

03.

Indicadores relacionados con la **movilidad y los servicios**

11. Proximidad a paradas de transporte público de superficie
12. Proximidad a red de bicicletas
13. Proximidad y dotación de plazas de aparcamiento para bicicletas
14. Proximidad y dotación de plazas de aparcamiento para el vehículo privado
15. Distribución urbana de mercancías
16. Servicios técnicos

OBJETIVO ESTRATÉGICO:

Favorecer la accesibilidad espacial al transporte público

LÍNEA DE ACTUACIÓN:

Acceso a pie o en vehículos de dos ruedas a la red de transporte público. Proporcionar información sobre la potencialidad de uso y la funcionalidad real de una determinada red de autobuses, a través de su proximidad a las áreas donde habita la población y a los puntos de generación y atracción de viajes en la ciudad.

11. INDICADOR

PROXIMIDAD A PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SUPERFICIE

Fórmula de cálculo:

Tramos de calle con cobertura de transporte público (m. lineales) / metros lineales totales * 100

ACCESO A PARADA/AS DE TRANSPORTE PÚBLICO A UNA DISTANCIA INFERIOR DE 300 METROS DESDE CUALQUIER PUNTO DE LA CIUDAD.

CONSTRUCCIÓN DE UNA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO EXCLUSIVA, SEGREGADA DEL RESTO DE MODOS DE TRANSPORTE

APLICACIÓN FÓRMULA DE CÁLCULO: SUPERFICIE TOTAL ACTUACIÓN

REPRESENTACIÓN GRÁFICA: TRAMO DE CALLE

URBANISMO DE LOS 3 NIVELES: SUPERFICIE

CARÁCTER: OBLIGATORIO

Diseñar una ciudad de distancias cortas, donde el acceso de la población al transporte público sea prioritario. Se considera una red de transporte público accesible cuando los desplazamientos a pie hasta la parada más próxima no superan los cinco minutos (ámbito de influencia medio de 300 metros).

**MARCO CONCEPTUAL:**

Los medios de transporte público tienen un papel clave en el modelo de movilidad sostenible para reducir la dependencia respecto al automóvil y poder absorber la demanda prevista en los nuevos desarrollos. Es importante vincular la urbanización y los equipamientos al desplazamiento preferente en transporte público, a pie y en bicicleta.

Más allá de un correcto diseño de las redes de transporte público y de sus frecuencias, la accesibilidad a las paradas de esa red, es decir, la cobertura que ofrezcan al territorio donde se asientan, es un factor fundamental para el éxito de la planificación. El acceso a paradas de transporte público se configura como eje clave en la promoción de una movilidad racional, sostenible y democrática.

Se considera que existe una buena accesibilidad cuando desde cualquier parte del viario público puede accederse en 5 minutos (300 m) a una parada de transporte público, lo que equivale a dar cobertura al total de la población.

RESUMEN METODOLÓGICO:**1. Entidades cartográficas de base**

- Paradas de transporte público
- Tramos de calle

Radio cobertura (metros)	Tiempo de acceso * (minutos)
300	< 5

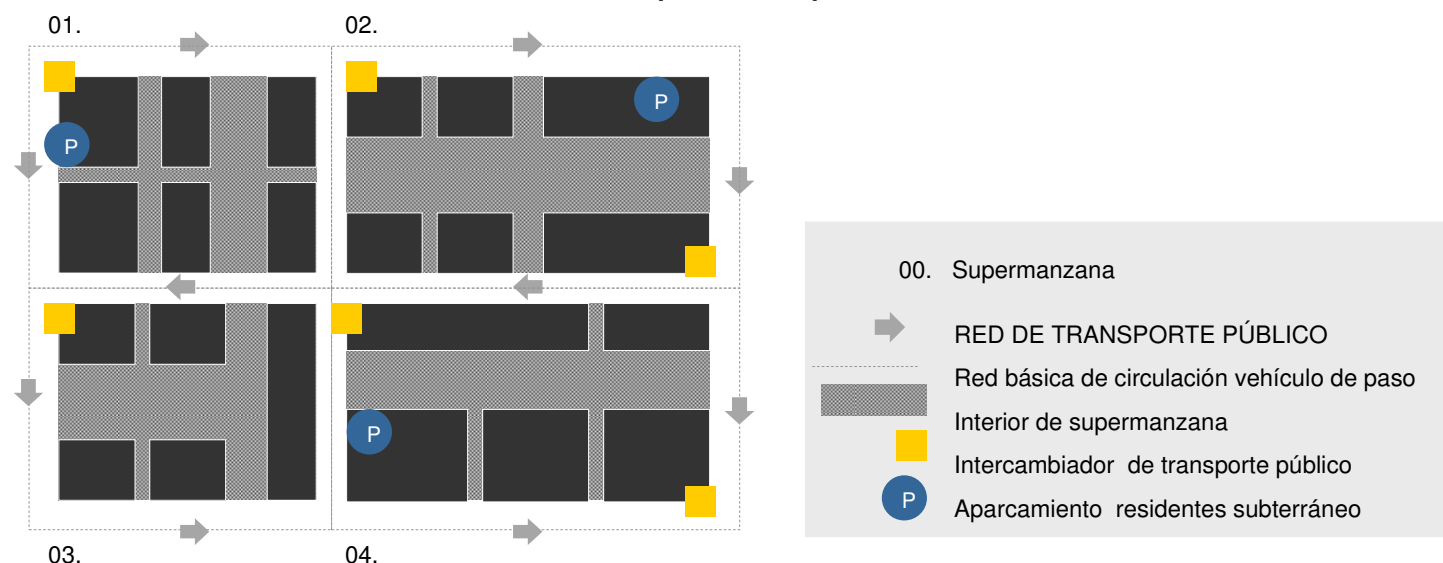
* Velocidad a pie considerada: 4Km/h

2. Proceso de cálculo

1. Área de influencia de 300metros en torno a las paradas de autobús.
2. Área de influencia de 500metros en torno a las estaciones de ferrocarriles y metro.
3. Intersección espacial entre el área resultante y los tramos de calle y población que restan dentro del perímetro.

3. Resultado

Mapa temático de acceso a paradas de transporte público. Tramos de calle y población cubierta.

ANÁLISIS GRÁFICO. La red de autobuses en el esquema de supermanzana

OBJETIVO ESTRATÉGICO:

Favorecer el uso de la bicicleta como vehículo de desplazamiento urbano.

LÍNEA DE ACTUACIÓN:

Favorecer la accesibilidad a la red básica de bicicletas de la ciudad. Diseñar una red de calidad que sea accesible en tiempo y distancia a toda la ciudadanía y desde cualquier punto de la ciudad, que contribuya a consolidar la bicicleta como medio de transporte habitual para los desplazamientos urbanos.

12. INDICADOR**PROXIMIDAD A RED DE BICICLETAS****Fórmula de cálculo:**

Tramos de calle con cobertura a la red de bicicleta (m. lineales) / metros lineales totales * 100

ACCESO A RED DE BICICLETAS A UNA DISTANCIA INFERIOR DE 300 METROS DESDE CUALQUIER PUNTO DE LA CIUDAD.

CONSTRUCCIÓN DE UNA RED DE CARRILES PARA BICICLETAS SEGREGADA DEL RESTO DE MODOS DE TRANSPORTE

APLICACIÓN FÓRMULA DE CÁLCULO:	SUPERFICIE TOTAL ACTUACIÓN
REPRESENTACIÓN GRÁFICA:	TRAMO DE CALLE
URBANISMO DE LOS 3 NIVELES:	SUPERFICIE
CARÁCTER:	OBLIGATORIO

Se considera un nivel de acceso aceptable aquel que permite que toda la ciudadanía pueda acceder a la red de bicicletas en menos de 1 minuto en bicicleta o de 5 minutos a pie. Este tiempo de acceso se traduce en un ámbito de influencia de 300 m desde los ejes de los tramos que conforman la red y desde el resto de elementos que complementan el propio trazado de la red: puntos de estacionamiento, servicios destinados a la bicicleta, etc.

**MARCO CONCEPTUAL:**

La bicicleta en el reparto modal tiene un papel fundamental para la movilidad generada en los futuros desarrollos urbanos. Una buena infraestructura favorece el uso de esta alternativa de transporte de manera habitual, tanto para desplazamientos internos a escala de barrio como para desplazarse entre sectores y el resto de la ciudad.

La bicicleta se convierte en un verdadero modo de transporte si cuenta con una red propia interconectada en todo el territorio y segregada de los otros modos de transporte de superficie, con dotación de aparcamientos seguros y acondicionamiento de las diversas unidades de transporte público para el transporte de bicicletas.

Al igual que en caso del acceso a las paradas de transporte público, la accesibilidad a la propia red de bicicletas, es decir, la cobertura que ofrezcan al territorio donde se asientan, es un factor fundamental para el éxito de la planificación y se configura como eje clave en la promoción de una movilidad racional, sostenible y democrática.

Una buena red de bicicletas urbana será aquella que esté compuesta por:

[1] Red básica para bicicletas formada por carriles bici segregados del tráfico motorizado y de la acera en los principales ejes de conexión de la ciudad, que permita realizar los trayectos más largos de forma rápida y segura, conectando entre sí los distintos barrios de la ciudad y los principales puntos de interés urbanos.

[2] Red de proximidad a escala de barrio que transcurra por las calles con tráfico de paso restringido, donde se dan las condiciones necesarias para que las bicicletas puedan circular por espacios compartidos con el tráfico de proximidad, las personas que se desplazan a pie, la carga y descarga, etc., convenientemente señalizada y que permita el acceso a todos los equipamientos de la ciudad.

RESUMEN METODOLÓGICO:**1. Entidades cartográficas de base**

- Red de bicarriles
- Tramos de calle

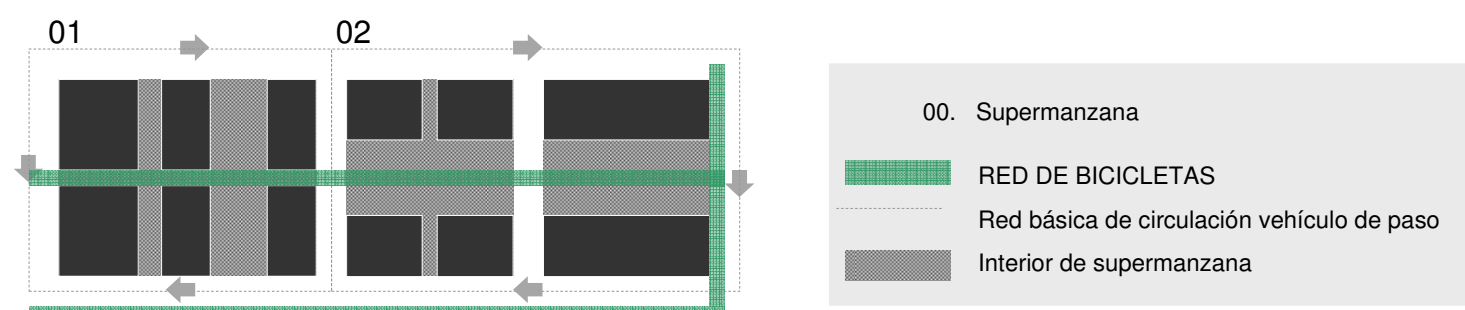
Radio cobertura (metros)	Tiempo de acceso * (minutos)
300	< 1
* Velocidad en bicicleta considerada: 15Km/h	

3. Proceso de cálculo

1. Área de influencia de 300 metros entorno a la red de bicicletas
2. Intersección espacial entre el área resultante y los tramos de calle y población que restan dentro del perímetro.

4. Resultado

Mapa temático de acceso a la red de bicicletas. Tramos de calle y población cubierta.

ANÁLISIS GRÁFICO. La red de bicicletas en el esquema de supermanzana

OBJETIVO ESTRATÉGICO:

Favorecer el uso de la bicicleta como vehículo de desplazamiento urbano. Habilitar espacios destinados al aparcamiento de este tipo de vehículos.

LÍNEA DE ACTUACIÓN:

Planificación y control del aparcamiento de bicicletas en el ámbito urbano.

13. CONDICIONANTE

ACCESO A UNA DISTANCIA INFERIOR DE 300 METROS

PROXIMIDAD Y DOTACIÓN DE APARCAMIENTO PARA BICICLETAS

RESERVA DE PLAZAS DE APARCAMIENTO PARA BICICLETAS FUERA DE LA VÍA PÚBLICA (SUBSUELO).

APLICACIÓN FÓRMULA DE CÁLCULO: SUPERFICIE TOTAL ACTUACIÓN

REPRESENTACIÓN GRÁFICA: DOTACIÓN APARCAMIENTO

URBANISMO DE LOS 3 NIVELES: SUBSUELO

CARÁCTER: OBLIGATORIO

El cálculo de los requerimientos sobre el número de plazas de aparcamiento para bicicletas permite designar el espacio necesario para dicho uso en los equipamientos urbanos, en el interior de los edificios de viviendas y en los aparcamientos subterráneos, con el fin de dar respuesta a la demanda de estacionamiento generada por el uso de este medio de transporte en las ciudades.

PLAZAS MÍNIMAS DE APARCAMIENTO PARA BICICLETAS		
Ubicación	Tipo de equipamiento	Nº mínimo de plazas
Vivienda		Mínimo de: 2 plazas por vivienda o 2 plazas cada 100 m2 de techo o fracción
Equipamientos	Abasto y consumo	1 plaza cada 100 m2 de techo o fracción
	Oficinas	1 plaza cada 100 m2 de techo o fracción
	Uso industrial	1 plaza cada 100 m2 de techo o fracción
	Docentes	5 plazas cada 100 m2 de techo o fracción
	Deportivos	5 plazas cada 100 plazas de aforo del equipamiento
	Culturales - recreativos	5 plazas cada 100 plazas de aforo del equipamiento
	Sanitarios - asistenciales	1 plaza cada 100 m2 de techo o fracción
	Administrativos	1 plaza cada 100 m2 de techo o fracción
	Otros equipamientos públicos	1 plaza cada 100 m2 de techo o fracción
Zonas Verdes		1 plaza cada 100 m2 de suelo
Franja costera		1 plaza cada 10 m de playa
Intercambiadores modales	Estaciones de metro	1 plaza cada 30 plazas de circulación
	Estaciones de ferrocarril	1 plaza cada 30 plazas de circulación
	Estaciones de autobuses interurbanas	1 plaza cada 50 plazas de circulación

**MARCO CONCEPTUAL:**

La falta de espacios seguros es uno de los factores que frenan el uso de la bicicleta en las ciudades. Por esta razón, es requisito indispensable dotar la red de bicicletas de un número mínimo de plazas de aparcamiento a lo largo de los itinerarios y en los puntos de atracción de viajes, y adaptados al aparcamiento de corto o largo estacionamiento. Los aparcamientos deben estar protegidos de los fenómenos meteorológicos y del riesgo de robo y deben favorecer la combinación de la bicicleta y otros medios de transporte en los intercambiadores modales.

Los principales criterios para la localización del aparcamiento público de bicicletas son:

- Visibilidad. Los aparcamientos deben ser fácilmente visibles desde el espacio por donde circulan los usuarios de bicicletas.
- Acceso. Deben tener un acceso fácil y cómodo e integrarse en el espacio público sin suponer una molestia para el resto de usuarios. Para los subterráneos, la entrada tiene que estar cercana al acceso desde la calle, pero evitando las entradas para viandantes y automóviles. Debe evitarse también su interferencia con zonas de carga y descarga.
- Seguridad. Es necesario localizar los aparcamientos en zonas transitadas por viandantes, donde haya actividad o ventanas de oficinas. La mejor opción es situarlos en los espacios interiores de los equipamientos (patios, jardines, vestíbulos) o intercambiadores modales.
- Adaptados a los requerimientos. La tipología de aparcamiento se debe adecuar a la demanda de estacionamiento en cada caso: larga duración, proximidad a los puntos de acceso, etc.
- Iluminación y señalización. Las zonas de aparcamiento tienen que estar bien iluminadas y señalizadas para protegerlas frente robos, por seguridad y prevención de accidentes.
- Número de plazas. En los equipamientos urbanos y en especial en los educativos, culturales y deportivos, la reserva de plazas se hará conforme la dotación mínima especificada en el Plan Especial de Indicadores.
- Evitar el conflicto con los viandantes y con los automóviles. Los aparcamientos no deben impedir el paso de los viandantes y hace falta separarlos de los carriles de circulación mediante un espacio y barreras físicas

ANÁLISIS GRÁFICO. Aparcamiento subterráneo para bicicletas

Aparcamiento intermodal en estación de ferrocarril. Strasbourg



Sistema Biceberg. Fuente: www.biceberg.es/

OBJETIVO ESTRATÉGICO:

Política de aparcamiento sostenible, en coherencia de un menor uso del automóvil.

LÍNEA DE ACTUACIÓN:

Planificar y controlar el aparcamiento en el espacio público. Exigir la redacción de planes de movilidad en el planeamiento urbanístico (ya sea de nuevos tejidos o de existentes) con resolución del aparcamiento necesario según las previsiones de movilidad privada del plan, en espacios propios y adecuados.

14. CONDICIONANTE**ACCESO Y DOTACIÓN DE APARCAMIENTO PARA EL VEHICULO PRIVADO**

APLICACIÓN FÓRMULA DE CÁLCULO:	SUPERFICIE TOTAL ACTUACIÓN
REPRESENTACIÓN GRÁFICA:	VARIABLE
URBANISMO DE LOS 3 NIVELES:	SUBSUELO
CARÁCTER:	OBLIGATORIO / RECOMENDABLE

ACCESO A APARCAMIENTO PRIVADO Y PÚBLICO A UNA DISTANCIA INFERIOR DE 300 METROS PERO NO ANEXO A LA VIVIENDA (PARA EL PRIVADO) Y FUERA DE LA VÍA PÚBLICA (SUBSUELO)

RESERVA MÁXIMA DE UNA PLAZA DE APARCAMIENTO POR FAMILIA EN PLANTA SÓTANO DE VIVIENDA

La respuesta a la necesidad generada tanto por la demanda residencial como por la demanda foránea de plazas de aparcamiento tiene que ser cubierta por una oferta adecuada fuera del espacio público.

**MARCO CONCEPTUAL:**

La ocupación de la calzada por parte del vehículo privado es una constante en la mayoría de ciudades. Como consecuencia se reduce la disponibilidad de espacio público para el ciudadano y, sobre todo, se impide que éste pueda desarrollar con plenitud las actividades que le son propias como la estancia, el desplazamiento y las relaciones sociales.

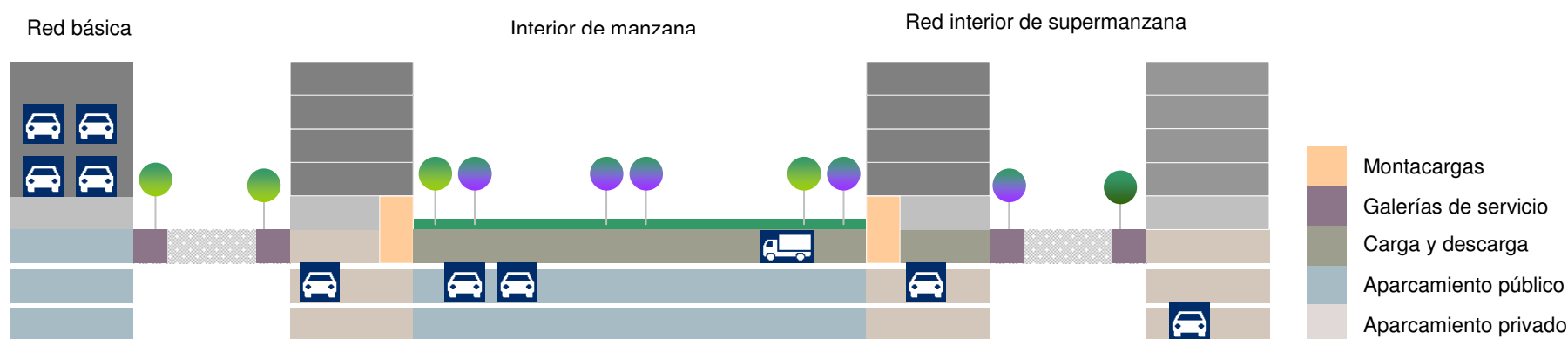
La planificación y gestión de los aparcamientos debe disuadir el uso del transporte privado, liberando del espacio público el aparcamiento en superficie y ofreciendo alternativas de transporte público.

La eliminación de plazas en superficie lleva asociada la construcción de aparcamientos subterráneos con acceso desde la red básica de circulación, de modo que cualquier ciudadano pueda dejar su vehículo y pueda desplazarse a pie (recorriendo menos de 300 metros) al centro de cualquiera de las entidades urbanas residenciales.

En referencia a la dotación de aparcamiento en el interior de los edificios, la ratio empleada es de una plaza por unidad de vivienda o por cada setenta y cinco metros cuadrados de edificación. Como medida complementaria, se recomienda que la relación vivienda-plaza de aparcamiento no se dé en el mismo edificio, sino que se ubique en el subsuelo de otro edificio cercano (a menos de 300 metros), de manera que el vehículo privado y el transporte público se equiparen en la primera etapa de acceso a pie.

- El subsuelo de las calzadas perimetrales de las supermanzanas sirven para dar respuesta a la demanda residencial de plazas de aparcamiento. La gestión adecuada de estas plazas permiten tener a cada residente su plaza de aparcamiento a menos de 300 m. de su casa y a la vez disponer del subsuelo de los edificios para ubicar recursos que fomenten la movilidad sostenible.

- La posibilidad de crear plazas de aparcamiento en altura (por ejemplo en edificios de equipamientos de nueva creación) permite rescatar al espacio público del dominio cada vez mayor a la que las necesidades de la movilidad lo tienen sometido, aligerando la presencia del vehículo privado en el mismo.

ANÁLISIS GRÁFICO. Ejemplo de diseño de ciudad subterránea para el aparcamiento y la carga y descarga

OBJETIVO ESTRATÉGICO:

Organizar la distribución urbana de mercancías disminuyendo las fricciones que genera la carga y descarga en el espacio público y habilitar espacios adecuados para pequeños puntos limpios dentro del tejido urbano.

LÍNEA DE ACTUACIÓN:

Exigir esquemas de distribución logística sostenible para nuevos barrios. Integrar en los planes de rehabilitación los mismos esquemas de distribución logística y prever en los planes urbanísticos la implantación de plataformas logísticas para la distribución urbana. Minimizar los impactos derivados de la recogida selectiva derivados de la gestión y las afectaciones negativas sobre el espacio público y las personas.

15. CONDICIONANTE

PLATAFORMA LOGÍSTICA URBANA

APLICACIÓN FÓRMULA DE CÁLCULO:	SUPERFICIE TOTAL ACTUACIÓN
REPRESENTACIÓN GRÁFICA:	IDENTIFICACIÓN PLATAFORMAS
URBANISMO DE LOS 3 NIVELES:	SUBSUELO
CARÁCTER:	OBLIGATORIO / RECOMENDABLE



SIG

HABILITAR ESPACIOS PARA LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS FUERA DE LA CALZADA (SUBSUELO). UBICACIÓN DE PUNTOS LIMPIOS

Las plataformas logísticas se caracterizan por concentrar el tráfico de vehículos de distribución urbana en puntos estratégicos concretos de la red urbana, posibilitando una rotura de carga del transporte de mercancías, para después realizar una distribución capilar de corta distancia, y además, las mercancías pueden ser almacenadas y agrupadas según las necesidades del destino final.

La plataforma logística habilita un espacio (con entrada independiente a las mercancías) para que se convierta en el punto de acopio en el que los sistemas de recogida habituales realizarían la carga de los residuos acumulados, reduciendo el tiempo de recogida y su paso por el interior de la supermanzana.

MARCO CONCEPTUAL:

La distribución descentralizada de mercancías a través de plataformas logísticas en el subsuelo resuelve, en buena medida, las posibles fricciones y la obstaculización del viario derivadas de la congestión del tráfico en el espacio público (dobles filas, estacionamientos, etc.).

La generación de nuevos aparcamientos subterráneos conectados a vías básicas y la reserva de espacio para plataformas logísticas, permite el acceso de vehículos de cierto tamaño y una distribución sin ruidos (con medios eléctricos) en horarios que no suponen ningún conflicto para el funcionamiento de la ciudad ni para los ciudadanos.

La construcción de plataformas logísticas permite una rotura de carga de las actividades comerciales y de las oficinas de manera segregada. Estas plataformas son Centros de Distribución Urbana (CDU) que concentran la distribución de gran volumen de aquellos vehículos de grandes dimensiones. Se sitúan en puntos estratégicos de la red urbana que permiten realizar después una distribución capilar de corta distancia, y en donde, las mercancías pueden ser almacenadas y agrupadas según las necesidades del cliente.

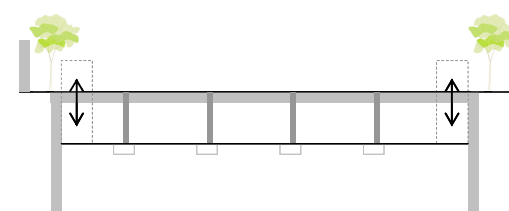
La funcionalidad básica consiste en la reserva de superficie debajo del viario urbano que funcione como almacén de distribución y/o consolidación. Las operaciones de distribución de mercancías se realizan en superficie y las mercancías entran y salen del almacén a través de un sistema de montacargas.

La construcción de plataformas logísticas es una solución razonable para aumentar los usos y las funciones en el espacio público, la eficiencia en los flujos circulatorios a la vez que se ordena la logística de la distribución urbana.

Es recomendable habilitar de forma anexa puntos limpios para la recogida selectiva aprovechando la *logística inversa* que ofrece la distribución capilar a corta distancia.

CÁLCULO SUPERFICIE PLATAFORMA LOGÍSTICA

1. Clasificación de las actividades económicas existentes según grupo de propiedades similares (operaciones de carga y descarga). Estos grupos son: alimentación, hostelería, consumo personal, vivienda, ocio y heterogéneo.
2. Calculo de las operaciones semanales de carga y descarga de mercancías en la zona de estudio correspondiente.
3. Obtención del volumen de la carga y descarga de mercancías a través del número de palets generados por las operaciones de distribución de mercancías aplicando los ratios siguientes:
 - Alimentación: 0,125 palets por operación de carga y descarga generada.
 - Hostelería: 0,25 palets por operación de carga y descarga generada.
 - Consumo personal: 0,125 palets por operación de carga y descarga generada.
 - Vivienda: 0,5 palets por operación de carga y descarga generada.
 - Ocio: 0,125 palets por operación de carga y descarga generada.
 - Heterogéneo: 0,125 palets por operación de carga y descarga generada.
4. Calculo de la superficie de plataforma logística que de respuesta al número de palets generados por las actividades económicas existentes. Las tipologías más comunes son:
 - Plataforma logística de 10 x 20 metros: Da respuesta a 1250 palets semanales.
 - Plataforma logística de 20 x 25 metros: Da respuesta a 3280 palets semanales.
 - Plataforma logística de 35 x 35 metros: Da respuesta a 8635 palets semanales.
 - Plataforma logística de 100 x 100 metros: Da respuesta a 76665 palets semanales.
5. Sobredimensionado de la superficie de la plataforma logística para dar respuesta a la necesidad generada por la recogida selectiva de residuos.



OBJETIVO ESTRATÉGICO:

Ordenar los servicios urbanos.

LÍNEA DE ACTUACIÓN:

1. Incorporar las galerías de servicios en los planes de infraestructuras que forman parte de los planes de urbanismo.
2. Crear mesas municipales de servicios urbanos que coordinen los trabajos de implantación, renovación y mantenimiento de las redes de servicios con el fin de preservar sin alteraciones el espacio público el mayor tiempo posible.

16. CONDICIONANTE**GALERÍAS DE SERVICIOS**

APLICACIÓN FÓRMULA DE CÁLCULO:	SUPERFICIE TOTAL ACTUACIÓN
REPRESENTACIÓN GRÁFICA:	IDENTIFICACIÓN REDES DE SERVICIO
URBANISMO DE LOS 3 NIVELES:	SUBSUELO
CARÁCTER:	OBLIGATORIO / RECOMENDABLE


**ORDENACIÓN DE LAS REDES DE SERVICIOS URBANOS
MEDIANTE GALERÍAS TÉCNICAS DE SERVICIOS Y REDES
TRONCALES DE DISTRIBUCIÓN**

Regulación del uso del subsuelo mediante galerías, canalizaciones dedicadas y cámaras de registro. Las galerías de servicio permiten el acceso de las redes en el interior de las manzanas y interconectar a las manzanas con otros servicios. Minimizar los inconvenientes derivados de las necesidades del subsuelo y las actividades en superficie. Establecer una conexión doble para cada manzana de la red eléctrica o de telecomunicaciones (en caso de avería de un ramal, se da servicio por el otro).

MARCO CONCEPTUAL:

La sección de las calles debe incorporar una buena estructura de uso y funcionalidad en los servicios técnicos. Para ello se propone la ordenación de las redes de servicios urbanos mediante galerías técnicas de servicios subterráneas.

En definitiva se trata de una ordenación global del subsuelo para planificar los usos derivados de su función como contenedor de estructuras urbanas (plataformas logísticas, almacenes), como contenedor de infraestructuras urbanas (redes de servicios, transporte subterráneo) y como reserva de espacio por tratarse de un bien escaso y colectivo.

Para que las redes de abastecimiento y saneamiento sean fácilmente registrables, se propone incorporar galerías de servicios en los planes de infraestructuras que forman parte de los planes de ordenación urbana. Para ello se deben organizar las galerías de servicio en función de las redes de abastecimiento. Un tipo de ordenación consiste en una red troncal de abastecimiento que se conecta a través de galerías transversales a salas técnicas ubicadas en los sótanos de los edificios.

En proyectos como el 22@ de Barcelona, el Plan Especial de Infraestructuras opta por un sistema integrado mixto de zanjas y prismas donde los servicios centralizados se organizan para cada manzana (a partir de salas técnicas), y por una red troncal de distribución que recorre la vía pública. El acceso a las manzanas se efectúa por las galerías de servicios, transversales a las redes.

Es interesante también la disposición de una red de Telemando centralizada en un Centro de Interpretación, donde se pueda llevar a cabo el seguimiento y el control centralizado de los datos climáticos, energéticos (monitorización de las viviendas) y del consumo de las redes (abastecimiento, riego, saneamiento, alumbrado).

A continuación se detalla algunas de las ventajas y inconvenientes de los sistemas de ordenación del subsuelo.

SISTEMA / INCIDENCIA	Gestión, integración de los servicios	Coste de ejecución inicial	Coste de mantenimiento	Afectación de la superficie
1. ZANJAS	↓	↓	↑	↑
2. SISTEMA MIXTO ZANJA - G. REGISTRABLES	→	→	→	→
3. GALERÍAS REGISTRABLES (distribución)	↑	↑	→	↓
4. GALERÍAS VISITABLES	↑	↑	→	↓
Codificación		Alto ↑	Moderado →	Bajo ↓

ANÁLISIS GRÁFICO. Esquema axonométrico de manzana (PEI 22@ Barcelona) y sección tipo de galería visitable (Oliveretes, Barcelona).
