

Capítol 3 - PLA D'ACTUACIÓ DE LA VIA PÚBLICA

INDEX

1. Introducció

2. Àmbit d'estudi

3. Metodologia d'estudi

3.1. Tasques prèvies

3.2. Treball de camp

3.1. Diagnòstic

3.2. Proposta general d'intervenció

3.3. Fase prioritària

3.4. Pressupost estimatiu

4. Descripció urbanística del municipi

4.1. Morfologia del terme municipal

plànol N° 1: Ubicació

5. Estudi de l'estat actual i diagnòstic

5.1. Pendants

plànol N° 2: Pendants

5.2. Amples i tipologies de voreres i existència de plataformes úniques:

plànol N° 3: Estudi de voreres

5.3. Estat del paviment i punts perillosos

plànol N° 4: Estat del paviment i punts perillosos

5.4. Guals de vianants

plànol N° 5.1: Existència i Inexistència de guals de vianants

plànol N° 5.2: Paràmetres de Disseny amb senyalització per a invidents

plànol N° 5.3: Paràmetres de disseny, sense senyalització per a invidents

5.5. Estudi d'elements i mobiliari urbà

plànol N° 6.1: Elements i mobiliari urbans

plànol N° 6.2: Semàfors

plànol N° 6.3: Parades d'autobusos

6. Proposta d'intervenció

6.1. Proposta general

plànol N° 7: Proposta general

1. INTRODUCCIÓ

La via pública és l'espai de la ciutadania. És tot aquell àmbit del terme municipal que configura els carrers. Té la facultat d'afavorir la integració o dificultar-la, de generar identitat o rebuig. Constitueix l'espai públic urbanitzat per excel·lència i per tant ha de garantir la possibilitat del seu ús per part de tothom.

Històricament els usos de la via pública s'han anat modificant. En ella es generen relacions dinàmiques amb l'espai i es plasmen les tendències de cada època. La incorporació del cotxe a principis del segle XX ens arriba avui com una veritable dominació. En l'últim segle els carrers han estat envaïts per una gran quantitat de vehicles que han ocupat l'espai dels vianants, generant en molts casos inaccessibilitat. Les tendències de gestió de l'espai públic actualment es plantegen establir un nou equilibri entre el vianant i el vehicle. Per això és fonamental potenciar la mobilitat del vianant i trobar mesures alternatives per a l'ús creixent de l'automòbil.

Concebre la ciutat com a espai públic per a tothom és el punt de partida per a transformar-la des d'un concepte d'accessibilitat. Després les estratègies de disseny i gestió han de fixar els criteris i les intervencions per tal que sigui segura, còmoda i possible per a tothom.

2. ÀMBIT D'ESTUDI

L'àmbit d'actuació en la via pública inclou l'estudi de tota la xarxa urbana municipal.

3. METODOLOGIA D'ESTUDI

3.1. Tasques prèvies

3.1.1. Sol·licitud i anàlisi de la informació del municipi:

Després de la signatura del contracte es va demanar als serveis tècnics municipals tota la informació existent relacionada amb la via pública.

3.1.2. Reunió amb els responsables municipals:

A l'inici de la redacció del Pla es va mantenir una reunió entre els responsables municipals i amb l'equip tècnic redactor on es varen comentar diversos temes a considerar en la elaboració del Pla del municipi en tot allò que fa referència a la via pública.

3.1.3. Reunió amb la Comissió de Seguiment:

Es va dur a terme una reunió amb la Comissió de Seguiment per a la redacció del Pla on els representants de l'ONCE i Mifas van realitzar una sèrie de peticions les quals van ser incorporades a la metodologia d'estudi.





3.1.4. Jornada de formació:

Abans de començar amb els treballs, es va realitzar la primera Jornada de formació. Aquesta va permetre conèixer quines són les principals problemàtiques que es verifiquen en el territori.

3.2. Treball de camp

Durant el treball de camp s'han recorregut tots els trams de carrers del municipi, digitalitzant posteriorment totes les dades, combinant icones i codis de colors, per facilitar la comprensió de totes les persones que puguin tenir accés al document. En els trams del sector d'intervenció s'han realitzat els següents estudis:

3.2.1. Pendent

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





3.2.2. Amples i tipologies de voreres i existència de plataformes úniques:

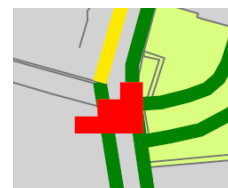
-  A - Vorera < 0.90 m
-  B - Vorera entre 0.90 m i 1.50 m
-  C - Vorera entre 1.50 m i 1.80 m
-  D - Vorera > 1.80 m
-  E - Inexistència de vorera
-  F - Carrer o camí de terra
-  G - Obres
-  H - Plataforma única existent
-  I - Carrer o camí amb paviment
-  J - Carrer esglaonat
-  K - Vorera esglaonat < 0.90 m
-  L - Vorera esglaonat entre 0.90 m i 1.50 m
-  M - Vorera esglaonat entre 1.50 m i 1.80 m
-  N - Vorera esglaonat > 1.50 m

3.2.3. Estat de les voreres i punts perillosos

Els punts perillosos són aquells elements i mobiliari urbà que per la seva situació o disseny suposen un perill per al ciutadà. Aquests es senyalen amb la mateixa iconografia que els elements i mobiliari urbà, però en aquest cas apareixen només de color vermell.

Es considera paviment en mal estat quan el paviment presenta ondulacions, deteriorament i/o ressalt per mal disseny o mala col·locació.


-  Bon estat paviment vorera
-  Mal estat paviment vorera
-  Inexistència de vorera
-  Obres



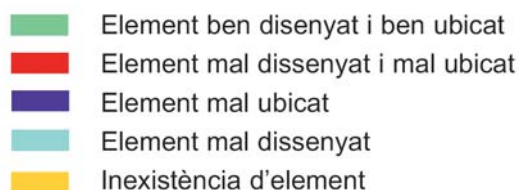
3.2.4. Guals de vianants

Per als guals de vianants s'ha classificat la tipologia d'aquesta i les següents problemàtiques: existència de ressalt, senyalització tàctil per a invidents, pendent i radi de gir.



- R** Ressalt
- I** Incidència en la senyalització tàctil per a invidents
- I +**  La senyalització tàctil per invidents és adequada d'acord amb la normativa autonòmica Decret 135/1995
- P** Pendent excessiva
- D** Radi de gir inferior a 1,20 m

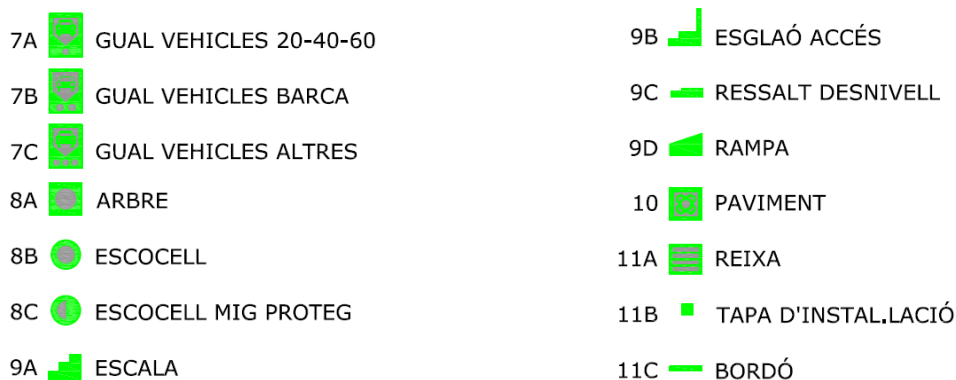
3.2.5. Elements i mobiliari urbà



També s'han fotografiat els trams de la via pública destacant aquells punts i elements representatius que serveixen tant per a explicar la seva problemàtica com per a proposar les possibles solucions.

Paral·lelament, s'ha utilitzat la següent iconografia:




ELEMENTS COMUNS D'URBANITZACIÓ



ELEMENTS URBANS DE SENYALITZACIÓ

- | | | | | | |
|----|---|--------------------------------|----|---|----------------------------|
| 18 |  | RÈTOL | 23 |  | SENYAL EN EL PAVIMENT |
| 19 |  | RÈTOL NOM DE CARRER | 24 |  | SENYAL GENERAL |
| 20 |  | RÈTOL BANDEROLA | 25 |  | SENYAL DE TRÀNSIT |
| 21 |  | BANDEROLA | 26 |  | SENYAL DE TRÀNSIT EN PARET |
| 22 |  | SENYAL D'INDICADOR D'ITINERARI | 27 |  | SENYAL LUMÍNICA |
| | | | 28 |  | PAS DE VIANANTS - ASCENSOR |























ELEMENTS URBANS D'ENLLUMENAT I SENYALITZACIÓ

- | | | | | | |
|----|---|------------------------------|----|---|-------------------------|
| 29 |  | BÀCUL - FANAL - COLUMNA | 33 |  | PAL DE LLUM O TELÈFON |
| 30 |  | APLIC (en façana) | 34 |  | SEMÀFOR |
| 31 |  | APLIC (en el paviment) | 35 |  | SEMÀFOR PER A INVIDENTS |
| 32 |  | LLUM SUSPESA (entre façanes) | 36 |  | ARMARI INSTAL.LACIONS |




ELEMENTS DE MOBILIARI URBÀ

- | | | |
|----|---|-----------|
| 37 |  | BANC |
| 38 |  | JARDINERA |
| 39 |  | PAPERERA |
| 40 |  | FONT |





ELEMENTS DE SERVEIS PÚBLICS

- | | | | | | |
|-----|---|------------------------------|-----|---|--------------------------|
| 41A |  | MARQUESINA DE BUS | 49 |  | BOCA DE METRO |
| 41B |  | PARADA DE BUS | 50 |  | EDÍCUL |
| 41C |  | CARRIL DE BUS | 51 |  | CABINA TELEFÒNICA |
| 41D |  | PLATAFORMA BUS | 52 |  | BÚSTIA DE CORREUS |
| 42 |  | TRAMVIA | 53 |  | PARQÍMETRE |
| 43 |  | APARCAMENT BICICLETES | 54 |  | SERVEIS HIGIÈNICS |
| 44 |  | CARRIL BICICLETES | 55 |  | GABINETS DE VENTIL.LACIÓ |
| 45 |  | APARCAMENT MOTOS | 56 |  | HIDRANT |
| 46 |  | APARCAMENT AUTOMÒBILS | 57A |  | CONTENIDOR |
| 47 |  | ZONA DE CÀRREGA I DESCÀRREGA | 57B |  | CONTENIDOR SUCCIÓ (TUB) |
| 48 |  | PAL DE METRO | 57C |  | CONTENIDOR RECICLATGE |








ELEMENTS PER A PROPAGANDA I INFORMACIÓ

- 58  CI (Columna d'Informació)
- 59  PIM - OPI
- 60  TAM

ELEMENTS URBANS DE TIPUS COMERCIAL

- 61  QUIOSC
- 62  QUIOSC ONCE
- 63  TERRASSES
- 64  MARQUESINA

ALTRES









- 65  ESTATUA - MONÒLIT
- 66  JOCS
- 67  SURTIDOR DE GASOLINA
- 68  DUTXA
- 69  PASARELLA
- 70  VEGETACIÓ
- 71  ELEMENT AMB VOL (>15 cm I < 2,10 m)

3.1. Diagnòstic

Amb la informació recollida en el recorregut general del municipi s'ha elaborat un informe d'anàlisi, diagnòstic i recomanacions.

3.2. Proposta general d'intervenció

Un cop introduïdes totes les dades, s'ha elaborat una Proposta general d'intervenció del Pla que inclou:

-  Ampliació o construcció de voreres
-  Reubicació d'elements
-  Reubicació d'elements en carrer esglaonat
-  Obres
-  Reubicació d'elements en plataforma única existent
-  Reubicació d'elements en camí amb paviment
-  Reubicació d'elements en camí de terra
-  Construcció de plataforma única

3.3. Fase prioritària

S'ha definit a partir de l'anàlisi realitzat, les directrius marcades pels responsables municipals, tenint en compte les peticions dels representants de l'ONCE i Mifas i les obres incloses al Pla d'actuació municipal per les properes anualitats.

3.4. Pressupost estimatiu

S'ha elaborat un Pressupost estimatiu del tot l'àmbit estudiat.

El mateix ha estat subdividit en tres Capítols:

- a. Manteniment
- b. Pla d'actuació municipal
- c. Accessibilitat

Al davant del Pressupost s'adjunta un Plànol que inclou tots els trams numerats per facilitar la seva ubicació.

4. DESCRIPCIÓ URBANÍSTICA DEL MUNICIPI

4.1 Morfologia del terme municipal

La ciutat de Girona és situada a la confluència dels rius Onyar, Güell, Galligants i Ter, a una altitud de 70 m, a l'anomenat pla de Girona.

La ciutat de Girona limita amb els següents municipis:

- Sarrià de Ter al Nord – Oest
- Sant Julià de Ramis al Nord – Est
- Celrà, Juià i Bordils a l'Est
- Quart al Sud – Est
- Fornells de la Selva i Vilablareix al Sud - Oest
- Salt i Sant Gregori a l' Oest

El terme municipal de Girona està quasi del tot ocupat per la ciutat a causa de les incorporacions i les agregacions dels pobles veïns durant el segle XX. Aquestes poblacions van ser Santa Eugènia de Ter, Sant Daniel i Palau-sacosta, i també una petita part dels termes municipals de Sant Gregori i Celrà. De sant Gregori s'incorporà Domeny, Sant Ponç i Taialà i de Celrà el poble de Campdorà.

Girona resulta lloc de pas gairebé obligat per als qui vulguin anar de Barcelona a França, ja sigui a través de l'autopista AP-7 o bè per la N-II. La xarxa de comunicacions queda completada amb la línia de ferrocarril de Barcelona a Portbou.

El nucli antic de la ciutat és situa a la falda de la muntanya, entre els rius Onyar i Galligants. L'eixample de la ciutat ha crescut per la zona més plana del terme, entre els rius Onyar i Güell.

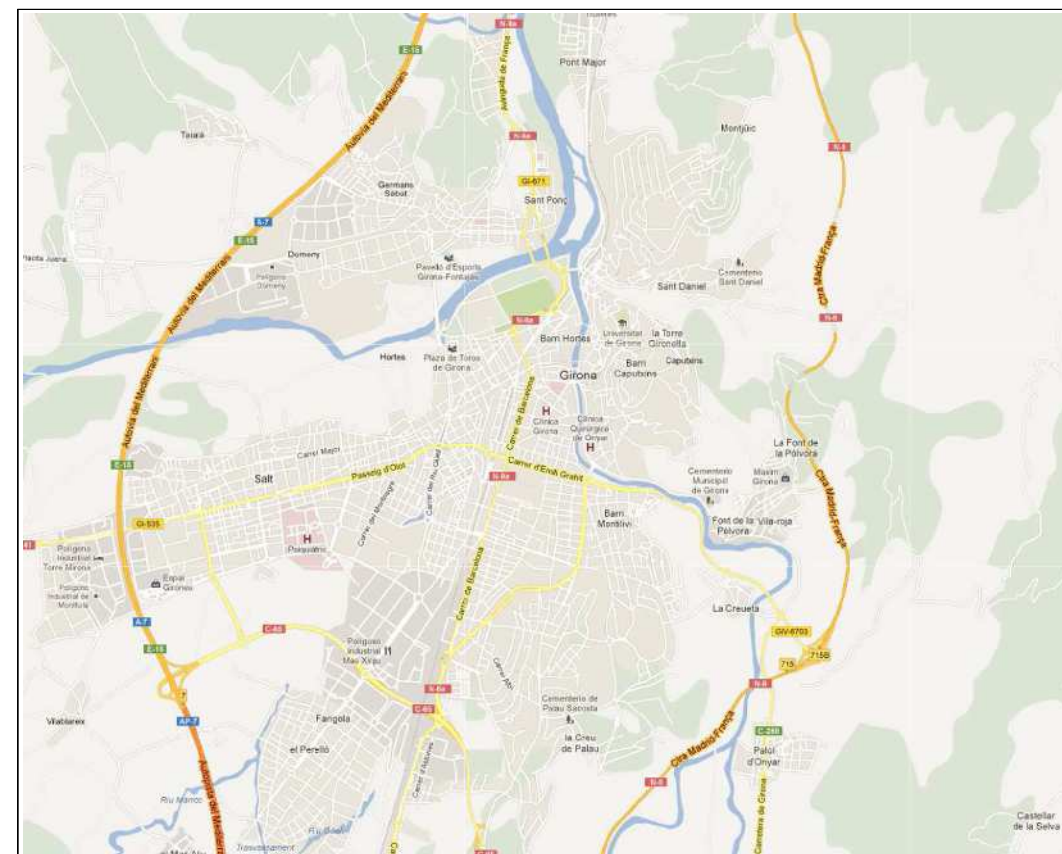
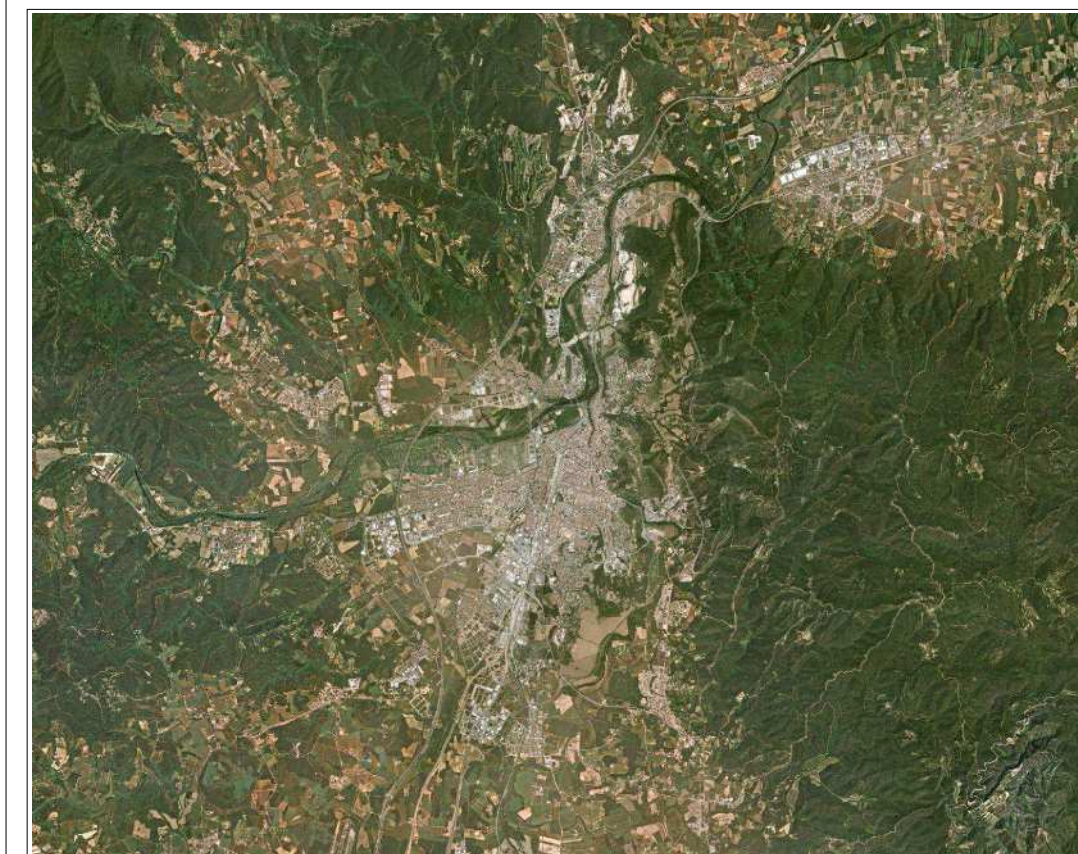
4.2. Plànol Nº 1: Ubicació del municipi

S'adjunta:



PLÀNOL 1: UBICACIÓ DEL MUNICIPI

 Girona



Font <http://maps.google.es>

