ciudades x todos
FONOLLÁ · ARQUITECTURA

Plan de accesibilidad de Montilla

Volumen IV
Complementos del Plan

Capítulo IV
Propuesta de Ordenación de la Vía Pública

Fundación ONCE
MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES
SECRETARÍA GENERAL DE ASUNTOS SOCIALES
INSTITUTO DE MIGRACIONES Y SERVICIOS SOCIALES
UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

SUMARIO - Plan de accesibilidad de Montilla

Memoria de la comarca — **Volumen I**

Normativa de accesibilidad — **Volumen II**

Plan de actuación — **Volumen III**

Plan de actuación en la Vía Pública	Capítulo I
Presupuesto Reducido	Anexo I
Presupuesto Ampliado	Anexo II
Plan de actuación en la Edificación	Capítulo II
Plan de actuación en el Transporte	Capítulo III
Plan de actuación en la Comunicación	Capítulo IV
Resumen de Presupuestos del Plan	Capítulo V

Complementos del plan — **Volumen IV**

Prediagnóstico de movilidad	Capítulo I
Propuesta de ordenanza	Capítulo II
Participación ciudadana	Capítulo III
Propuesta de Ordenación de la Vía Pública	Capítulo IV
Tutelaje 1: curso básico de formación y unificación de criterios	Capítulo V
Tutelaje 2: consultoría de proyectos, obras y compras	Capítulo VI
Banco de imágenes	Capítulo VII
Difusión	Capítulo VIII

Montilla

ciudadanía todos

Escala 1:100

Árbol

Banco

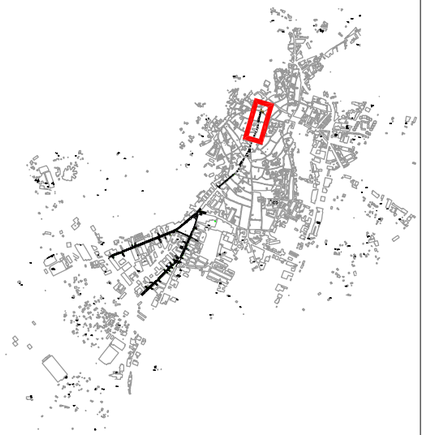
Carril de circulación

Carril de aparcamiento

Plaza estacionamiento reservada

Propuesta de solución al problema de la protección de los escalones en la calle Corredera. La solución pasa por la construcción de un banco longitudinal que absorbe en su ancho el desarrollo de dichos escalones.

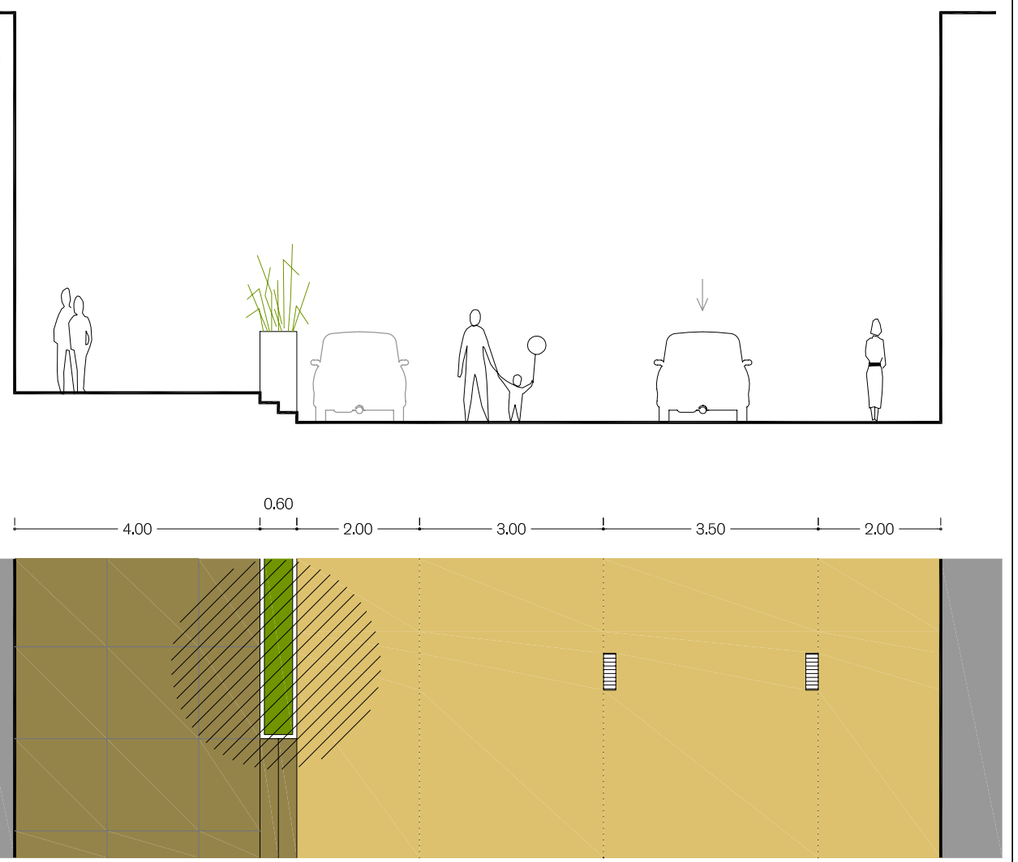
A su vez, se propone la supresión de todos los elementos con una altura inferior a 0,90 m.



Montilla

ciudades x todos
FONCILLA • ARQUITECTURA

Escala 1:1000



Escala 1:100

Árbol

Banco

Carril de circulación

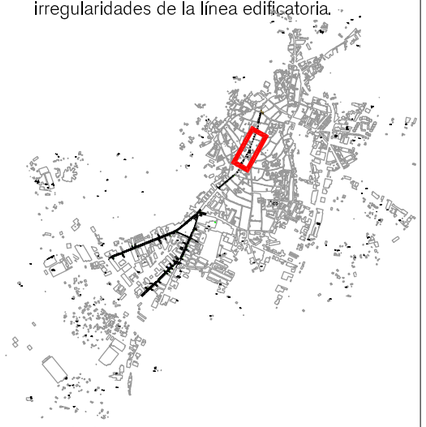
Carril de aparcamiento

Plaza estacionamiento reservada

Ls propuesta para dotar de un acceso accesible al Ayuntamiento y a los edificios colindantes pasa por la construcción de una plaza elevada respecto al nivel de la calle. A ella se accede frontalmente mediante unas escaleras o tangencialmente mediante una rampa.

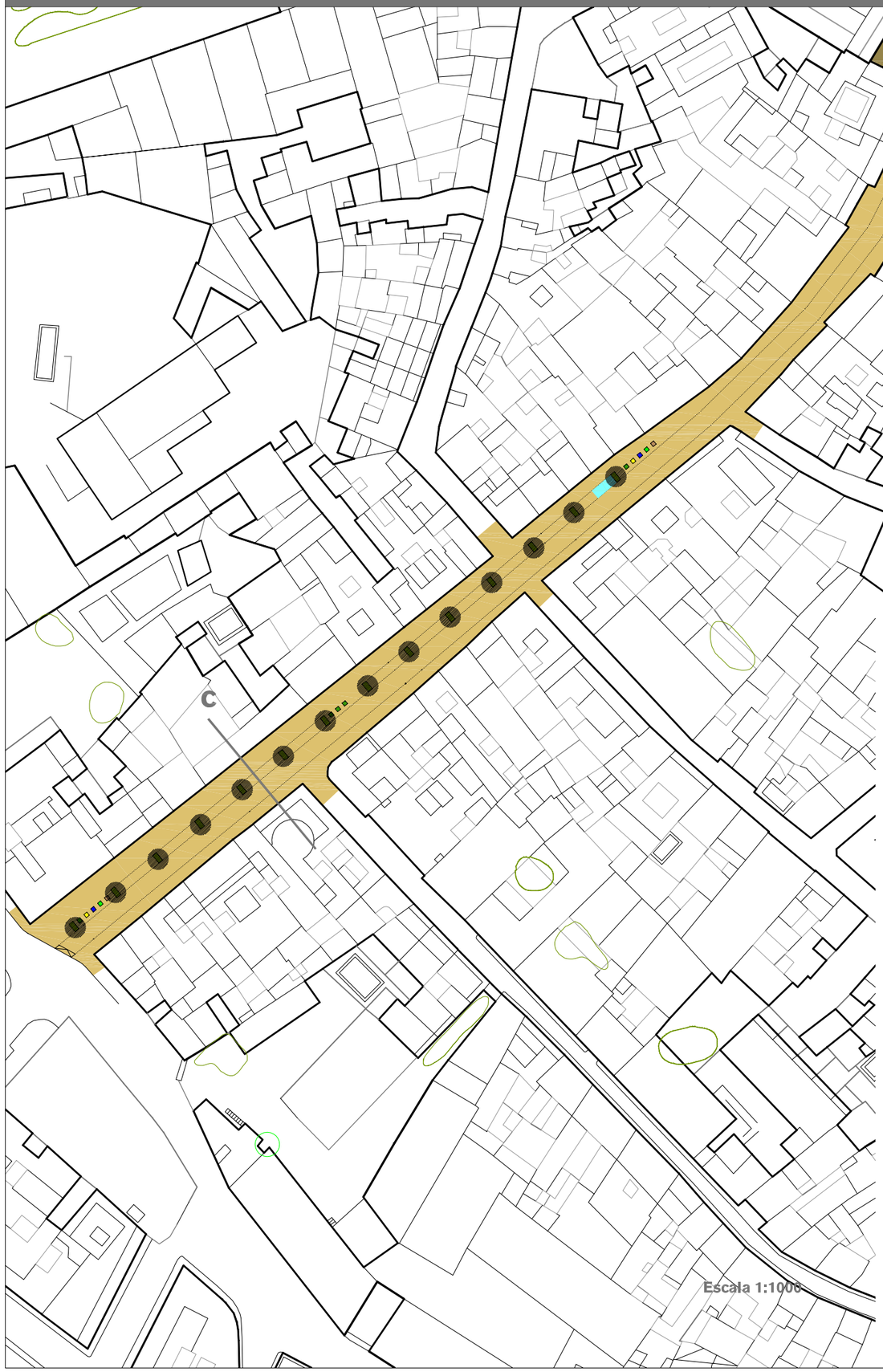
Se reservan unas plazas de aparcamiento reservadas para emergencias, policía o autoridades.

En cuanto a la construcción de la plataforma única, el carril de circulación quedará delimitado por la reja de recogida de aguas. La franja peatonal irá creciendo y disminuyendo de ancho para absorber las irregularidades de la línea edificatoria.

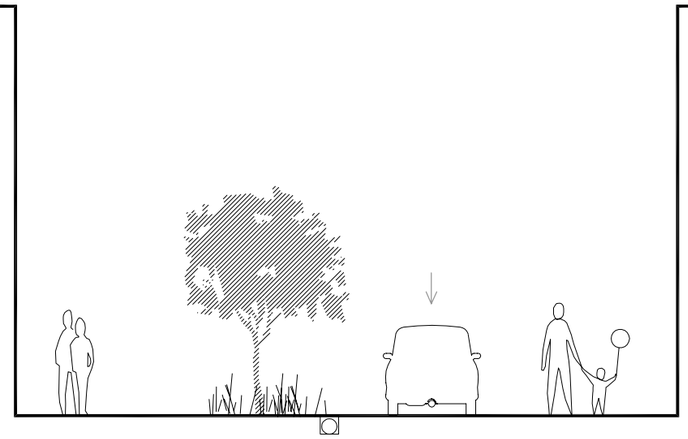


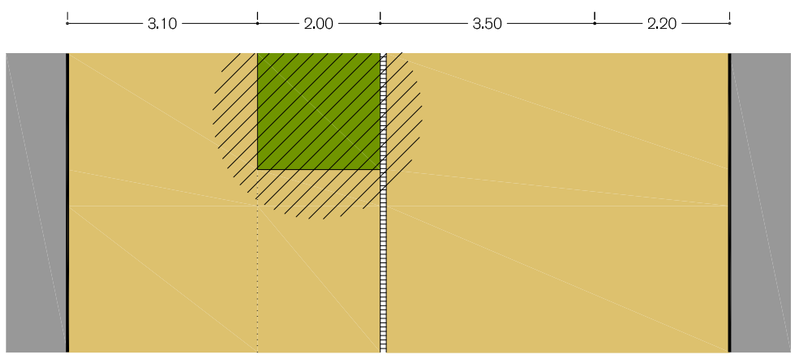
Montilla

ciudades x todos
FONOLLA • ARQUITECTURA



Escala 1:1000





Escala 1:100

Árbol

Banco

Carril de circulación

Carril de aparcamiento

Plaza estacionamiento reservada

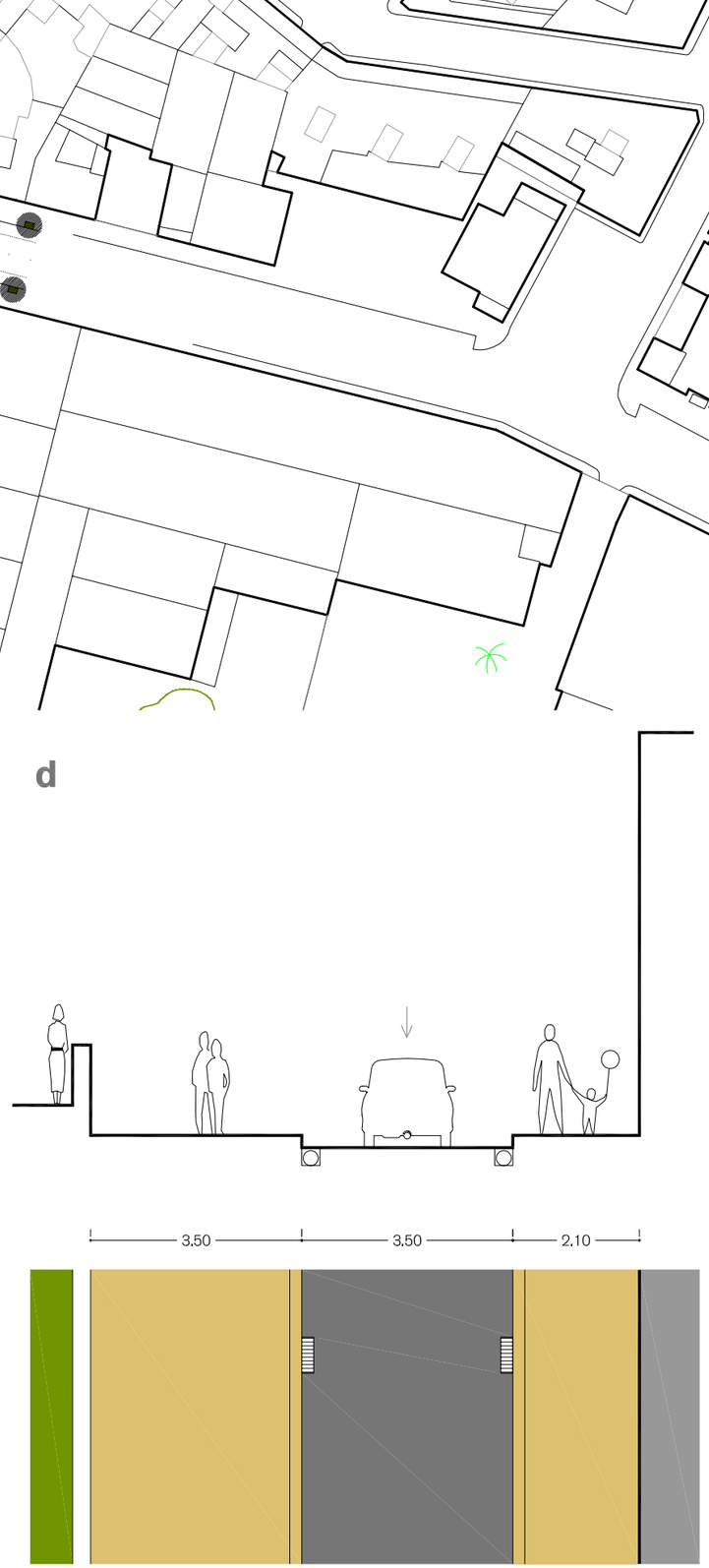
Propuesta de plataforma única con un carril de aparcamiento para carga y descarga o para estacionamiento de vecinos, según convenga.

La línea de árboles acota la zona destinada a este uso además de albergar la línea de contenedores enterrados. En los momentos que no se pueda estacionar, el intervalo de colocación de los alcorques permite tener una sensación plena de la calle como unidad peatonal.

Montilla

ciudades x todos
FONCILLA • ARQUITECTURA

Escala 1:1000

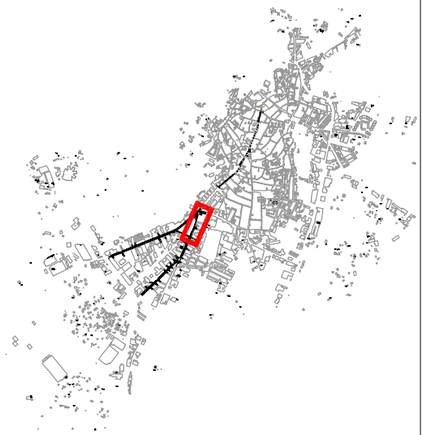


Escala 1:100

- Árbol
- Banco
- Carril de circulación
- Carril de aparcamiento
- Plaza estacionamiento reservada

Debido al gálibo de la calle, se propone un solo carril de circulación y ninguno de aparcamiento. La calzada se prevé de 3,50 metros para acoger posibles vehículos de emergencia, camiones, tractores...

La acera, al llegar a los cruces, continúa a nivel y son los coches cuando se incorporan a las calles secundarias quienes deben dejar paso a los peatones. Se consigue un mayor respeto a los peatones y una reducción notable de la velocidad de circulación.



Montilla

ciudades x todos
FONOLLA • ARQUITECTURA

Escala 1:1000

Escala 1:100

Árbol

Banco

Carril de circulación

Carril de aparcamiento

Plaza estacionamiento reservada

El propio ancho de la acera en este tramo (mediante una pendiente transversal permitida), es capaz de absober la doble altura del bordillo en determiados puntos.

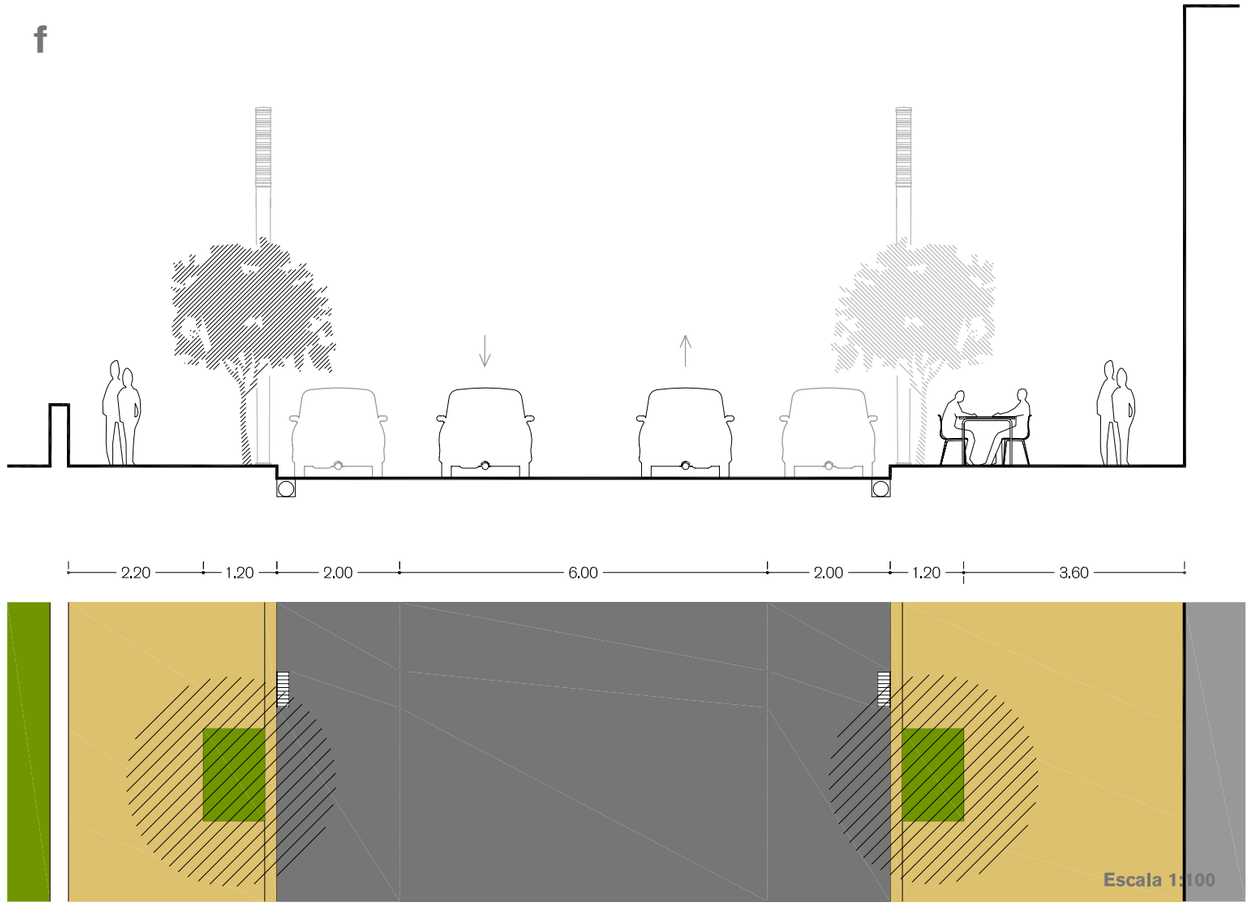
Recuperamos el carril de aparcamiento a lado y lado de la calzada.

Los contenedores de reciclage se colocarán como sistema en las calles transversales a la principal con lo que se consigue un estrangulamiento en la embocadura de la calle. Mediante esta colocación ayudamos a que los vehículos moderen la velocidad en los giros

Montilla

ciudades todos
FONOLLÁ ARQUITECTURA

Escala 1:1000



Escala 1:100

Árbol

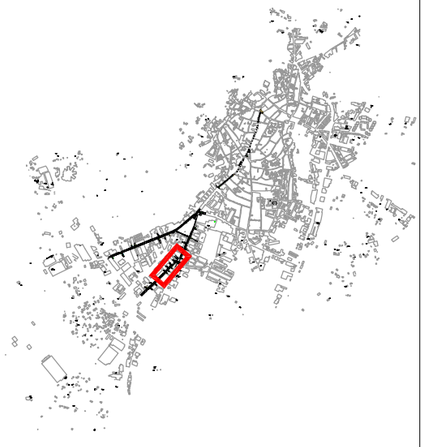
Banco

Carril de circulación

Carril de aparcamiento

Plaza estacionamiento reservada

Se propone una acera ancha delante de todo el tramo de la calle pues alberga diferentes centros de enseñanza. A la vez, la acera opuesta dispone del ancho suficiente para albergar las terrazas de los bares actuales.



Montilla

ciudades x todos
FONOLLÁ ARQUITECTURA

Árbol

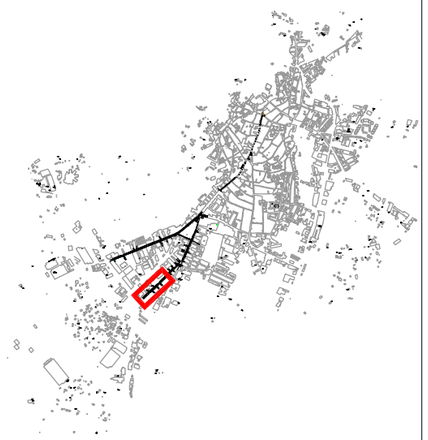
Banco

Carril de circulación

Carril de aparcamiento

Plaza estacionamiento reservada

Escala 1:1000



Montilla

ciudades x todos
FONOLLÁ ARQUITECTURA

Depósito de Agua

Árbol

Banco

Carril de circulación

Carril de aparcamiento

Plaza estacionamiento reservada

Escala 1:1000

Montilla

ciudades x todos
FONOLLÁ ARQUITECTURA

Depósito de Agua

Escala 1:1000

Árbol

Banco

Carril de circulación

Carril de aparcamiento

Plaza estacionamiento reservada

Montilla

ciudades X todos
FONOLLÁ ARQUITECTURA

Escala 1:100

Árbol

Banco

Carril de circulación

Carril de aparcamiento

Plaza estacionamiento reservada

Se propone un ensanchamiento de las aceras, hecho que a la vez posibilita un estrechamiento de la calzada. Conseguimos un tránsito más lento y una reducción tanto del peligro de accidentes como de contaminación sonora.

La acera, al llegar a los cruces, continúa a nivel y son los coches cuando se incorporan a las calles secundarias quienes deben dejar paso a los peatones. Se consigue un mayor respeto a los peatones y una reducción notable de la velocidad de circulación.

Montilla

ciudades x todos
FONOLLÁ ARQUITECTURA

Objetivos del Pliego - Los itinerarios peatonales

El objetivo del Plan consisite en establecer los cimientos de un cambio de orientación en el que habrá que poner más acento en la accesibilidad y en su significado. Se deberá garantizar la accesibilidad universal en todo espacio público donde sea físicamente posible.

Se deberán definir los criterios de accesibilidad a seguir en las reformas urbanísticas de cada localidad para garantizar la mobilidad a pie, que sin duda promoverán la revitalización y el dinamismo social del espacio, sin perder en ningún momento la personalidad de cada una de las zonas a intervenir.

El pueblo en el mundo

Los ejemplos de peatonalización, cada vez se extienden más y con más éxito a lo largo de las ciudades del mundo. La preocupación por una mejora de la calidad del espacio público repercute muy favorablemente sobre los ciudadanos y la relación con su entorno.
Al contrario de lo que puede parecer, una actuación como ésta, supone un incremento de la seguridad en la vía pública, a parte de ofrecer otros muchos beneficios tanto para la ciudad como para sus habitantes.
Los objetivos a alcanzar pasan directamente por hacer un uso más racional del automóvil dentro de los cascos urbanos. La minoración del tránsito y el control de la velocidad son las consecuencias directas de la peatonalización. La reducción de las emisiones sonoras, contaminación y control de la vía pública por parte de los peatones vienen después.

Barcelona

Calle Masferrer i Bosch - Barcelona

Calle Horta - Barcelona

Calle Bonsuccés - Barcelona

Calle Alt de Mariner - Barcelona

Calle Portal de l'Àngel - Barcelona

Calle Enric Granados - Barcelona

Montilla

Otros ejemplos:

Reus

Roda de Ter

Torelló

Torelló

Torelló

Pollença

Pollença

Pollença

Pollença

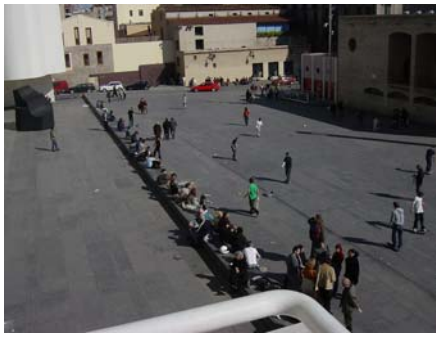
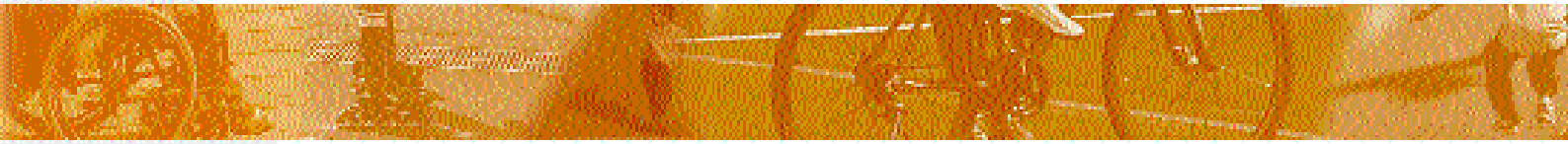
Cardedeu

Cardedeu

Cardedeu

Barcelona

Barcelona


Barcelona