de creuament de calçada - 2,3%)

Es proposa ampliar localment la vorera a la zona del creuament i construir un gual de vianants deprimit, ja que, tot i ampliar-la, no hi ha espai suficient per construir un gual d'un o tres plans.

Ampliar vorera i fer gual d'un o tres plans (1 punts de creuament de calçada - 0,5%)

Es proposa ampliar la vorera al llarg de l'itinerari de vianants, enderrocant la vorada i, si existeix, també el gual de vianants, i construir un gual de vianants d'un o tres plans a la part ampliada.

Ampliar vorera i fer gual deprimit (9 punts de creuament de calçada - 4,1%)

Es proposa ampliar la vorera al llarg de l'itinerari de vianants, enderrocant la vorada i, si existeix, també el gual de vianants, i construir un gual de vianants deprimit, ja que, tot i ampliar-la, no es disposa d'espai suficient per construir un gual d'un o tres plans.

Executar un canvi de nivell per a vehicles (18 punts de creuament de calçada - 8,3%)

Es proposa canviar el tipus de creuament, generant un canvi de nivell per als vehicles, elevant la cota calçada de la zona de creuament o de tota la cruïlla a la mateixa cota que la vorera. En cas que existís el gual de vianants, caldrà enderrocant-lo i reconstruir el paviment a cota de vorera.

Convertir en plataforma única (0 punts de creuament de calçada - 0,0%)

Fruit a que es proposa convertir el tram de carrer a plataforma única, elevant la cota de la calçada a la mateixa cota que la vorera, el tipus de creuament passarà a ser sense canvi de nivell (ni per vianants ni vehicles). En el cas que existís el gual de vianants, caldrà enderrocant-lo i reconstruir el paviment a cota de vorera.

Altres propostes (51 punts de creuament de calçada - 23,5%)

Es proposen petites intervencions per millorar un gual existent i que passi a ser acceptable, com per exemple eliminar un petit ressalt o afegir senyalització per invidents al paviment.

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

PROPOSTA D'INTERVENCIÓ EN PUNTS DE CREUAMENT	COLOR	Nº PUNTS DE CREUAMENT	
		ESTUDI DETALLAT	%
No cal retocar o no cal gual	Verd clar	106	48,8
Fer gual d'un o tres plans	Rosa salmó	6	2,8
Fer gual deprimit	Rosa salmó	18	8,3
Fer orella i fer gual d'un o tres plans	Taronja	3	1,4
Fer orella i fer gual deprimit	Taronja	5	2,3
Ampliar vorera i fer gual d'un o tres plans	Vermell	1	0,5
Ampliar vorera i fer gual deprimit	Vermell	9	4,1
Convertir en pas elevat	Vermell dessaturat	18	8,3
Convertir en plataforma única	Vermell dessaturat	0	0,0
Altres propostes	Vermell	51	23,5
Obres	Blau fosc	0	0,0
TOTAL		217	100,0

A continuació s'adjunta el plànol **VP09: Proposta per millorar l'amplada lliure de pas dels itineraris viaris, els passos de vianants i els punts de creuament de calçada (ZED)** on s'identifiquen les intervencions que cal realitzar a les voreres, els passos i guals de vianants.



9.7. ELEMENTS D'URBANITZACIÓ (trams d'estudi detallat)

A continuació s'analitza l'accessibilitat dels itineraris pel que fa al pendent transversal i elements d'urbanització que conformen els itineraris de vianants. L'anàlisi s'ha fet de forma específica pels trams d'estudi detallat, tot i que també es comenten aspectes destacables de la resta del municipi. Concretament, s'estudien les casuístiques següents:

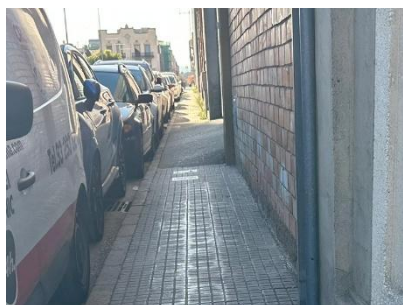
▪ Irregularitats en el pendent

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

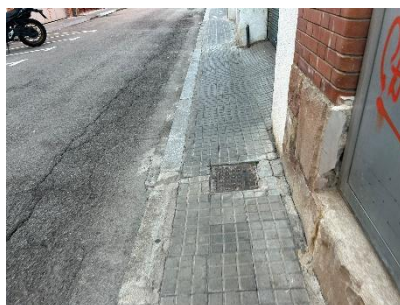
En els itineraris de vianants existents, es pot donar el cas que el pendent transversal sigui elevat degut a la topografia del terreny i, per tant, difícilment es podrà solucionar, o bé a causa d'un defecte en la construcció, fet que sí que es podrà millorar. Si el defecte és puntual, caldria solucionar-ho, però si és al llarg de tot l'itinerari, donat a l'elevat cost que suposa la seva repavimentació per disminuir-ne el pendent transversal, s'ha admès com a acceptable, tot i que no desitjable, els pendents transversals d'entre el 2 i el 4% i en aquests casos, no s'hi ha proposat intervenir. A continuació s'analitzen els elements que afecten al pendent.

Cal assegurar que el disseny dels guals de vehicles i dels guals de vianants no altera l'itinerari de vianants, tan sigui perquè redueix excessivament l'amplada lliure de pas de la vorera, com si genera un pendent transversal superior al 2% o un pendent longitudinal superior al 10%.

Si es proposa que el tram passi a ser de plataforma única o si cal repavimentar la vorera perquè tota ella presenta un pendent transversal massa alt, es resoldrà, conseqüentment, l'afectació causada pel gual de vehicles o de vianants. Si no és així, es proposarà una actuació específica de millora del disseny del gual quan aquests alterin el pendent transversal per sobre del 4%, considerant acceptables, pel cost desproporcionat d'intervenció, els que generen un pendent d'entre el 2 i el 4%.



Tram 1039



Tram 1069



Tram 1072

A continuació s'analitza l'accessibilitat del paviment en sí així com d'altres elements d'urbanització que es troben a cota del paviment.

▪ Paviment accessible però malmès

El paviment utilitzat als carrers de l'àmbit d'estudi s'ajusta en general als requeriments normatius i és accessible (dur, estable, antilliscant en sec i en mullat, continu i sense ressalts ni peces o elements solts)



Tram 1080



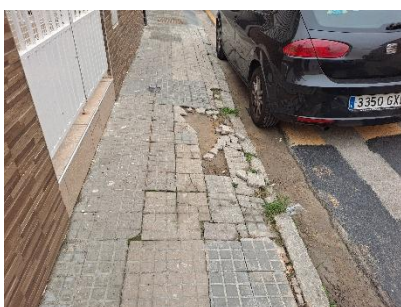
Tram 1207



Tram 1235

Tot i això, hi ha punts on per alguna raó presenta algun tipus de deteriorament: s'ha aixecat, trencat, desgastat i no s'hi ha fet el manteniment corresponent. En aquests casos, caldria arranjar el paviment amb un de les mateixes característiques. Cal destacar que en algunes ocasions on s'ha proposat, la proposta d'intervenció queda inclosa en altres partides del pressupost de més entitat (com quan es proposa ampliar la vorera o quan cal millorar el pendent transversal de l'itinerari).

També cal parar atenció on el paviment està aixecat degut a les arrels del arbres. En aquests casos caldria reparar-lo, i actuar de la manera que sigui més adient per l'arbrat.



Tram 04



Tram 26



Tram 1527

▪ Escocells

Els escocells s'han de protegir amb reixes accessibles o amb material compactat enrasat amb el paviment circumdant. En l'àmbit d'estudi, la majoria dels escocells no estan protegits, casos en els quals es proposa protegir amb una reixa accessible (fet que permetrà també augmentar l'amplada lliure de pas per la vorera).



Tram 18



Tram 1428



Tram 1449

No obstant se n'han localitzat diversos de protegits que podrien servir d'exemple, així com escocells o parterres protegits amb una peça de vorada en tot el seu perímetre, generant un petit sòcol, tal i com admet l'Orden TMA/851.



Tram 1100



Tram 1064



Tram 1059

Fruit a l'elevat cost d'intervenció que aquests representen cal donar prioritat a tots els escocells que es localitzen a menys de 1,20 m respecte la línia de façana i, per tant, on és més probable que hi puguin haver ensopecs. Així mateix, els localitzats a més d'1,2 m de la línia de façana també s'han de protegir, però la seva actuació no resulta tan prioritària.

▪ Embornals, reixes i tapes de registres

Les reixes i registres dels quals s'ha analitzat l'accessibilitat són les que s'ubiquen en zones de pas de vianants (i no les que se situen en calçada fora de l'àmbit del pas de vianants). Tot i que el Codi diu que s'han de situar fora de l'itinerari accessible o practicable, sempre que sigui possible, es considera que en els entorns urbanitzats no és possible complir aquest paràmetre i, per això, no es proposa la seva reubicació.

En general les reixes dels embornals i les tapes o registres d'instal·lacions estan enrasades amb el paviment circumdant i són resistents a la deformació.



Tram 45



Tram 25



Tram 11

Pel que fa al disseny de les reixes d'embornals, les diferents normatives aplicables (Ordre VIV, Ordre TMA i Codi d'accessibilitat de Catalunya) estableixen paràmetres diversos. En aquest Pla s'ha considerat prioritari substituir totes aquelles reixes que presentin una separació entre barres superior a 3 cm, límit màxim permès pel Codi, si bé l'Ordre TMA és més restrictiva i estableix un màxim d'1,6 cm.

En aquests casos, caldrà reemplaçar-les per models que compleixin els valors normatius i assegurar que, en qualsevol actuació que impliqui modificar embornals, es respectin els següents criteris del Codi:

- Voreres o espais de vianants: ranures ≤ 15 mm (excepcionalment fins a 20 mm en entorns urbans consolidats si no envaeixen itineraris accessibles).
- Espai destinat a calçada (tant en carrers amb voreres com en vies de plataforma única): ranures ≤ 25 mm (excepcionalment fins a 30 mm al llarg d'una calçada o de l'espai habilitat per a vehicles en vies de plataforma única quan es justifica un risc greu d'inundació i la necessitat de tallar el flux potencial d'aigua).

A més, algunes reixes tenen la disposició de l'enreixat orientada longitudinalment al sentit del pas dels vianants, propiciant que s'hi puguin encallar les rodes de les cadires de rodes. Per això, caldria canviar-les per unes que tinguin les barres obliqües o perpendiculars al sentit de la marxa.



Tram 1083



Tram 18



Tram 1156

▪ Encaminament o sòcol de límit lateral d'itinerari

Els itineraris de vianants han de situar-se arran de la línia de façana, la qual actua com a element guia per a les persones amb problemes de visió. Els itineraris que no disposen de façana com a element de referència, han de disposar d'una pavimentació tàctil d'encaminament o d'un element direccional continu que es pugui seguir amb el bastó de mobilitat com a guia lateral i compleixi la mateixa funció que la façana, com ara murets, sòcols, parterres aixecats o altres de similars.

Els sòcols que facin la funció d'element direccional continu, com per exemple de voreres que limiten amb àrees enjardinades, han de tenir una alçària mínima de 10 cm perquè es puguin detectar amb el bastó de mobilitat.

També s'ha detectat algun cas on la línia de façana que dona continuïtat a l'itinerari desapareix. En aquests casos caldria col·locar una franja d'encaminament per facilitar el desplaçament de les persones amb discapacitat visual.



Tram 39



Tram 45



Tram 34

▪ Parterres

Els parterres que es troben arran del paviment poden resultar difícils de detectar i per això és recomanable que disposin d'un sòcol delimitador de com a mínim 10 cm d'alçada, sobretot si no estan ben enrasats i generen desnivell sobtat.



Tram 1224



Tram 1238



Tram 25

9.8. DISSENY DE MOBILIARI I ELEMENTS URBANS (trams d'estudi detallat)

El Codi d'accessibilitat defineix el mobiliari urbà com el conjunt d'elements mobles existents als espais urbans d'ús públic, als parcs i a les platges, superposats o adossats als elements d'urbanització o d'edificació, com poden ser pilons, pals de senyalització, papereres, etc. Han de tenir un disseny i ubicació per tal que puguin ser utilitzats per totes les persones de forma autònoma i segura.

A continuació s'analitzen els diferents elements detectats en l'àmbit d'estudi (tot i que només es comptabilitzen els ubicats als trams d'estudi detallat).

▪ Bancs

Tal i com indica el Codi d'accessibilitat, els bancs ubicats en espais d'ús públic han de tenir els cantells arrodonits i han de ser detectables amb el bastó de mobilitat. A més, per tal que els bancs es puguin considerar accessibles han de tenir una alçària de entre 0.45 m i 0.5 m, una profunditat de seient d'entre 0.4 i 0.45 m, disposar de respalller de com a mínim 0.4 m d'alçària i de com a mínim un reposabraços.

Es troben gran varietat de tipologies de bancs, dels quals destaquen com a elements modèlics els que tenen respalller i reposabraços i tenen unes dimensions adequades.



Tram 34



Tram 1515



Tram 1078

Tot i això, es detecten bancs que no tenen reposabraços i/o respalller i/o el seient es troba a massa alçada o massa poca.



Tram 1309



Tram 1063



Tram 1064

Així mateix, cal que es col·loquin de manera que disposin, com a mínim a un dels costats, d'un espai d'interacció lateral lliure d'obstacles d'1,50 m de diàmetre i d'un espai d'interacció frontal lliure d'obstacles de 60 cm al llarg de tota la seva longitud. Aquests espais d'interacció no s'haurien de superposar amb l'itinerari Accessible.

El Codi d'accessibilitat indica que, quan estiguin connectats amb un itinerari Accessible o Practicable, el 50% d'unitats de cada grup ha de ser accessibles. Fruit a que segons l'Orden TMA és 1 de cada 5 bancs, s'ha considerat acceptable aquesta proporció.

Tot i que el Codi d'accessibilitat indica que els itineraris Accessibles situats en voreres d'una amplada de 5,0 m o superior disposin, com a mínim, d'un banc accessible cada 100 m quan la via tingui una activitat comercial elevada i que els itineraris Accessibles situats en passeigs centrals o en espais lliures disposin, com a mínim, d'un banc accessible cada 50 m, no és una intervenció que es consideri prioritària i per això no s'ha tingut en compte en les propostes del Pla.

▪ Suports isquiàtics

Els suports isquiàtics son element de mobiliari que es poden fer servir com a suport sense necessitat de seure. Segons el Codi d'accessibilitat, als espais urbans lliures, cada grup de bancs que tingui 10 places de seient o més ha de disposar d'un element de mobiliari de suport isquiàtic complementari. Tot i que el Codi d'accessibilitat no defineix en detall com han de ser aquests suports, sí que quan defineix les condicions especials que han de complir les marquesines de bus, indica que han de tenir una alçària d'entre 70 cm i 75 cm.

▪ Papereres

Segons el Codi d'accessibilitat, totes les papereres han de ser accessibles. A tal fi, han de tenir un espai d'interacció lateral o frontal associat, la boca s'ha de situar entre 0,70 m i 0,90 m d'alçària, les adossades a la façana s'han de perllongar fins a una distància de terra de 0,15 m o inferior, el seu perímetre ha de tenir els cantells arrodonits i el seu color ha de contrastar si està collada a parets o altres elements.

En general, les papereres utilitzades al municipi compleixen aquests requisits.



Tram 14



Tram 1100



Tram 02

▪ Contenedors d'escombraries i reciclatge

S'han identificat diferents tipologies de contenidors al municipi, tant de superfície com soterrats. En general, la majoria compleixen els criteris d'accessibilitat pel que fa a ubicació i ús. No obstant això, en determinades zones com el polígon industrial de Can Boet, encara s'han localitzat contenidors de rebuig antics sense reciclatge i no accessibles.

Segons el Codi d'accessibilitat totes els contenidors han de ser accessibles o disposar d'una alternativa accessible per al mateix ús situada a menys de 50 m (en aquests cas, caldrà senyalitzar els que ho siguin amb el Símbol Internacional d'Accessibilitat). Han de tenir un contrast cromàtic amb l'entorn elevat i un espai d'interacció frontal lliure d'obstacles (cercle de diàmetre 1,50 m) connectat amb l'itinerari Accessible o Practicable i, per tant, si estan ubicats a la calçada, s'hauran de situar tan a prop com sigui possible de la vorera.

En la majoria dels casos, els contenidors es troben correctament ubicats, però en alguns punts la seva col·locació actual dificulta l'accessibilitat, ja sigui perquè hi ha arbres o altres elements que en dificulten l'apropament, o bé perquè les voreres són massa estretes i no permeten el gir ni l'espai de maniobra necessari al davant.

En aquests casos, caldria reubicar-los per garantir un ús accessible i segur. Cal tenir en compte que desplaçar els contenidors no sempre és factible, perquè a banda de ser accessibles per als vianants, ho han de ser també per al servei de recollida i per tant hi ha molts altres aspectes (logístics, de seguretat,...) que cal tenir en consideració a l'hora de determinar-ne la millor ubicació.



Tram 07



Tram 02



Tram 28

Els contenidors que s'han localitzat tenen la boca per sobre els 1,2 m, però com que es col·loquen en calçada i s'hi accedeix des de la vorera, la boca passa a estar a una alçada correcta. En cas contrari, seria necessari buscar si es poden reubicar en un indret proper que permeti disposar d'aquesta diferència de nivell o reemplaçar-los per uns amb la boca situada a menys alçada.

Tot i que, en general, la boca dels contenidors es troba a una alçada adequada i disposen de tancament retardat, alguns models que requereixen aixecar la tapa no compten amb cap mecanisme d'obertura que permeti l'ús amb una sola mà, fet que en dificulta l'accessibilitat.

Per complir amb els criteris establerts pel Codi d'accessibilitat, caldria incorporar un mecanisme d'obertura accessible, que es pugui accionar amb una sola mà, situat entre 0,70 m i 1,20 m d'alçada i que requereixi una força inferior a 25 N.

En general, també incorporen una representació en relleu que identifica el tipus de residu, aspecte positiu per a la seva identificació.

Cal recordar que els contenidors de recollida selectiva han de mantenir sempre el mateix ordre d'ubicació i disposar d'una representació simbòlica i en relleu del tipus de residu, fàcilment detectable i identificable per a les persones amb discapacitat visual o intel·lectual.

A més, es recomana complementar aquesta informació amb sistemes tecnològics que facilitin la localització i identificació dels contenidors, i assegurar que el número de telèfon d'atenció a incidències es complementi amb un número d'SMS o una alternativa tecnològica accessible per a les persones amb discapacitat auditiva.



Tram 02



Tram 02



Tram 02

▪ Fonts

Segons el Codi d'accessibilitat, les fonts han de tenir els cantells arrodonits i no poden tenir elements sobresortints que no siguin detectables. A més, quan estiguin connectades amb un itinerari Accessible o Practicable, el 50% d'unitats de cada grup han de ser accessibles. Fruit a que les fonts no s'acostumen a localitzar de forma agrupada, s'interpreta que la que hi hagi, haurà de ser accessible. Aleshores, ha de disposar, com a mínim, d'una aixeta situada entre 0,80 i 0,90 m amb un disseny que en faciliti l'ús sense mullar l'usuari. El polsador manual ha d'estar a una alçada entre 0,70 m i 1,20 m i té un mecanisme accessible en el seu ús, ubicació i disseny.

Així mateix, s'han d'ubicar de manera que es disposi d'un espai d'interacció d'1,50 m de diàmetre, lliure d'obstacles i que l'àmbit de la font no ha de contenir canvis de nivell respecte del paviment circumdant i que els forats de les reixes de desguàs que hi hagi a terra han de ser d'1 cm o inferiors. Cal tenir present que tot i que l'espai d'interacció no hauria d'envair l'itinerari Practicable o Accessible, es considera acceptable que ho faci ja que no el cost de desplaçament és elevat i no és una actuació que es consideri prioritària.

En els espais lliures i també en algunes vies, s'han localitzat diferents tipologies de fonts. Algunes, a més, tenen la particularitat de tenir un cert caràcter històric. Tot i que acostumen a tenir un mecanisme de fàcil accionament, tant el polsador com la boca acostumen situar-se a massa alçada, i en alguns casos no permeten l'acostament a les persones que es desplacen en cadira de rodes.

En general, per les fonts que no compleixen els paràmetres d'accessibilitat es proposa reemplaçar-les per unes de disseny correcte o complementar-les amb una font nova accessible.



Tram 1097



Tram 1490



Tram 1064

▪ Bústies de correus

Segons el Codi d'accessibilitat totes les bústies de correus han de ser accessibles o disposar d'una alternativa accessible per al mateix ús situada a menys de 50 m. Així, han de tenir un espai d'interacció frontal lliure d'obstacles d'1,5 m de diàmetre connectat amb l'itinerari Accessible o Practicable, tenir un contrast cromàtic amb l'entorn elevat, disposar d'un mecanisme d'interacció a una alçada entre 0,70 m i 1,20 m. A més, cal complementar el número de telèfon per atendre incidències, amb un número d'SMS o d'una alternativa tecnològica accessible per a les persones amb discapacitat auditiva. Tot i que son elements situats a l'espai públic municipal, el seu reemplaçament depèn de l'empresa que ho gestiona.



Tram 46



Tram 46

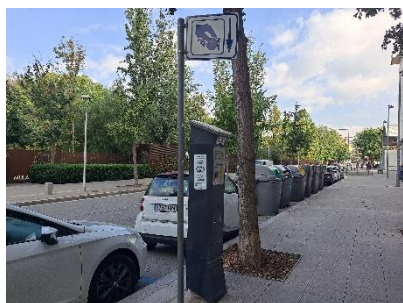


Tram 46

▪ Parquímetres

Segons el Codi d'accessibilitat totes els parquímetres han de ser accessibles o disposar d'una alternativa accessible per al mateix ús situada a menys de 50 m. Així, han de tenir un espai d'interacció frontal lliure d'obstacles (cercle de diàmetre 1,50 m) connectat amb l'itinerari Accessible o Practicable, tenir un contrast cromàtic amb l'entorn elevat, disposar de mecanismes d'interacció a una alçària entre 0,70 m i 1,20 m. A més, cal complementar el número de telèfon per atendre incidències, amb un número d'SMS o d'una alternativa tecnològica accessible per a les persones amb discapacitat auditiva.

Els parquímetres presents a l'àmbit d'estudi detallat tenen un disseny accessible ja que els elements de manipulació es troben entre els 0,7 m i 1,2 m d'alçada. En general, s'ubiquen a la banda exterior de la vorera.



Tram 1064



Tram 1064



Tram 1073

▪ Pilons

Els pilons o els elements d'urbanització similar situats a la via pública han de tenir un disseny que no generi risc per als vianants i s'han d'ubicar de manera que no suposin un obstacle que impedeixi el pas, el gir o el creuament als itineraris accessibles o practicables. Tots els pilons situats en espais previstos per a la circulació de vianants han de ser accessibles. Segons el Codi d'accessibilitat han de contrastar inequívocament amb l'entorn, cromàticament o lumínicament, el seu diàmetre ha de ser de com a mínim 10 cm o 25 cm (si l'altura és superior o inferior a 0,7 m respectivament), amb una geometria que sobresurt de l'envoltant del con de detecció (base de 0,65 m i 0,9 m d'alçada) en tot el seu perímetre. En aquest cas en concret i d'acord amb l'Ajuntament s'ha considerat més adequat establir directament una alçada mínima de detecció de 0,75 m com estableix l'Orden.

La gran majoria de pilons tenen un disseny correcte: el seu color contrasta amb el paviment i tenen una altura igual o més gran de 0,75 m.



Tram 10



Tram 18



Tram 1040

Tot i això, es localitzen alguns pilons d'una altura massa baixa, fent que puguin passar inadvertits, sobretot a les persones amb deficiències visuals. En aquests casos, caldria reemplaçar-los per uns de disseny accessible. En alguns casos, també es podria considerar més oportú retirar-los perquè el benefici de disposar-ne no compensa les afectacions que genera a l'accessibilitat del tram

Cal tenir en compte que els pilons retràctils tenen una alçada de 0,50 m i, per tant, són massa baixos. Tot i així, com que el cost de reemplaçament és desproporcionat, es poden considerar acceptables ja que s'acostumen a situar al mig de les calçades per on les persones invidents no acostumen a deambular i són detectables a una altura de 0,4 m.



Tram 22



Tram 38



Tram 1083

▪ Hidrants

El Codi d'accessibilitat no estableix condicions específiques per als hidrants de superfície, però, com a elements situats a la via pública, es considera que han de complir requisits equivalents als dels pilons. Això implica que el seu disseny no ha de representar cap risc per als vianants i que s'han d'ubicar de manera que no interfereixin amb el pas, el gir o el creuament als itineraris accessibles o practicables.

S'han detectat pocs hidrants de superfície, ja que la majoria dels registres es troben enrasats amb el paviment i, per tant, no generen obstacles.



Tram 13



Tram



Tram 1064

▪ Separadors de carril bici i Pàrquings per a bicicletes

En alguns municipis, els carrils bici estan delimitats amb elements separadors de molt poca alçada (com bandes de cautxú, peces de plàstic o altres elements baixos fixats a la calçada). Tot i que poden generar entrebancs o caigudes si no es detecten adequadament, aquests elements es troben dins de la calçada i, per tant, no acostumen a formar part de l'itinerari accessible, tal com estableix el Codi d'Accessibilitat. Ara bé, en casos on la transició entre vorera i calçada no estigui clarament definida (plataformes úniques) o quan aquests separadors estiguin propers a passos de vianants, és recomanable garantir un contrast visual suficient i una senyalització adequada, especialment per a persones amb discapacitat visual.

En aquest cas la majoria dels carril bicis en voreres estan delimitats per un element de vegetació lineal i per tant queda correctament protegit.

En relació als pàrquings per a bicicletes, el Codi d'accessibilitat no defineix unes condicions específiques que hagin de complir, però com a elements presents a la via pública, cal que no envaeixin els itineraris Accessibles o Practicables, que contrastin i siguin fàcilment detectables.



Tram 1039



Tram 1316



Tram 14

▪ Senyals de trànsit, rètols informatius

Els senyals de trànsit, rètols informatius i miralls s'han analitzat com a elements urbans que poden interferir amb els itineraris de vianants, tan perquè sobresurtin per sota dels 2,2 m com perquè siguin difícils de detectar.

La majoria de senyals de trànsit i cartells informatius se situen a una alçada superior a 2,2m.



Tram 21



Tram 21



Tram 01

▪ Semàfors

Segons el Codi d'accessibilitat, tots els semàfors que regulin un pas de vianants han de disposar de senyals visuals i acústics (d'orientació, de pas i de fi de pas).

Els semàfors que s'accionen manualment han tenir, entre altres coses, un polsador situat entre 0,9 i 1,2 m d'alçada, de com a mínim 4 cm de diàmetre i que sigui fàcil d'accionar. S'ha de situar a menys d'1,5 m del pas de vianants i no hi ha d'haver obstacles que en dificultin l'accés.

El municipi disposa de diversos semàfors a la vies més transitades. Aquests estan correctament dissenyats deixant una alçada mínima de més de 2,2 m i sense elements sortints.

Actualment hi ha 16 cruïlles, d'un total de 26, que disposen total o parcialment d'elements sonors per a invidents, els quals s'activen a través de comandaments homologats gestionats amb l'entitat ONCE.



Tram 1309



Tram 1181



Tram 1064

▪ Bàculs, columnes i aplics

El Codi d'accessibilitat no defineix unes condicions específiques que hagin de complir els bàculs, columnes i aplics d'enllumenat presents a la via pública, però cal que no envaeixin els itineraris Accessibles o Practicables, que contrastin i siguin fàcilment detectables.

En el municipi es detecten diversos dissenys d'elements d'enllumenat. Tots ells compleixen que no disposen d'elements que sobresurtin per sota dels 2,2 m d'alçada ni tenen cantells vius.



Tram 04



Tram 04



Tram 13

▪ Transformadors, armaris d'instal·lacions i suports d'instal·lacions aèries

Els armaris d'instal·lacions i els pals d'instal·lacions aèries, com a elements presents a la via pública, no han d'envair els itineraris Accessibles o Practicables, han de contrastar i ser fàcilment detectables.

Els pals de suport d'instal·lacions aèries presenten un disseny correcte perquè no tenen elements sortints ni cantells vius. Tot i això, alguns d'ells estan ubicats al mig de la vorera reduint excessivament l'amplada lliure de pas pel vianants, i per tant caldrà intervenir-hi.



Tram 01



Tram 02



Tram 09



Tram 12



Tram 14



Tram 53

En el cas dels armaris d'instal·lacions, molts d'ells es situen adossats a la façana. En aquests casos, tot i ser un obstacle per a les persones invidents que es guien seguint aquesta línia, no s'ha considerat prioritari moure'ls a la part exterior de la vorera ja que el cost d'intervenció és desproporcionat i són fàcilment detectables.



Tram 10



Tram 11



Tram 48

▪ Tendals o paraments comercials

Els tendals o paraments comercials son elements que no son municipals però que sí que l'Ajuntament ha de vetllar perquè tinguin un disseny adequat.

La gran majoria dels tendals o rètols de comerços se situen a una alçada superior a 2,2 m (alçada mínima lliure d'obstacle que ha de tenir un itinerari Accessible o Practicable segons el Codi d'accessibilitat). Tot i així, s'han trobat alguns tendals que caldrà revisar per tal que no afectin a l'alçada lliure de pas.



Tram 1186



Tram 1121



Tram 1102

▪ Edificis (accés, sortint,..) i connexions de servei

A dins de la categoria d'edifici s'hi engloben tots aquells casos on un edifici disposa d'un element que sobresurt respecte el pla de línia de façana, essent un obstacle que caldrà protegir. Cal tenir present, que el Codi d'accessibilitat admet que l'alçaria lliure d'obstacles sigui superior a 2,1 m si és fruit d'elements inamovibles en voladís d'edificacions existents.

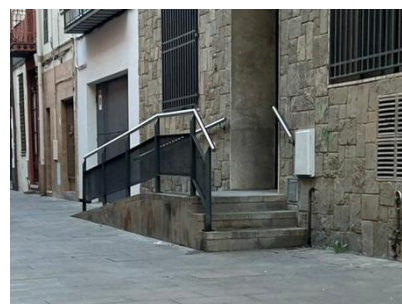
S'ha localitzat algun edifici amb graons d'accés que sobresurten uns 20 cm de la façana. Atès que la seva eliminació requeriria una actuació de més envergadura que afectaria els habitatges, i que són fàcilment detectables amb el bastó de les persones invidents, no es considera una intervenció prioritària., tot i que sí que caldria senyalitzar-los adequadament per detectar-los amb facilitat. També s'ha detectat alguna escala paral·lela a façana d'accés a un edifici.



Tram 25



Tram 21



Tram 1147

Per altra banda, com a connexió de servei s'hi consideren les canalitzacions adossades a línia de façana que s'utilitzen per connectar serveis a l'edifici, les quals no es considera que requereixin de cap intervenció de manera prioritària.

▪ Arbres, vegetació, parterres i tanques vegetals

Els elements de vegetació o arbrat que estiguin adjacents o formin part de qualsevol espai per on poden transitar vianants han de tenir un manteniment i una poda que garanteixi una alçada lliure de branques o obstacles de 2,20 m sobre la superfície transitable. En cas contrari, suposaria un risc important per les persones amb discapacitat visual qui no podrien detectar les branques amb el bastó. Aquesta condició no s'aplica a les zones de prats sense recorreguts marcats, encara que es permeti el pas de vianants.

En general, els arbres presents a les zones per a vianants dels vials analitzats es troben en un correcte estat de manteniment, sense branques que volin per sota dels 2,2 m que puguin resultar un perill pels vianants, excepte alguns que s'han detectat de manera puntual i on caldria vetllar pel seu manteniment.



Tram 34

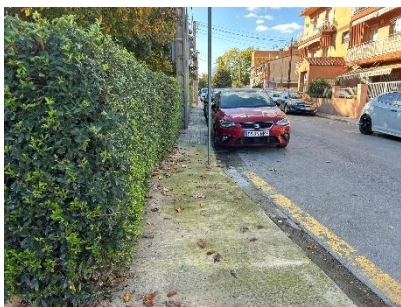


Tram 06



Tram 1355

Les tanques vegetals requereixen un correcte manteniment per tal que la vegetació no envaeixi l'itinerari accessible. Tot i que es tracti de vegetació particular, caldria vetllar per la poda de les branques sempre que volin per sota dels 2,2 m d'alçada i envaeixin l'itinerari de vianants essent un perill per a les persones.



Tram 1275



Tram 20



Tram 1213

▪ Jardineres

En diferents vials del municipi s'han localitzat jardineres. La grandària de les jardineres que s'utilitzen habitualment permeten la seva fàcil detecció. A més, la vegetació es troba correctament mantinguda, sense elements que sobresurtin per sota dels 2,2 m d'alçada. En el cas de jardineres de menys alçada, cal mantenir una vegetació adequada perquè sigui fàcilment visible.



Tram 1083



Tram 1096



Tram 1119

▪ Taules de pícnic, jocs infantils i jocs esportius

Les taules de pícnic, els jocs infantils i els jocs esportius son elements propis d'espais lliures tot i que també se'n poden localitzar en voreres molt amples dels trams viaris. Tot i que en aquest pla no s'han analitzat perquè estan ubicats en espais lliures els quals no entren en l'àmbit d'estudi d'aquest pla, cal vetllar perquè presentin una accessibilitat adequada que en permeti el seu ús amb facilitat, d'acord amb les especificacions que defineix el Codi d'accessibilitat. Els jocs infantils han d'incorporar jocs que puguin ser utilitzats per infants amb diverses discapacitats, com gronxadors amb suport addicional, panells sensorials o elements tàctils i auditius.

9.9. NIVELL D'ACCESSIBILITAT ACTUAL

A partir de l'anàlisi dels diferents aspectes relacionats amb l'accessibilitat, descrits en els punts anteriors i molts d'altres que també s'han inclòs en les fitxes de l'Annex, s'ha classificat cada tram o espai lliure en funció del seu nivell d'accessibilitat actual (avaluat segons la informació recollida en la visita de camp).

Les categories utilitzades en la classificació són les següents:

Accessible (185 trams – 31,3%)

S'inclouen en aquesta tipologia els trams de carrer que compleixen els paràmetres bàsics d'accessibilitat establerts en el Codi d'accessibilitat com a Accessibles, excepte algun aspecte de detall.

Practicable (183 trams – 30,9%)

S'inclouen en aquesta tipologia els trams de carrer que compleixen els paràmetres bàsics d'accessibilitat establerts en el Codi d'accessibilitat com a Practicables, excepte algun aspecte de detall.

Accessible/Practicable, si no fos pel pdt. excessiu (51 trams – 8,6%)

S'hi inclouen els trams que fruit a l'orografia del terreny tenen un pendent longitudinal superior al 8% i/o un pendent transversal superior al 4%, però que compleixen la resta dels paràmetres bàsics d'accessibilitat establerts en el Codi d'accessibilitat a les categories d'Accessible o Practicable, excepte algun aspecte de detall.

Convertible (144 trams – 24,3%)

Es consideren convertibles aquells trams de carrer que actualment no compleixen el Codi d'accessibilitat però que poden passar a ser Accessibles, Practicables o Parcialment accessibles si s'hi realitzen certes intervencions.

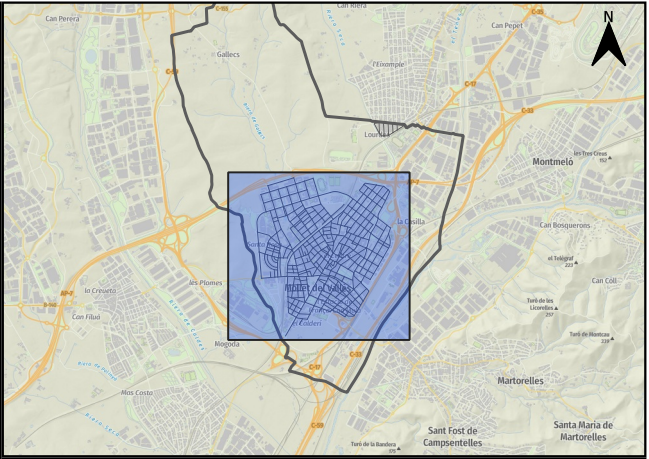
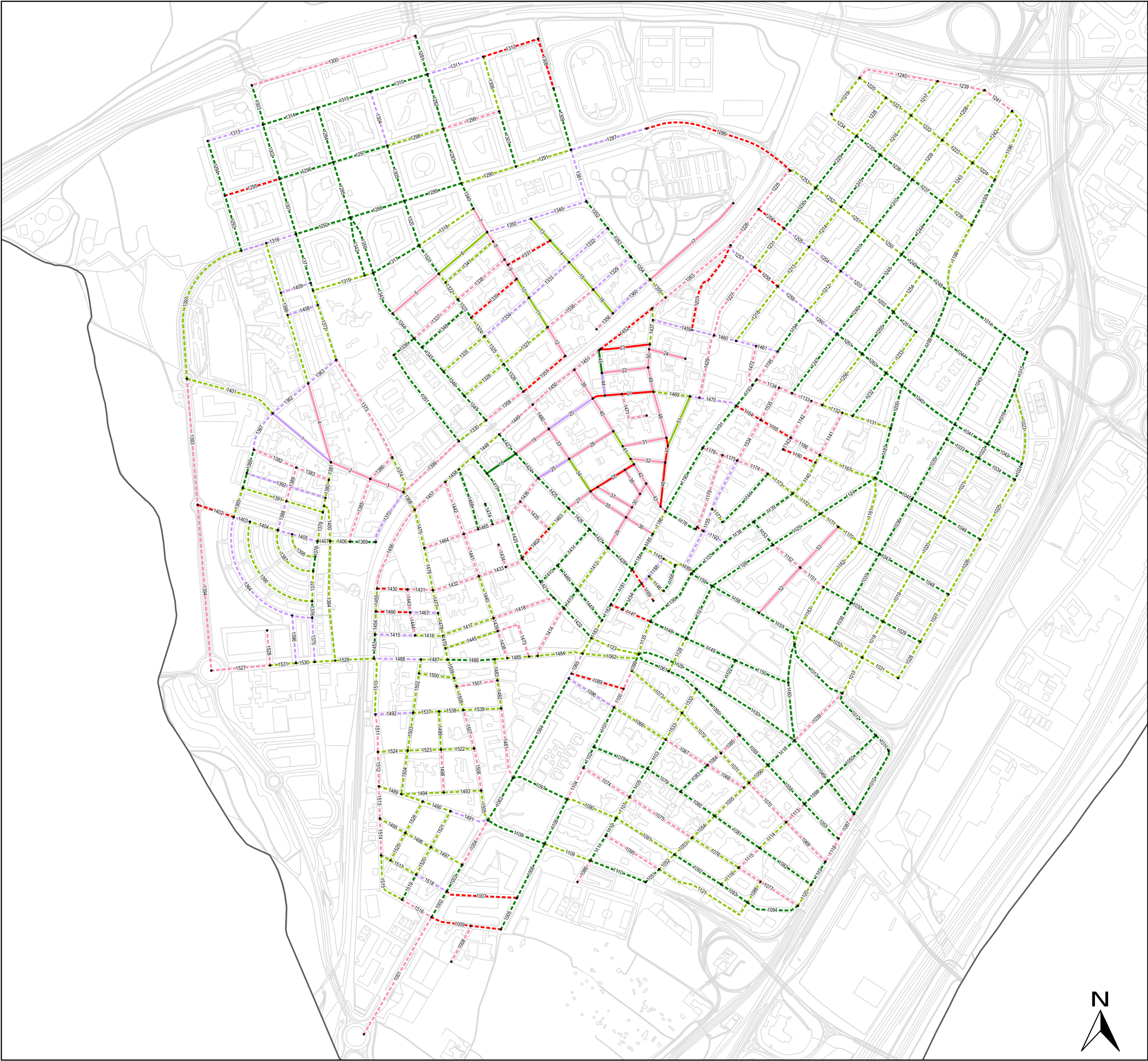
Inaccessible (29 trams – 4,9%)

Pertanyen a aquesta categoria els trams que actualment són inaccessibles i que per les seves característiques físiques no podran ser ni Accessibles ni Practicables. Si són inaccessibles perquè l'orografia del terreny genera pendents elevats, s'hi pot intervenir per tal que passin a ser Accessibles/Practicables si no fos pel pendent excessiu. En canvi, si són carrers amb escales o massa estrets, tot i que s'hi puguin realitzar certes millores d'accessibilitat, per les seves condicions intrínseques, seguiran sent inaccessibles.

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

ACCESSIBILITAT ACTUAL DELS TRAMS VIARIS	COLOR	Nº DE TRAMS VIARIS				LONGITUD TRAMS (km)			
		DETALL	BÀSIC	TOTAL	%	DETALL	BÀSIC	TOTAL	%
Accessible	Verd fosc	2	183	185	31,3	0,12	18,53	18,65	32,1
Practicable	Verd clar	10	173	183	30,9	0,79	16,05	16,84	29,0
Accessible/Practicable, si no fos pel pdt. excessiu	Lila pàl·lid	4	47	51	8,6	0,39	4,75	5,14	8,9
Convertible	Rosa salmó	32	112	144	24,3	2,79	11,55	14,34	24,7
Inaccessible	Vermell	5	24	29	4,9	0,49	2,59	3,08	5,3
En obres	Blau fosc	0	0	0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,0
DUBTE	Fúcsia	0	0	0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,0
TOTAL		53	539	592	100,0	4,58	53,47	58,05	100,0

A continuació s'adjunta el plànol **VP10: Estat actual de l'accessibilitat** on s'identifica cada tram segons el seu nivell d'accessibilitat. Tal i com s'ha comentat, que un tram sigui inaccessible no vol dir que en tota la longitud del tram no es compleixin els requeriments d'accessibilitat, sinó que en com a mínim algun punt del tram s'incomplixen i, per tant, es malmet tota l'accessibilitat del tram.



- VP10: Estat actual de l'accessibilitat**
- Trams de carrer
- Accessible [185]
 - Practicable [183]
 - Acc./Pract., si no fos pel pdt. excessiu [51]
 - Convertible [144]
 - Inaccessible [29]
- Tram d'estudi detallat [53]
--- Tram d'estudi general [539]

9.10. NIVELL D'ACCESSIBILITAT RESULTANT DE L'EXECUCIÓ DE LES PROPOSTES DEL PLA (trams d'estudi detallat)

Per cada tram o espai lliure de la zona d'estudi detallat, en funció de l'anàlisi i diagnòstic del seu estat actual d'accessibilitat, s'ha realitzat una proposta d'intervenció encarada a millorar-ne l'accessibilitat fins allà on resulti possible i raonable, tenint en compte criteris de prioritats i d'eficiència econòmica. L'accessibilitat prevista en cada tram o espai lliure, després d'executar les intervencions proposades, permet classificar-los novament en una de les següents categories:

Accessible (ZED: 2 trams – 3,8%)

S'inclouen en aquesta tipologia els trams de carrer que actualment compleixen els paràmetres bàsics d'accessibilitat establerts en el Codi d'accessibilitat com a Accessibles o que, un cop executades les intervencions proposades, passaran a complir-ho.

Practicable (ZED: 42 trams – 79,2%)

S'inclouen en aquesta tipologia els trams de carrer que compleixen els paràmetres bàsics d'accessibilitat establerts en el Codi d'accessibilitat com a Practicables o que, un cop executades les intervencions proposades, passaran a complir-ho.

Accessible/Practicable, si no fos pel pdt. excessiu (ZED: 9 trams – 17,0%)

S'hi inclouen els trams que fruit a l'orografia del terreny tenen un pendent longitudinal superior al 8% i/o un pendent transversal superior al 4%, però que compleixen, o han passat a complir un cop executades les intervencions proposades, la resta dels paràmetres bàsics d'accessibilitat establerts en el Codi d'accessibilitat, excepte algun aspecte de detall.

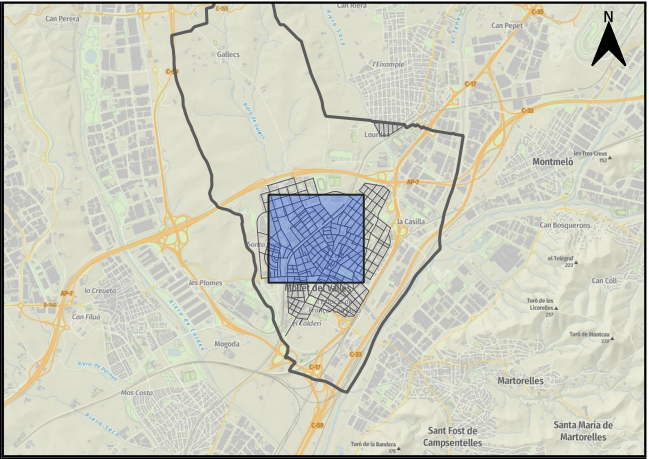
Inaccessible (ZED: 0 trams – 0,0%)

Pertanyen a aquesta categoria els trams que actualment són inaccessibles i que per les seves característiques físiques no podran ser ni Accessibles ni Practicables (amb escales, massa estret,...), tot i que se'ls hi hagi pogut millorar les condicions d'accessibilitat.

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

ACCESSIBILITAT RESULTANT DELS TRAMS VIARIS	COLOR	Nº DE TRAMS VIARIS D'ESTUDI DETALLAT	%	LONGITUD TRAMS D'ESTUDI DETALL (km)	%
Accessible	Verd fosc	2	3,8	0,12	2,6
Practicable	Verd clar	42	79,2	3,58	78,1
Accessible/Practicable, si no fos pel pdt. excessiu	Lila pàl·lid	9	17,0	0,88	19,2
Inaccessible	Vermell	0	0,0	0,00	0,0
Sense proposta	Gris	0	0,0	0,00	0,0
En obres	Blau fosc	0	0,0	0,00	0,0
TOTAL		53	100,0	4,58	100,0

A continuació s'adjunta el plànol **VP11: Accessibilitat resultant de les propostes del Pla (ZED)** on s'identifica cada tram de la zona d'estudi detallat segons el nivell d'accessibilitat que assoliran un cop executades les propostes d'intervenció del Pla. Tal i com s'ha comentat, que un tram sigui inaccessible no vol dir que en tota la longitud del tram no es compleixin els requeriments d'accessibilitat, sinó que en com a mínim algun punt del tram s'incompleixen i, per tant, es malmet tota l'accessibilitat del tram.



VP11: Accessibilitat resultant de les propostes del Pla (ZED)

Trams de carrer

- Accessible [2]
- Practicable [42]
- Acc./Pract., si no fos pel pdt. excessiu [9]
- Inaccessible [0]
- No es realitza proposta d'intervenció [0]

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

A continuació s'adjunta el pressupost d'execució de totes les propostes d'intervenció pels 53 trams de carrer inclosos en la zona d'estudi detallat.

El pressupost total d'execució material (PEM) del Pla d'accessibilitat en la via pública de Mollet del Vallès és de **972.019,00€**. A aquest valor, caldrà afegir els percentatges corresponents a les despeses generals, el benefici industrial, cost dels projectes executius i les direccions d'obra, l'IVA,...

El pressupost s'ha elaborat prenent com a referència els preus recollits a la **base de preus de l'Annex 3**, que poden variar segons la realitat econòmica de cada municipi i que, per tant, caldrà contrastar en fases posteriors.

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

Cada tram de carrer de la zona d'estudi detallat s'ha classificat segons el cost de les propostes d'intervenció en diferents nivells. Els resultats obtinguts per a tota la zona d'estudi detallat són:

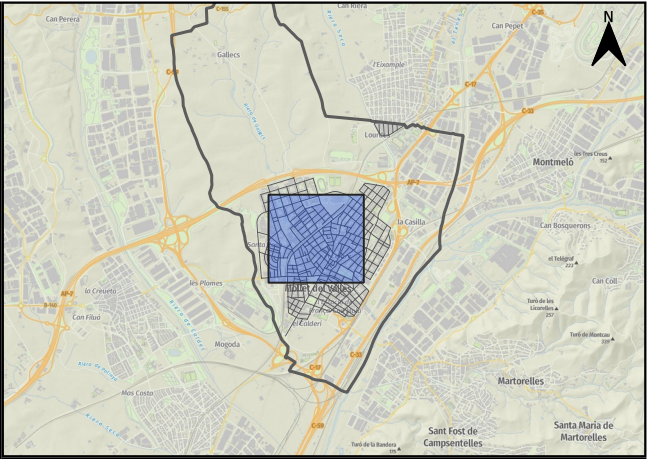
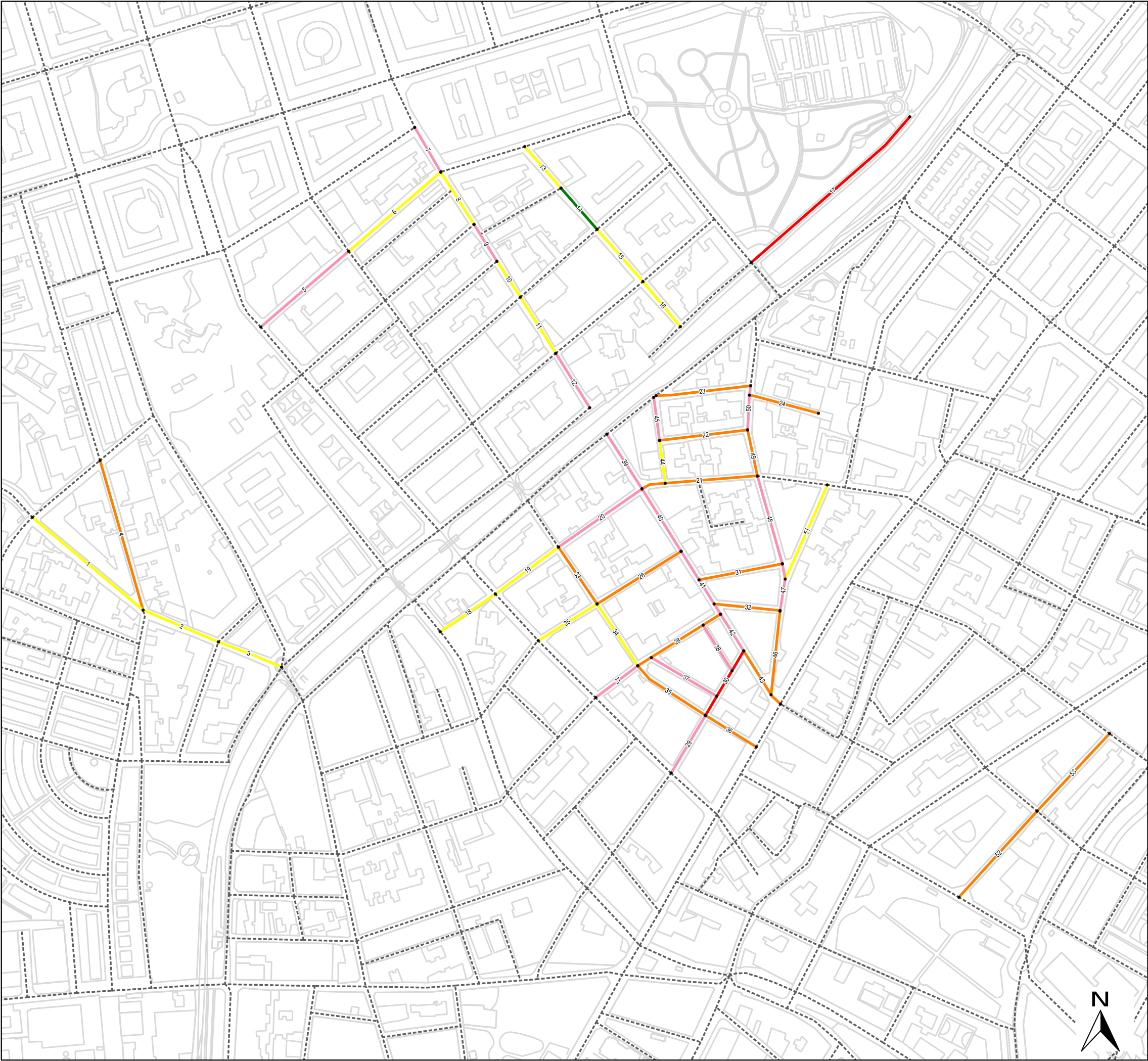
NIVELL PRESSUPOST DELS TRAMS VIARIS	COLOR	Nº TRAMS VIARIS D'ESTUDI DETALLAT	%	LONGITUD TRAMS D'ESTUDI DETALL (KM)	%
Sense intervenció	Verd fosc	1	1,9	0,06	1,3
Menys de 10.000€	Groc	16	30,2	1,32	28,9
Entre 10.000 i 20.000€	Rosa salmó	17	32,1	1,22	26,6
Entre 20.000 i 50.000€	Taronja	17	32,1	1,66	36,2
Entre 50.000 i 100.000€	Vermell	2	3,8	0,32	7,0
Més de 100.000€	Roig	0	0,0	0,00	0,0
No pressupostat	Blau fosc	0	0,0	0,00	0,0
TOTAL		53	100,0	4,58	100,0

En el plànol **VP12: Nivell d'intervenció pressupostària (ZED)** es mostra cada tram de carrer de la zona d'estudi detallat segons el cost de les propostes d'intervenció.

PRESSUPOST EN TRAMS VIARIS

Trams viaris	Cost (€)
Tram 1 - C. SANTA PERPETUA entre C. ALVAREZ DE CASTRO i C. SABADELL	9.250
Tram 2 - C. SANTA PERPETUA entre C. SABADELL i C. SANTA ROSA	5.555
Tram 3 - C. SANTA PERPETUA entre C. FELIX FERRAN i C. SANTA ROSA	3.900
Tram 4 - C. SABADELL entre C. SANTA PERPETUA i C. ALVAREZ DE CASTRO	27.532
Tram 5 - C. SANT ANDREU entre AV. CALDES DE MONTBUI i C. BORRELL	14.470
Tram 6 - C. SANT ANDREU entre C. BORRELL i C. GALLECS	2.840
Tram 7 - C. GALLECS entre C. AGRICULTURA i C. SANT ANDREU	10.670
Tram 8 - C. GALLECS entre C. SANT ANDREU i C. SANTA CRISTINA	7.650
Tram 9 - C. GALLECS entre C. SANTA CRISTINA i C. SANTA MARGARIDA	11.370
Tram 10 - C. GALLECS entre C. SANTA MARGARIDA i C. SANT JOAN	420
Tram 11 - C. GALLECS entre C. SANT JOAN i C. MIGUEL DE CERVANTES	3.490
Tram 12 - C. GALLECS entre C. MIGUEL DE CERVANTES i C. FERROCARRIL	14.500
Tram 13 - C. JACINTO BENAVENTE entre C. JACINTO BENAVENTE i C. PAU VILA	9.220
Tram 15 - C. JACINTO BENAVENTE entre C. JACINTO BENAVENTE i C. MAGALLANES	3.360
Tram 16 - C. JACINTO BENAVENTE entre C. FERROCARRIL i C. JACINTO BENAVENTE	30
Tram 17 - C. FERROCARRIL entre AV. PARC i Cul de sac	95.200
Tram 18 - C. COMTE D'URGELL entre RBLA. NOVA i C. GAIETA VINZIA	1.020
Tram 19 - C. COMTE D'URGELL entre C. GAIETA VINZIA i C. SANT LLORENÇ	8.360
Tram 20 - C. COMTE D'URGELL entre C. SANT LLORENÇ i C. FELIU TURA	14.605
Tram 21 - C. COMTE D'URGELL entre C. FELIU TURA i C. CASTELAO	26.960
Tram 22 - C. ENTENÇA entre PL. MERCE RODOREDA i C. PALAUDARIES	24.150
Tram 23 - C. BRUC entre VIA RONDA i C. PALAUDARIES	39.000
Tram 24 - C. VALENCIA entre C. PALAUDARIES i Cul de sac	25.950
Tram 25 - C. VALLES entre C. PAMPLONA i C. SANT LLORENÇ	1.650
Tram 26 - C. VALLES entre C. SANT LLORENÇ i C. FELIU TURA	45.010
Tram 27 - C. TARRAGONA entre C. SARAGOSSA i C. SANT LLORENÇ	10.080
Tram 28 - C. TARRAGONA entre C. SANT LLORENÇ i C. FELIU TURA	23.895
Tram 29 - C. VICENÇ PLANTADA entre C. ANTONIA CANET i C. SANT LLORENÇ	13.220
Tram 30 - C. VICENÇ PLANTADA entre C. SANT LLORENÇ i C. FELIU TURA	88.700
Tram 31 - C. RAMON LLULL entre C. FELIU TURA i C. PALAUDARIES	37.050
Tram 32 - C. PERE III entre C. FELIU TURA i C. PALAUDARIES	27.110
Tram 33 - C. SANT LLORENÇ entre C. VALLES i C. COMTE D'URGELL	26.330
Tram 34 - C. SANT LLORENÇ entre C. TARRAGONA i C. VALLES	3.700
Tram 35 - C. SANT LLORENÇ entre C. VICENÇ PLANTADA i C. TARRAGONA	39.040
Tram 36 - C. SANT LLORENÇ entre AV. JAUME I i C. VICENÇ PLANTADA	23.120
Tram 37 - C. LLEIDA entre C. VICENÇ PLANTADA i C. TARRAGONA	13.580
Tram 38 - C. SANT JAUME entre C. VICENÇ PLANTADA i C. SANT JAUME	15.730
Tram 39 - C. FELIU TURA entre VIA RONDA i C. COMTE D'URGELL	12.390
Tram 40 - C. FELIU TURA entre C. COMTE D'URGELL i C. VALLES	17.000
Tram 41 - C. FELIU TURA entre C. VALLES i C. TARRAGONA	12.142
Tram 42 - C. FELIU TURA entre C. TARRAGONA i C. VICENÇ PLANTADA	10.150
Tram 43 - C. FELIU TURA entre C. VICENÇ PLANTADA i C. VIDAL I BARRAQUER	29.740
Tram 44 - PL. MERCE RODOREDA entre C. COMTE D'URGELL i C. ENTENÇA	2.300
Tram 45 - PL. MERCE RODOREDA entre C. ENTENÇA i VIA RONDA	14.000
Tram 46 - C. PALAUDARIES entre C. FELIU TURA i C. PERE III	25.470
Tram 47 - C. PALAUDARIES entre C. PERE III i C. RAMON LLULL	17.700

Tram 48 - C. PALAUDARIES entre C. RAMON LLULL i C. CASTELAO	14.930
Tram 49 - C. PALAUDARIES entre C. CASTELAO i C. ENTENÇA	20.000
Tram 50 - C. PALAUDARIES entre C. ENTENÇA i C. BRUC	13.150
Tram 51 - C. ALGUER entre C. PALAUDARIES i C. CASTELAO	960
Tram 52 - C. DOS DE MAIG entre C. RAMON CASAS i C. MADRID	25.840
Tram 53 - C. DOS DE MAIG entre C. MADRID i C. SOL	28.530
TOTAL	972.019



VP12: Nivell d'intervenció pressupostària (ZED)

Trams de carrer

- awtrams_nivpress_llegenda copiar [53]
— Sense propostes, estat actual acceptable [1]
— Menys de 10.000€ [16]
— Entre 10.000 i 20.000€ [17]
— Entre 20.000 i 50.000€ [17]
— Entre 50.000 i 100.000€ [2]
— Més de 100.000€ [0]
— No es realitza proposta d'intervenció [0]

PLA D'ACCESSIBILITAT DE LA VIA PÚBLICA Mollet del Vallès

Recollida de dades: Oct - Des 2025



11. PLA D'ETAPES

Un cop recollida la informació de les mancances d'accessibilitat existents en l'àmbit d'actuació del Pla i un cop establertes les actuacions que cal realitzar per a eliminar-les, es realitza a continuació una proposta de Pla d'etapes d'execució de les intervencions pressupostades en la zona d'estudi detallat.

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

11.1. CRITERIS DE PRIORITZACIÓ

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

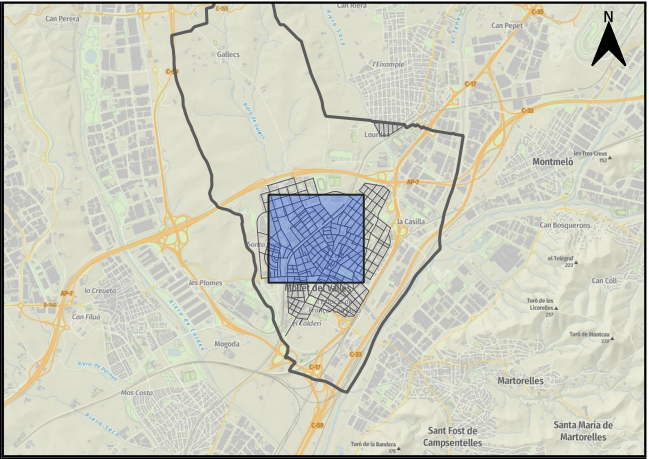
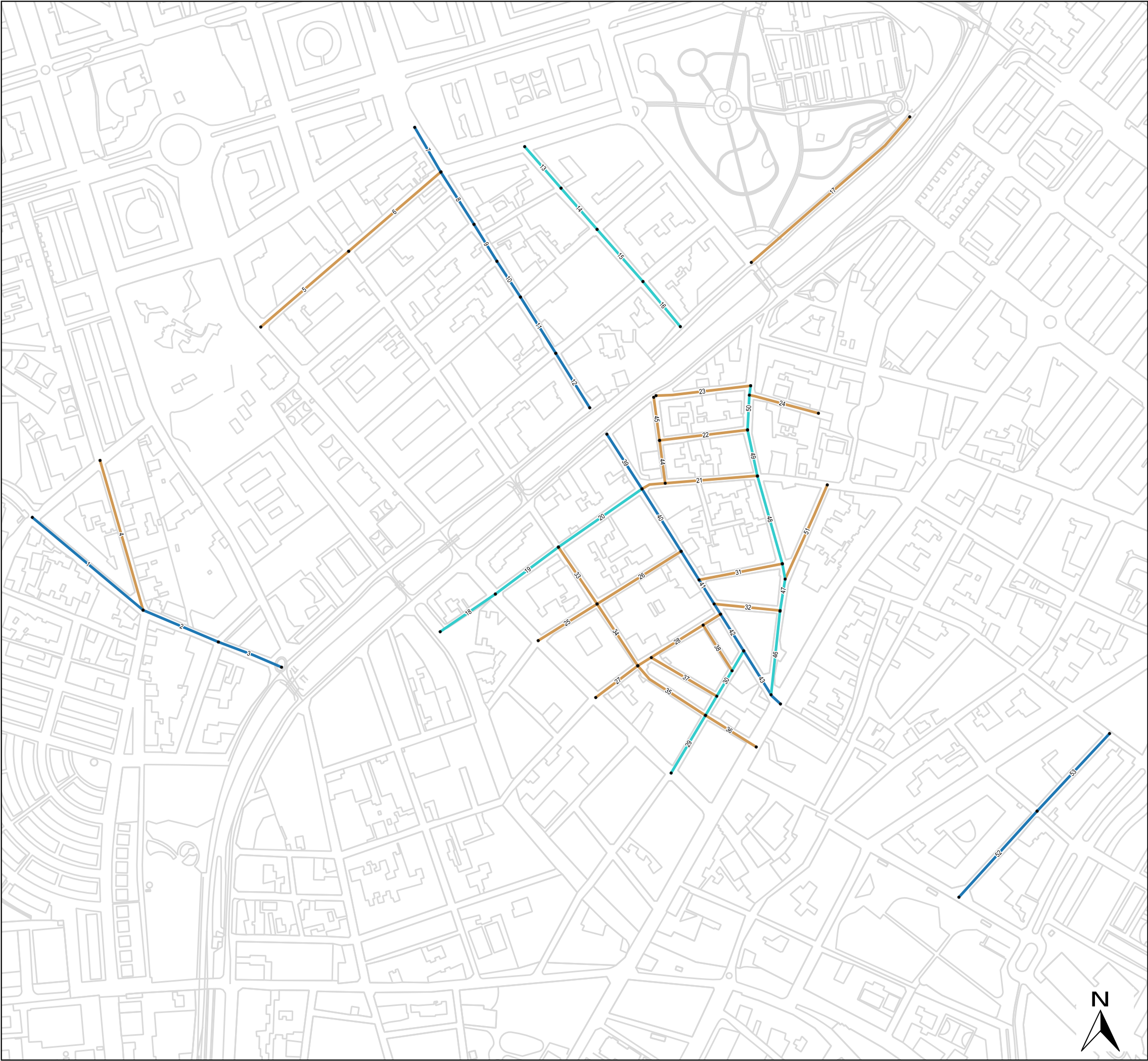
Per altra banda, s'ha considerat que les actuacions menys prioritàries són les que fan referència a millores de mobiliari o elements que no es considera que afectin a paràmetres bàsics d'accessibilitat, si no, que són millores que faciliten el seu ús que són recomanacions de caràcter secundari. Així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

Per a la resta d'actuacions, s'ha establert una priorització consensuada amb l'Ajuntament, classificant els trams segons una prioritat d'intervenció baixa, mitjana o alta.

En aquesta línia, s'han classificat els trams de viari d'estudi detallat, tenint en compte els aspectes definits anteriorment, segons si la prioritat d'intervenció ha de ser alta, mitja o baixa. Aquesta classificació es pot observar en el plànol que s'adjunta a continuació **VP13: Prioritat d'intervenció (Estudi detallat)**.

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

PRIORITAT DELS TRAMS VIARIS	COLOR	Nº DE TRAMS VIARIS D'ESTUDI DETALLAT	%	LONGITUD TRAMS D'ESTUDI DETALL (km)	%
Alta	Blau gris	16	30,2	1,28	28,1
Mitja	Turquesa	14	26,4	1,03	22,6
Baixa	Taronja ocre	23	43,4	2,26	49,4
Sense proposta	Gris	0	0,0	0,00	0,0
TOTAL		53	100,0	4,58	100,0



VP13: Prioritat d'intervenció (ZED)

Trams de carrer

- Alta [16]
- Mitja [14]
- Baixa [23]
- No es considera d'interès assignar prioritat [0]

11.2. FASES D'EXECUCIÓ

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

En base als criteris definits, es proposa un Pla d'actuació de 3 etapes. S'han definit les etapes en base als criteris de prioritats detallats i alhora, s'han repartit les actuacions a realitzar intentant que el cost total de cada una de les etapes fos el màxim d'equilibrat possible.

En resum, a cada etapa s'hi inclouen els següents tipus d'actuacions:

ETAPA 1

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

ETAPA 2

Totes les actuacions (excepte les que fan referència a recomanacions i aspectes no prioritaris) dels trams de **prioritat d'intervenció mitja**.

ETAPA 3

Totes les actuacions dels trams de **prioritat d'intervenció baixa**.

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

- ⇒ Protecció d'escocells d'arbres amb reixes accessibles, quan els arbres es localitzen en voreres molt amples on la probabilitat de caiguda és baixa.
- ⇒ Millora de mobiliari, com reemplaçament d'una paperera per una d'accessible o col·locació de reposabraços als bancs.

A continuació s'adjunta el Pla d'etapes proposat.

	ETAPA 1		ETAPA 2		ETAPA 3		
CONCEPTE	ELEMENT ON S'INTERVÉ	PEM (€)	ELEMENT ON S'INTERVÉ	PEM (€)	ELEMENT ON S'INTERVÉ	PEM (€)	PEM (€)
Modificació de l'alçada d'un element perillós		0,00 €		0,00 €		0,00 €	0,00 €
Urbanització en plataforma única, amb voreres o ampliació voreres	T52 C. DOS DE MAIG, T53 C. DOS DE MAIG, T8 C. GALLECS	41.250,00 €	T13 C. JACINTO BENAVENTE, T30 C. VICENÇ PLANTADA, T46 C. PALAUDARIES, T47 C. PALAUDARIES, T48 C. PALAUDARIES, T49 C. PALAUDARIES, T50 C. PALAUDARIES	99.320,00 €	T17 C. FERROCARRIL, T21 C. COMTE D'URGELL, T23 C. BRUC, T26 C. VALLES, T27 C. TARRAGONA, T28 C. TARRAGONA, T31 C. RAMON LLULL, T32 C. PERE III, T33 C. SANT LLORENÇ, T35 C. SANT LLORENÇ, T36 C. SANT LLORENÇ, T38 C. SANT JAUME, T4 C. SABADELL, T5 C. SANT ANDREU	287.690,00 €	428.260,00 €
Substitució o millora de paviment (inclòs reixes/escocells)	T1 C. SANTA PERPETUA, T10 C. GALLECS, T11 C. GALLECS, T12 C. GALLECS, T17 C. FERROCARRIL, T18 C. COMTE D'URGELL, T2 C. SANTA PERPETUA, T3 C. SANTA PERPETUA, T34 C. SANT LLORENÇ, T38 C. SANT JAUME, T39 C. FELIU TURA, T6 C. SANT ANDREU, T7 C.	13.720,00 €	T15 C. JACINTO BENAVENTE, T47 C. PALAUDARIES, T48 C. PALAUDARIES	2.160,00 €	T21 C. COMTE D'URGELL, T31 C. RAMON LLULL, T34 C. SANT LLORENÇ, T37 C. LLEIDA, T4 C. SABADELL, T44 PL. MERCE RODOREDA, T45 PL. MERCE RODOREDA, T51 C. ALGUER, T6 C. SANT ANDREU	21.620,00 €	37.500,00 €
Substitució, desplaçament o millora de mobiliari o element urbà	T12 C. GALLECS, T39 C. FELIU TURA, T44 PL. MERCE RODOREDA, T52 C. DOS DE MAIG, T53 C. DOS DE MAIG, T9 C. GALLECS	17.085,00 €	T20 C. COMTE D'URGELL	195,00 €	T11 C. GALLECS, T17 C. FERROCARRIL, T2 C. SANTA PERPETUA, T26 C. VALLES, T28 C. TARRAGONA, T32 C. PERE III, T35 C. SANT LLORENÇ, T37 C. LLEIDA, T38 C. SANT JAUME, T41 C. FELIU TURA, T5 C. SANT ANDREU, T7 C. GALLECS, T9 C. GALLECS	10.305,00 €	27.585,00 €
Enderroc, construcció o millora de guals	T1 C. SANTA PERPETUA, T10 C. GALLECS, T11 C. GALLECS, T12 C. GALLECS, T2 C. SANTA PERPETUA, T3 C. SANTA PERPETUA, T39 C. FELIU TURA, T40 C. FELIU TURA, T41 C. FELIU TURA, T42 C. FELIU TURA, T43 C. FELIU TURA, T52 C. DOS DE MAIG, T53 C. DOS DE MAIG, T7 C. GALLECS, T8 C. GALLECS, T9 C. GALLECS	134.362,00 €	T13 C. JACINTO BENAVENTE, T15 C. JACINTO BENAVENTE, T16 C. JACINTO BENAVENTE, T18 C. COMTE D'URGELL, T19 C. COMTE D'URGELL, T20 C. COMTE D'URGELL, T29 C. VICENÇ PLANTADA, T30 C. VICENÇ PLANTADA, T46 C. PALAUDARIES, T47 C. PALAUDARIES, T48 C. PALAUDARIES, T49 C. PALAUDARIES, T50 C. PALAUDARIES	120.990,00 €	T17 C. FERROCARRIL, T21 C. COMTE D'URGELL, T22 C. ENTENÇA, T23 C. BRUC, T24 C. VALENCIA, T26 C. VALLES, T27 C. TARRAGONA, T28 C. TARRAGONA, T31 C. RAMON LLULL, T32 C. PERE III, T33 C. SANT LLORENÇ, T35 C. SANT LLORENÇ, T36 C. SANT LLORENÇ, T37 C. LLEIDA, T38 C. SANT JAUME, T4 C. SABADELL, T5 C. SANT ANDREU, T51 C. ALGUER, T6 C. SANT ANDREU	202.072,00 €	457.424,00 €
Enderroc, construcció o millora de rampa		0,00 €		0,00 €		0,00 €	0,00 €
Enderroc, construcció o millora d'escales	T24 C. VALENCIA	200,00 €		0,00 €		0,00 €	200,00 €
Col·locació, substitució o desplaçament de baranes o passamans	T24 C. VALENCIA, T45 PL. MERCE RODOREDA	8.750,00 €	T20 C. COMTE D'URGELL	6.300,00 €	T21 C. COMTE D'URGELL, T25 C. VALLES, T31 C. RAMON LLULL	6.000,00 €	21.050,00 €
Altres		0,00 €		0,00 €		0,00 €	0,00 €
TOTAL PER ETAPA	TOTAL ETAPA 1	215.367,00 €	TOTAL ETAPA 2	228.965,00 €	TOTAL ETAPA 3	527.687,00 €	972.019,00 €

12. INDICADORS

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

INDICADORS

ÀMBITS DEL MUNICIPI	COLOR	Nº D'ITINERARIS VIARIS				LONGITUD (km)			
		DETALL	BÀSIC	TOTAL	%	DETALL	BÀSIC	TOTAL	%
Barri del Calderí	Verd pàl·lid	0	9	9	1,5	0	1,104	1,104	1,9
Barri de la Riera Seca	Taronja pàl·lid	0	41	41	6,9	0	4,949	4,949	8,5
Barri Estació França	Verd pàl·lid	0	73	73	12,3	0	6,787	6,787	11,7
Barri del Centre	Blau pàl·lid	2	74	76	12,8	0,245	6,649	6,894	11,9
Barri de Can Pantiquet	Groc pàl·lid	0	70	70	11,8	0	7,18	7,18	12,4
Barri de Lourdes	Lila pàl·lid	0	17	17	2,9	0	1,605	1,605	2,8
Barri de Can Borrell	Rosa pàl·lid	0	36	36	6,1	0	4,751	4,751	8,2
Barri de la Plana Lledó	Verd dessaturat	13	46	59	10,0	1,122	4,507	5,629	9,7
Barri de Santa Rosa	Ocre	4	48	52	8,8	0,495	5,754	6,249	10,8
Barri dels Col·legis Nous	Vermell dessaturat	34	71	105	17,7	2,717	5,934	8,651	14,9

SECCIÓ DEL VIARI	COLOR	Nº D'ITINERARIS VIARIS				LONGITUD (km)			
		DETALL	BÀSIC	TOTAL	%	DETALL	BÀSIC	TOTAL	%
Amb voreres i secció de carrer d'amplada ≥ 7 m	Verd clar	47	456	503	85,0	4,19	44,43	48,62	83,8
Amb voreres i secció de carrer d'amplada < 7 m	Rosa salmó	2	3	5	0,8	0,14	0,33	0,47	0,8
Plataforma única	Verd fosc	4	70	74	12,5	0,24	7,47	7,71	13,3
No urbanitzat	Taronja	0	5	5	0,8	0,00	0,53	0,53	0,9
Escales/rampa esglaonada	Vermell	0	5	5	0,8	0,00	0,71	0,71	1,2
Altres	Lila pàl·lid	0	0	0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,0

PENDENT LONGITUDINAL	COLOR	Nº D'ITINERARIS VIARIS				LONGITUD (km)			
		DETALL	BÀSIC	TOTAL	%	DETALL	BÀSIC	TOTAL	%
Baix (pdt ≤ 6%)	Verd fosc	73	841	914	73,1	5,23	69,12	74,35	72,2
Mig (6 < pdt ≤ 8%)	Verd clar	21	148	169	13,5	1,35	13,23	14,58	14,2
Alt (8 < pdt ≤ 10%)	Vermell	12	53	65	5,2	0,92	4,95	5,88	5,7
Molt alt (10% < pdt)	Roig	7	96	103	8,2	0,48	7,71	8,19	8,0
xxxx	Gris	0	0	0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,0
En obres	Blau fosc	0	0	0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,0

AMPLADA DE LA VORERA	COLOR	Nº D'ITINERARIS VIARIS ESTUDI DETALLAT	%	LONGITUD ITINERARIS VIARIS E. DETALL (km)	%
Inexistent	Roig	2	1,8	0,29	3,6
A < 0,9 m	Vermell	3	2,7	0,08	1,1
0,9 ≤ A < 1,2 m	Rosa salmó	25	22,1	1,83	22,9
1,2 ≤ A < 1,8 m	Verd dessaturat	46	40,7	3,32	41,6
1,8 ≤ A < 2,4 m	Verd clar	25	22,1	1,68	21,1
2,4 m ≤ A	Verd fosc	2	1,8	0,07	0,9
No té vorera	Gris	10	8,8	0,70	8,8
En obres	Blau fosc	0	0,0	0,00	0,0
TOTAL		113	100,0	7,99	100,0

AMPLADA LLIURE DE PAS	COLOR	Nº D'ITINERARIS VIARIS				LONGITUD (km)			
		DETALL	BÀSIC	TOTAL	%	DETALL	BÀSIC	TOTAL	%
No urbanitzat	Gris	0	10	10	0,8	0,00	0,99	0,99	1,0
A < 0,9 m	Vermell	22	174	196	15,7	1,71	15,50	17,21	16,7
0,9 ≤ A < 1,2 m	Verd dessaturat	51	168	219	17,5	3,77	11,93	15,69	15,2
1,2 ≤ A < 1,8 m	Verd clar	30	189	219	17,5	1,86	15,43	17,29	16,8
1,8 m ≤ A	Verd fosc	9	577	586	46,8	0,43	49,10	49,53	48,1
xxxx	Gris	1	20	21	1,7	0,23	2,06	2,29	2,2
En obres	Blau fosc	0	0	0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,0
TOTAL		113	1138	1251	100,0	7,99	95,01	103,00	100,0

PROPOSTA D'INTERVENCIÓ PER MILLORAR AMPLADA PAS	COLOR	Nº D'ITINERARIS VIARIS ESTUDI DETALLAT	%	LONGITUD ITINERARIS VIARIS E. DETALL (km)	%
Acceptable	Verd dessaturat	55	48,7	3,45	43,2
Urbanitzar/Convertir en plataforma única	Rosa salmó	1	0,9	0,07	0,9
Ampliar vorera	Vermell	25	22,1	1,74	21,7
Urbanitzar vorera	Roig	1	0,9	0,22	2,8
Retirar obstacle	Taronja	29	25,7	2,21	27,6
No es pot millorar o no es proposa	Taronja pàl·lid	1	0,9	0,07	0,9
xxxx	Gris	1	0,9	0,23	2,9
En obres	Blau fosc	0	0,0	0,00	0,0
TOTAL		113	100,0	7,99	100,0

		Nº PASSOS DE VIANANTS			
TIPUS DE PASSOS DE VIANANTS	COLOR	DETALL	BÀSIC	TOTAL	%
Canvi de nivell per a vianants i pas senyalitzat	Verd clar	66	631	697	56,3
Canvi de nivell per a vianants, pas no senyalitzat i amb guals	Rosa salmó	0	28	28	2,3
Canvi de nivell per a vianants, pas no senyalitzat ni guals	Vermell	8	26	34	2,7
Canvi de nivell per a vehicles i pas senyalitzat	Verd fosc	15	187	202	16,3
Canvi de nivell per a vehicles i pas no senyalitzat	Verd fosc	5	17	22	1,8
Sense canvi de nivell i pas senyalitzat	Verd dessaturat	0	18	18	1,5
Sense canvi de nivell i no senyalitzat	Verd dessaturat	9	127	136	11,0
Canvi de nivell per a vianants i no cal pas de vianants	Verd pàl·lid	5	90	95	7,7
No urbanitzat	Vermell	0	7	7	0,6
Altres	Roig	0	0	0	0,0
Obres	Blau fosc	0	0	0	0,0
TOTAL		108	1131	1239	100,0

		Nº PUNTS DE CREUAMENT			
TIPUS DE PUNTS DE CREUAMENT DE CALÇADA	COLOR	DETALL	BÀSIC	TOTAL	%
Sense canvi de nivell	Verd fosc	18	298	316	12,1
Vehicles canvi nivell	Verd fosc	42	381	423	16,3
Gual d'un pla	Verd clar	8	342	350	13,5
Gual tres plans	Verd clar	9	732	741	28,5
Gual deprimit / illeta	Verd clar	106	344	450	17,3
Gual còncau	Taronja	4	2	6	0,2
Gual de vehicles	Taronja	2	10	12	0,5
No urbanitzat	Vermell	0	17	17	0,7
No hi ha gual, sí pas	Vermell	7	37	44	1,7
No hi ha gual ni pas	Vermell	16	52	68	2,6
No hi ha gual i no cal	Verd pàl·lid	5	169	174	6,7
En obres	Blau fosc	0	0	0	0,0
TOTAL		217	2384	2601	100,0

		Nº PUNTS DE CREUAMENT			
DISSENY DELS PUNTS DE CREUAMENT	COLOR	DETALL	BÀSIC	TOTAL	%
Acceptable	Verd fosc	109	912	1021	39,3
Millorable	Taronja	39	876	915	35,2
Incorrecte	Vermell	25	29	54	2,1
No resolt	Vermell	23	100	123	4,7
No cal gual	Verd pàl·lid	21	467	488	18,8
Obres	Blau fosc	0	0	0	0,0
TOTAL		217	2384	2601	100,0

		Nº PASSOS DE VIANANTS	
PROPOSTA D'INTERVENCIÓ EN PASSOS DE VIANANTS	COLOR	ESTUDI DETALLAT	%
Acceptable	Verd fosc	78	35,9
Senyalitzar pas	Vermell	5	2,3
Elevar pas	Vermell pàl·lid	0	0,0
Elevar i senyalitzar pas	Vermell pàl·lid	8	3,7
Fer plataforma	Rosa salmó	1	0,5
Fer plataforma i senyalitzar pas	Rosa salmó	0	0,0
Eliminar pas	Taronja	2	0,9
No cal pas	Verd pàl·lid	14	6,5
Altres	Roig	0	0,0
xxxx	Gris	0	0,0
TOTAL		108	49,8

		Nº PUNTS DE CREUAMENT	
PROPOSTA D'INTERVENCIÓ EN PUNTS DE CREUAMENT	COLOR	ESTUDI DETALLAT	%
No cal retocar o no cal gual	Verd clar	106	48,8
Fer gual d'un o tres plans	Rosa salmó	6	2,8
Fer gual deprimit	Rosa salmó	18	8,3
Fer orella i fer gual d'un o tres plans	Taronja	3	1,4
Fer orella i fer gual deprimit	Taronja	5	2,3
Ampliar vorera i fer gual d'un o tres plans	Vermell	1	0,5
Ampliar vorera i fer gual deprimit	Vermell	9	4,1
Convertir en pas elevat	Vermell dessaturat	18	8,3
Convertir en plataforma única	Vermell dessaturat	0	0,0
Altres propostes	Vermell	51	23,5
Obres	Blau fosc	0	0,0
TOTAL		217	100,0

ACCESSIBILITAT ACTUAL DELS TRAMS VIARIS	COLOR	Nº DE TRAMS VIARIS				LONGITUD TRAMS (km)			
		DETALL	BÀSIC	TOTAL	%	DETALL	BÀSIC	TOTAL	%
Accessible	Verd fosc	2	183	185	31,3	0,12	18,53	18,65	32,1
Practicable	Verd clar	10	173	183	30,9	0,79	16,05	16,84	29,0
Accessible/Practicable, si no fos pel pdt. excessiu	Lila pàl·lid	4	47	51	8,6	0,39	4,75	5,14	8,9
Convertible	Rosa salmó	32	112	144	24,3	2,79	11,55	14,34	24,7
Inaccessible	Vermell	5	24	29	4,9	0,49	2,59	3,08	5,3
En obres	Blau fosc	0	0	0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,0
DUBTE	Fúcsia	0	0	0	0,0	0,00	0,00	0,00	0,0
TOTAL		53	539	592	100,0	4,58	53,47	58,05	100,0

ACCESSIBILITAT RESULTANT DELS TRAMS VIARIS	COLOR	Nº DE TRAMS VIARIS D'ESTUDI DETALLAT	%	LONGITUD TRAMS D'ESTUDI DETALL (km)	%
Accessible	Verd fosc	2	3,8	0,12	2,6
Practicable	Verd clar	42	79,2	3,58	78,1
Accessible/Practicable, si no fos pel pdt. excessiu	Lila pàl·lid	9	17,0	0,88	19,2
Inaccessible	Vermell	0	0,0	0,00	0,0
Sense proposta	Gris	0	0,0	0,00	0,0
En obres	Blau fosc	0	0,0	0,00	0,0
TOTAL		53	100,0	4,58	100,0

NIVELL PRESSUPOST DELS TRAMS VIARIS	COLOR	Nº TRAMS VIARIS D'ESTUDI DETALLAT	%	LONGITUD TRAMS D'ESTUDI DETALL (KM)	%
Sense intervenció	Verd fosc	1	1,9	0,06	1,3
Menys de 10.000€	Groc	16	30,2	1,32	28,9
Entre 10.000 i 20.000€	Rosa salmó	17	32,1	1,22	26,6
Entre 20.000 i 50.000€	Taronja	17	32,1	1,66	36,2
Entre 50.000 i 100.000€	Vermell	2	3,8	0,32	7,0
Més de 100.000€	Roig	0	0,0	0,00	0,0
No pressupostat	Blau fosc	0	0,0	0,00	0,0
TOTAL		53	100,0	4,58	100,0

PRIORITAT DELS TRAMS VIARIS	COLOR	Nº DE TRAMS VIARIS D'ESTUDI DETALLAT	%	LONGITUD TRAMS D'ESTUDI DETALL (km)	%
Alta	Blau gris	16	30,2	1,28	28,1
Mitja	Turquesa	14	26,4	1,03	22,6
Baixa	Taronja ocre	23	43,4	2,26	49,4
Sense proposta	Gris	0	0,0	0,00	0,0
TOTAL		53	100,0	4,58	100,0

ID	TRAM DE VIARI	ACCESSIBILITAT ACTUAL	ACCESSIB. RESULTANT	PRESSUPOST
1	C. SANTA PERPETUA entre C. ALVAREZ DE CASTRO i C. SABADELL	Accessible/Practicable, si no fos pel pdt. excessiu	Accessible/Practicable, si no fos pel pdt. excessiu	Menys de 10.000€
2	C. SANTA PERPETUA entre C. SABADELL i C. SANTA ROSA	Convertible	Practicable	Menys de 10.000€
3	C. SANTA PERPETUA entre C. FELIX FERRAN i C. SANTA ROSA	Convertible	Practicable	Menys de 10.000€
4	C. SABADELL entre C. SANTA PERPETUA i C. ALVAREZ DE CASTRO	Convertible	Practicable	Entre 20.000 i 50.000€
5	C. SANT ANDREU entre AV. CALDES DE MONTBUI i C. BORRELL	Convertible	Practicable	Entre 10.000 i 20.000€
6	C. SANT ANDREU entre C. BORRELL i C. GALLECS	Practicable	Practicable	Menys de 10.000€
7	C. GALLECS entre C. AGRICULTURA i C. SANT ANDREU	Convertible	Practicable	Entre 10.000 i 20.000€
8	C. GALLECS entre C. SANT ANDREU i C. SANTA CRISTINA	Convertible	Practicable	Menys de 10.000€
9	C. GALLECS entre C. SANTA CRISTINA i C. SANTA MARGARIDA	Convertible	Practicable	Entre 10.000 i 20.000€
10	C. GALLECS entre C. SANTA MARGARIDA i C. SANT JOAN	Practicable	Practicable	Menys de 10.000€
11	C. GALLECS entre C. SANT JOAN i C. MIGUEL DE CERVANTES	Practicable	Practicable	Menys de 10.000€
12	C. GALLECS entre C. MIGUEL DE CERVANTES i C. FERROCARRIL	Convertible	Practicable	Entre 10.000 i 20.000€
13	C. JACINTO BENAVENTE entre C. JACINTO BENAVENTE i C. PAU VILA	Practicable	Practicable	Menys de 10.000€
14	C. JACINTO BENAVENTE entre C. MAGALLANES i C. JACINTO BENAVENTE	Practicable	Practicable	Sense intervenció
15	C. JACINTO BENAVENTE entre C. JACINTO BENAVENTE i C. MAGALLANES	Practicable	Practicable	Menys de 10.000€
16	C. JACINTO BENAVENTE entre C. FERROCARRIL i C. JACINTO BENAVENTE	Practicable	Practicable	Menys de 10.000€
17	C. FERROCARRIL entre AV. PARC i Cul de sac	Convertible	Practicable	Entre 50.000 i 100.000€
18	C. COMTE D'URGELL entre RBLA. NOVA i C. GAIETA VINZIA	Accessible	Accessible	Menys de 10.000€
19	C. COMTE D'URGELL entre C. GAIETA VINZIA i C. SANT LLORENÇ	Convertible	Practicable	Menys de 10.000€
20	C. COMTE D'URGELL entre C. SANT LLORENÇ i C. FELIU TURA	Accessible/Practicable, si no fos pel pdt. excessiu	Accessible/Practicable, si no fos pel pdt. excessiu	Entre 10.000 i 20.000€

21	C. COMTE D'URGELL entre C. FELIU TURA i C. CASTELAO	Inaccessible	Accessible/Practicable, si no fos pel pdt. excessiu	Entre 20.000 i 50.000€
22	C. ENTENÇA entre PL. MERCE RODOREDA i C. PALAUDARIES	Convertible	Practicable	Entre 20.000 i 50.000€
23	C. BRUC entre VIA RONDA i C. PALAUDARIES	Inaccessible	Accessible/Practicable, si no fos pel pdt. excessiu	Entre 20.000 i 50.000€
24	C. VALENCIA entre C. PALAUDARIES i Cul de sac	Convertible	Practicable	Entre 20.000 i 50.000€
25	C. VALLES entre C. PAMPLONA i C. SANT LLORENÇ	Accessible/Practicable, si no fos pel pdt. excessiu	Accessible/Practicable, si no fos pel pdt. excessiu	Menys de 10.000€
26	C. VALLES entre C. SANT LLORENÇ i C. FELIU TURA	Convertible	Practicable	Entre 20.000 i 50.000€
27	C. TARRAGONA entre C. SARAGOSSA i C. SANT LLORENÇ	Convertible	Practicable	Entre 10.000 i 20.000€
28	C. TARRAGONA entre C. SANT LLORENÇ i C. FELIU TURA	Inaccessible	Accessible/Practicable, si no fos pel pdt. excessiu	Entre 20.000 i 50.000€
29	C. VICENÇ PLANTADA entre C. ANTONIA CANET i C. SANT LLORENÇ	Convertible	Practicable	Entre 10.000 i 20.000€
30	C. VICENÇ PLANTADA entre C. SANT LLORENÇ i C. FELIU TURA	Convertible	Practicable	Entre 50.000 i 100.000€