



ÍNDEX GENERAL DEL PLA

I. MEMÒRIA DEL MUNICIPI

II. PLA D'ACCESSIBILITAT EN LA VIA PÚBLICA

III. PLA D'ACCESSIBILITAT EN ELS TRANSPORTS

IV. PLA D'ACCESSIBILITAT EN ELS EDIFICACIÓ

Index

1. INTRODUCCIÓ.....3

1.1 MARC NORMATIU.....3

2. ÀMBIT D'ACTUACIÓ.....4

3. ANÀLISI DE L'ESTAT ACTUAL I PROPOSTES D'INTERVENCIÓ.....6

3.1. FITXES.....6

3.2. DIAGNÒSTIC GENERAL DELS ELEMENTS DE TRANSPORT.....7

 - 3.2.1. Places públiques d'aparcament reservades (PAR) a la via pública i a les bosses d'aparcament (BAM).....7

 - 3.2.2. Parades d'autobús (BUS).....9

 - 3.2.3. Resum de l'estat actual de l'accessibilitat dels elements de transport.....12

 - 3.2.4. Nivell d'accessibilitat resultant de l'execució de les propostes del Pla.....14

4. PRESSUPOST..... 16

ANNEX 1: Fitxes dels elements de transport (BAM i BUS)

ANNEX 2: PLÀNOLS (TR01 - TR02)

1. INTRODUCCIÓ

La vida quotidiana comporta una gran diversitat d'activitats que requereixen desplaçaments: la feina, els estudis, l'accés a equipaments i serveis de tot tipus, el lleure... Més enllà dels desplaçaments a peu, ja sigui per estalviar temps, per cobrir distàncies excessives, per protegir-se d'inclemències meteorològiques, per la necessitat de transportar alguna càrrega o per salvar un trajecte difícil, tenim la necessitat de desplaçar-nos utilitzant mitjans de transport.

Així mateix, cal tenir present que el transport públic és un servei que contribueix directament a la socialització i a l'economia del territori. Pel que fa a les persones amb mobilitat reduïda, el transport públic és vital ja que un gran nombre de persones d'aquest col·lectiu pot no tenir cap altra alternativa de transport, i per tant, en absència d'aquest servei públic corren el risc de patir problemes d'aïllament.

El Pla d'accessibilitat en el transport pretén donar una visió de l'estat actual de l'accessibilitat dels diferents mitjans de transport públic disponibles en el municipi i realitzar una proposta d'actuació per tal de que aquests siguin adaptats per a tothom. Cal tenir en compte que tothom té dret a poder-se desplaçar i a beneficiar-se tant dels transports públics col·lectius com dels transports privats.

Partint del dret de totes les persones, amb independència de les seves capacitats físiques o sensorials, a desplaçar-se de forma segura per la via pública i a accedir sense entrebancs als mitjans de transport, s'ha realitzat una diagnosi de l'estat actual d'accessibilitat dels principals elements de transport públic al municipi. En funció dels resultats de la diagnosi es proposen les intervencions més adequades per pal·liar les possibles mancances o deficiències identificades, així com un pressupost i un pla d'etapes per a la seva implementació. Per a cada element de transport estudiat, 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 dels elements de transport mitjançant indicadors.

1.1 MARC NORMATIU

A Catalunya és vigent el **Codi d'accessibilitat de Catalunya**, aprovat mitjançant el Decret 209/2023, de 28 de novembre, que desplega la Llei 13/2014, de 30 d'octubre, d'accessibilitat. Aquest decret suposa el desplegament de les previsions legals de la Llei, mitjançant l'aprovació d'un Codi d'accessibilitat en el qual es determinen les condicions, els requisits i les solucions d'accessibilitat necessàries 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 Decret 209/2023 pel qual s'aprova el Codi d'accessibilitat, deroga 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.

A més, 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; en 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, i en l'esmentada 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.

Al conjunt de l'estat és d'aplicació el **Reial Decret 1544/2007**, de 23 de novembre, pel qual es regulen les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació en l'accés i utilització dels mitjans de transport per a persones amb discapacitat. Mitjançant aquest instrument normatiu es regula l'accessibilitat en el transport ferroviari, marítim, aeri, per carretera, en taxi i en el servei de transport especial.

A més, molts d'aquests elements s'implanten a **la via pública** i, per tant, a nivell estatal, els hi són d'aplicació les "Condicions Bàsiques d'Accessibilitat i no Discriminació per l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats" de l'**Orden TMA/851/2021**. Els criteris d'aplicació d'aquestes normatives s'han explicat més detalladament en l'apartat de normativa del Pla d'accessibilitat en la via pública.

En el cas de l'accessibilitat dels **aparcaments públics**, la quantitat de **places reservades** per a persones amb mobilitat reduïda i les característiques d'aquestes queden descrites tant en el **Codi d'accessibilitat** de Catalunya com en la **Orden TMA/851/2021**, d'àmbit estatal. Així mateix, els elements que formen part de l'edificació els hi són d'aplicació les normes d'accessibilitat a l'edificació (Annex 3c del Codi d'Accessibilitat) juntament amb el **DB SUA del CTE**, respectivament.

Destacar que l'**Orden TMA/851/2021** es va publicar el passat 6 d'agost de 2021 i deroga l'Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer de 2010. És d'aplicació als espais públics urbanitzats, va entrar en vigor el 2 de gener de 2022. 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. En aquesta línia, al llarg del document, si no s'indica el contrari, quan es parla d'**Orden** es fa referència a l'**Orden TMA/851/2021**.

2. ÀMBIT D'ACTUACIÓ

Segons les dades aportades per l'Ajuntament d'Espolla i el treball de camp realitzat, al municipi s'hi localitzen els següents elements de transport de caràcter públic:

Element	Nombre
Bosses d'aparcaments municipals (BAM)	2
Places d'aparcament reservades (PAR)	3
Parades d'autobús (BUS)	1

L'anàlisi de l'accessibilitat en el conjunt d'elements de transport s'ha realitzat amb un **anàlisi detallat**: S'analitzen els paràmetres d'accessibilitat fixats a la normativa, a banda d'algunes recomanacions complementàries, a tots els elements de transport. A partir de la diagnosi realitzada, si s'escau, s'efectuen unes propostes d'intervenció per resoldre les deficiències o mancances detectades de les quals es realitza una estimació del cost d'intervenció.

▪ BOSSES D'APARCAMENT MUNICIPALS (BAM)

En el municipi es disposen de les següents aparcaments municipals:

ID	Situació	Número de PAR	Tram VP on s'ubica
BAM-01 «La Coromina»	Accés al nucli urbà	3	T 24
BAM-02 «La Costa»	C. de la Costa	0	T 44

▪ PLACES D'APARCAMENT RESERVADES (PAR)

Les places d'aparcament reservades per a persones amb mobilitat reduïda que s'han inclòs en l'àmbit d'actuació són les d'ús públic i no les nominals (exclusives per l'ús d'un usuari en concret) ja que aquestes s'entén que s'adapten a les necessitats específiques de l'usuari prèviament a la seva reserva. Hi han tres places d'aparcament d'ús públic reservades a persones amb mobilitat reduïda, ubicades dins la Bossa d'aparcament municipal BAM 01:

ID	Situació	Tram VP on s'ubica
PAR-1	A la dreta de l'accés B	BAM 01
PAR-2	Al fons i esquerra de l'accés B	BAM 01
PAR-3	Al fons i a la dreta de l'accés C	BAM 01

▪ PARADES D'AUTOBÚS

El municipi disposa d'una línia que connecta el municipi amb els pobles veïns i els principals nodes comarcals. Només es disposa d'una única parada d'autobús.

ID	Situació	Tipus	Tram VP on s'ubica
BUS-01	Inici del C. de Sant Climent	Parada	Tram 26

3. ANÀLISI DE L'ESTAT ACTUAL I PROPOSTES D'INTERVENCIÓ

3.1. FITXES

L'anàlisi de l'estat actual s'ha elaborat a partir de la visita efectuada a cadascun dels elements de transports de l'àmbit d'actuació, determinant si aquests compleixen els diferents paràmetres fixats en la normativa d'accessibilitat, així com d'altres recomanacions que es consideren d'interès. La recollida de dades s'ha efectuat principalment durant els mesos d'agost i setembre de l'any 2024. 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.

S'ha realitzat un anàlisi detallat dels paràmetres d'accessibilitat. A més, per tal de solucionar les mancances detectades, s'ha elaborat una proposta d'intervenció amb la corresponent valoració econòmica. En l'annex del present capítol s'adjunta una fitxa per a cada element estudiat en la qual es mostra en detall les dades recollides en el treball de camp així com les propostes d'intervenció. En concret, es presenta la següent informació:

- **Informació general:** on s'indica informació general de l'element (codi identificador de l'element, situació, tipologia de la parada, fotografies, plànol d'ubicació en el municipi, data de recollida de les dades,...). Així mateix, s'indica el diagnòstic actual d'accessibilitat, l'accessibilitat que assolirà un cop efectuades les intervencions proposades i la prioritat assignada a l'element.
- **Anàlisi de l'accessibilitat:** anàlisi en detall de si la parada o l'aparcament, en el moment de la visita de camp, compleix o no els requisits establerts per la normativa vigent i altres aspectes que es consideren importants tenir presents per assegurar una correcta accessibilitat en l'element de transport. S'utilitza un codi de colors per avaluar el compliment dels diferents paràmetres, facilitant així obtenir una visió ràpida del seu estat d'accessibilitat.
- **Observacions:** explicació complementària als aspectes recollits en l'anàlisi de l'accessibilitat i/o justificació de la proposta d'intervenció.

Pressupost de millora de l'accessibilitat: Propostes d'intervenció d'adaptació de l'element, valorades econòmicament. Les propostes es realitzen en base a les mancances detectades en la visita de camp. 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. Així mateix, destacar que les partides que ja s'han inclòs dins del Pla d'accessibilitat en la via pública no s'han duplicat en aquest volum.

A continuació s'adjunta una fitxa d'exemple d'una bossa d'aparcament (BAM) i d'una parada d'autobús (BUS)

[illegible][illegible]

troben analitzats en l'apartat corresponent a la via pública d'aquest Pla d'accessibilitat. Tot i així, a les fitxes de l'annex s'analitzen els itineraris d'accés i si cal, s'hi realitzen propostes d'intervenció.

Cal notar que tant el Codi com l'Orden TMA/851/2021 defineix que les places s'han d'ubicar en superfícies preferiblement horitzontals o de poc pendent donat que les places ubicades en vials de fort pendent fan que l'itinerari d'accés sigui inaccessible i dificulten l'embarcament al vehicle. És un aspecte a tenir en compte, en la mesura del possible, a l'hora de reservar noves places al municipi.

▪ **Ubicació i connexió amb l'itinerari de vianants d'accés.**

Les **places d'aparcament ubicades en carrils d'estacionament**, cal que se situïn al costat d'un pas de vianants, fent que l'itinerari d'accés a la plaça des de la vorera sigui curt i accessible. En cas de necessitat de places en una ubicació allunyada dels passos de vianants, caldrà construir un gual de vianants de com a mínim 1,20 m d'amplada (segons Orden) de pas que comuniqui amb l'espai de transferència.

Pel que fa a les **places d'aparcament reservades** en zones d'aparcament, caldrà assegurar que es localitzen en la plaça més propera a l'accés a peu a l'aparcament i s'hi accedeix a través d'un itinerari adaptat.

▪ **Dimensions.** Les places en **filera** han de tenir les dimensions definides per la normativa de 2,20 m x 5,00 m. Pel que fa a les places en **bateria**, cal tenir present l'espai de transferència de 1,50 m de diàmetre, com un espai complementari a la plaça en sí, no inclosa a aquesta.

L'**espai d'apropament i transferència lateral** ha de tenir la mateixa llargada que la plaça (o una llargada que no interfereix amb les portes dels vehicles) i una amplada d'1,50 m. Aquest fet pot resultar problemàtic en places en filera on la vorera amb la qual limita és massa estreta i no permet realitzar un gir d'1,50 m com a mínim (en tal cas, caldria o bé ampliar la vorera o bé reubicar les places en indrets propers i amb voreres més amples). Val a dir que si la vorera permet un espai de gir 1,35 m de diàmetre (valor mínim per efectuar rotacions a 90° segons el punt 2.2.1.1 de l'Annex 1a del Codi d'accessibilitat es considera acceptable si el cost de l'ampliació de vorera és desproporcionat. En cas de places en bateria, més freqüentment ubicades en zones d'aparcament, es proposa pintar l'espai de transferència sempre per la banda interior, de manera que pugui ser compartit per la plaça adjacent i optimitzar així l'ús de l'espai disponible a la via pública.

Per altra banda, tant el Codi d'accessibilitat com l'Orden TMA/851 demana un **espai de transferència posterior** de 3,00 m de longitud. En aquest sentit, notar que a les places en filera que coincideixen amb un pas de vianants o algun condicionant similar (per exemple, un gual de vehicles d'accés particular), s'evita que hi hagi obstacles per defecte i es permet que es pugui fer la transferència al vehicle. En el cas de places en bateria, cal assegurar aquest espai lliure de 3,00 m a la vorera posterior i amb la mateixa amplada que la plaça; no obstant, es considera acceptable que aquest espai de transferència és des de la calçada (en entorns de plataforma única o baixa intensitat de trànsit), atès que el vehicle pot estacionar de cara o de cul en una plaça en bateria, segons li convingui.

▪ **Senyalització.** Les places han d'estar correctament identificades amb un senyal vertical i senyalització horitzontal amb el símbol internacional d'accessibilitat (SIA). El senyal vertical pot ser o bé una placa de fons blau amb el SIA ocupant gran part de la superfície de la placa segons les dimensions definides pel Codi d'accessibilitat, o bé el senyal vertical d'estacionament (S-17) amb una placa complementària a sota amb el símbol internacional d'accessibilitat (SIA).

A més, per tal de complir el Codi d'accessibilitat, caldria senyalitzar l'itinerari d'accés a la plaça accessible. Fruit a que en tots els casos és evident l'itinerari accessible que cal seguir per arribar a la plaça, no es considera necessari senyalitzar-lo de forma explícita.

- 3.2.2. Parades d'autobús (BUS)

Només hi ha una sola parada d'autobús al municipi d'Espolla. La freqüència horària és diària.

Cal remarcar que la parada de transport presenta un baix índex d'utilització i, per tant, la seva correcció no presenta una alta prioritat. No obstant, es detalla a continuació els paràmetres bàsics a considerar per garantir una òptima accessibilitat en el transport d'autobús:



BUS-01

▪ **Element identificador de la parada.** La parada analitzada està identificada amb una petita edificació

▪ **Itinerari d'accés a la parada.** Per tal de facilitar l'accés a les parades cal que aquestes es trobin en un entorn urbanitzat i on es disposi d'itineraris adaptats/practicables que permetin accedir-hi. Aquests itineraris es troben analitzats en l'apartat de *Pla d'accessibilitat en la via pública*, i a les fitxes del seu annex, on s'hi realitzen les corresponents propostes d'intervenció. La parada del municipi es situa a l'inici del C. de Sant Climent (T28) cantonada amb el tam que va fins al Passeig marquès de Camps (T26).

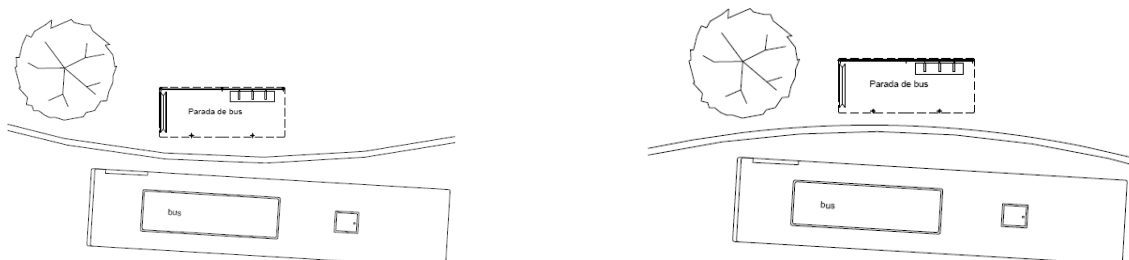
▪ **Accés a l'autobús.** Per tal de facilitar la pujada o baixada dels usuaris en general i, en particular, de les persones amb problemes de mobilitat, cal que hi hagi la menor separació entre el pis del bus i el punt d'embarcament. Per això cal minimitzar tant la distància horitzontal com la vertical. Per altra banda, també cal assegurar que es disposa d'espai suficient a la vorera per poder desplegar la rampa o la plataforma elevadora d'embarcament per a usuaris de cadires de rodes.

- Separació o gap horitzontal. La necessitat de minimitzar la separació horitzontal és fruit a que com més separació, més llarga serà la passa que haurà d'efectuar l'usuari per accedir al

bus, fins al punt que en alguns casos sigui impossible fer la passa i calgui baixar a nivell de calçada per després pujar al bus (fet que suposa superar dos graons, el segon dels quals, de gran alçada). Així mateix, per assegurar un correcte embarcament dels usuaris de cadira de rodes, cal que la separació respecte de la vorera sigui menor que la longitud de la rampa que cal desplegar o de la plataforma elevadora.

La separació horitzontal ve determinada per la possibilitat de realitzar o no una senzilla maniobra d'aproximació de l'autobús a la vorera. Cal tenir present que, a més de les característiques de l'entorn, és imprescindible que les persones conductores siguin conscients de la importància de realitzar correctament la maniobra d'aproximació. Es poden donar diferents situacions:

- La parada del bus es realitza en un **tram recte** i en el **propri carril de circulació**. El bus només ha de fer una petita i senzilla maniobra per aproximar-se a la vorada, fent que sigui una situació òptima.
- La parada del bus es realitza en un **tram recte** i **fora del carril de circulació**, en una dàrsena habilitada en el carril d'estacionament o que redueix l'amplada de la vorera. Si la longitud de la dàrsena és suficientment gran (per exemple, per un autobús 12 m es requereix que sigui de 24 m com a mínim), l'autobús disposa d'espai suficient com per realitzar la maniobra d'acostament a la parada i quedar proper a la vorada.
- La parada s'ubica en un **tram curvilini** i, per tant, encara que aquest sigui còncav o convex, és impossible que totes les portes de l'autobús puguin quedar properes a la vorada.



Problemes d'aproximació en parades en trams curvilinis

- Separació o gap vertical. La separació vertical afecta, per una banda, al graó que han de superar els usuaris que accedeixen a peu, fent que com més desnivell, major sigui la dificultat i incomoditat a superar, sobretot per a les persones amb problemes de mobilitat. Així mateix, en els autobusos on l'embarcament d'usuaris de cadira de rodes es realitza a través d'una rampa, defineix el pendent que aquesta tindrà un cop desplegada, fent que si és superior al 12% sigui inaccessible.

Per tal de minimitzar la distància vertical d'embarcament cal, per una banda, que el pis del bus sigui el més baix possible i, per l'altra, que la vorera sigui el més alta possible. Referent a aquest tema, cal

tenir present que el Codi d'accessibilitat fixa l'alçada de les voreres o plataformes d'embarcament, respecte el carrer d'entre 12 i 15 cm.

- Espai lliure d'embarcament. Les persones usuàries de cadira de rodes (UCR) necessiten disposar d'un espai lliure d'embarcament al davant la porta d'accés (generalment les centrals o la de darrera) amb una profunditat recomanable de 2,10 m. Aquest és l'espai necessari entre el que ocupa la rampa desplegada (en general, uns 0,9 m com a mínim) o la plataforma elevadora i el que necessita el UCR per efectuar la maniobra d'accés a la rampa o a la plataforma (circumferència d'1,50 m de diàmetre, acceptable 1,20 m).

La presència de mobiliari urbà, com ara bàculs de llum, bancs, escocells o la pròpia marquesina, poden esdevenir obstacles que dificultin l'accés a l'autobús si queden just davant de les portes del vehicle. Per tal d'evitar aquestes situacions. En aquest cas, caldrà tenir clarament delimitat el punt exacte de parada, que normalment coincideix amb la part davantera de la marquesina o amb el pal de parada.

▪ **Informació a l'usuari.** La parada ha de comptar amb sistemes d'informació que indiquin de forma clara i comprensible la destinació i l'horari de cada servei i cal assegurar-se que és fiable, actualitzant-la sempre que es produeixi una variació en el recorregut d'una línia, en els seus horaris o en qualsevol de la informació disponible.

A l'hora de presentar la informació, caldria tenir en compte que la tipografia utilitzada es recomana que sigui de traçada nítida i de disseny senzill, amb colors contrastats entre el text i el fons, de grandària adequada a la distància de lectura i il·luminada a poder ser directament.

Es detallen a continuació uns breus apunts a tenir en compte segons s'opti per marquesina o pal de parada com a element identificador de parada:

- Marquesines. Cal assegurar al seu interior una alçada lliure superior als 2,20 m i una superfície lliure de dimensions adequades (0,90m x 1,20m) per a la col·locació d'una cadira de rodes, cotxets o altres estris d'ajut. Han de disposar d'almenys un seient ($h = 45 \pm 2$ cm i amb algun reposabraços), acompanyat d'un suport isquiàtic ubicat a una alçada entre 70 cm i 75 cm, i separat com a mínim 20 cm de la paret o tancament vertical.

Les parets transparents han d'ajustar-se a la recomanació d'ús de materials que afavoreixin una bona visibilitat i permeabilitat de l'espai, i estar degudament senyalitzades amb elements opacs de contrast segons els requeriments normatius. Així mateix han de disposar d'un plafó informatiu situat a una alçada adient amb el límit superior dels textos situat a una alçada màxima d'1,70 m.

- Pals de parada. Els pals de parada han d'estar col·locats, sempre que sigui possible, de manera que no envaeixin l'amplada lliure de l'itinerari, i quan no sigui possible atesa l'amplada de vorera disponible, ha de garantir un pas de 0,90 m lliure d'obstacles i una separació d'1,20 m respecte al frontal de qualsevol entrada.

Han d'estar formats per un suport de secció circular, amb una banderola superior situada per sobre dels 2,20 m i un element per col·locar-hi informació situat a mitja alçada. El límit inferior del nivell de la informació no pot ser superior a 0,90 m.

- 3.2.3. Resum de l'estat actual de l'accessibilitat dels elements de transport

En base a la informació recollida en el treball de camp i a la posterior anàlisi de les dades obtingudes en comparació amb allò que estableix la normativa vigent, s'ha valorat l'estat actual de l'accessibilitat de cadascun dels elements de transport inclosos en l'àmbit d'actuació segons les següents categories:

Accessible (0 BUS; 0 PAR; 0 BAM)

Element de transport que compleix els paràmetres bàsics d'accessibilitat. S'hi poden proposar certes intervencions de detall.

Convertible (0 BUS; 0 PAR; 1 BAM)

Element de transport inaccessible que pot passar a accessible si s'hi realitzen certes intervencions, inclòs si la proposta d'actuació inclou el trasllat a nova ubicació.

Inaccessible o «Accessible si no fos pel pendent excessiu» (1 BUS; 0 PAR; 1 BAM)

Element de transport inaccessible que per les característiques del vial on s'ubiquen, les intervencions que s'hi poden realitzar no permeten que puguin ser adaptats (per exemple, pel pendent excessiu).

Així mateix, elements que la seva adaptació és molt complexa i implica la realització d'un estudi exhaustiu o que cal desplaçar a una nova ubicació que no es pot determinar sense fer prèviament un estudi específic, quedant en ambdós casos fora de l'abast del Pla. Tot i tenir aquestes circumstàncies, en alguns casos s'hi proposen actuacions de millora de l'accessibilitat.

També s'inclouen en aquesta categoria els elements que no es proposa adaptar perquè el servei que ofereixen ja està cobert per algun altre element proper.

A continuació s'adjunta el plànol **TR01: Accessibilitat actual** on s'identifica cada element de transport segons el seu grau d'accessibilitat.

- 3.2.4. Nivell d'accessibilitat resultant de l'execució de les propostes del Pla

En funció de l'anàlisi realitzat i del diagnòstic del seu estat actual d'accessibilitat, per cada element de transport analitzat, es presenta en aquest pla una proposta d'intervenció encarada a millorar-ne l'accessibilitat. Un cop portades a terme les actuacions proposades, els elements es podran classificar en una de les següents categories:

Accessible segons Orden / Codi d'accessibilitat

S'inclouen en aquesta tipologia els elements de transport que actualment compleixen els paràmetres bàsics d'accessibilitat establerts a la legislació vigent o que, un cop executades les intervencions proposades, passaran a complir-ho.

Inaccessible o «Accessible si no fos pel pendent excessiu»

Pertanyen a aquesta categoria els elements de transport que actualment són inaccessibles i que per les seves característiques, amb les propostes d'actuació realitzades en aquest Pla, no seran accessibles, tot i que se'ls hi hagi pogut millorar les condicions d'accessibilitat.

A continuació s'adjunta el plànol **TR02: Accessibilitat resultant de les propostes del Pla** on s'identifica cada element de transport segons el nivell d'accessibilitat que assolirà un cop executades les propostes d'intervenció del Pla.

4. PRESSUPOST

A continuació s’adjunta el pressupost d’execució de totes les propostes d’intervenció pels elements de transports inclosos en l’àmbit d’actuació.

TIPUS	ID	SITUACIÓ	COST (€)
Bus	BUS 1	Tram 26	582,52 €
Aparcament	BAM 1		2.266,12 €
Aparcament	BAM 2	C. de la Costa	5.710,86 €
		TOTAL (PEM)	8.559,50 €

El pressupost total d’execució material del Pla d’accessibilitat en el transport és de **8.559,50 €**. 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 i els corresponents informes sectorials si s’escau.



DESCRIPCIÓ

Bossa d'aparcament municipal situada al carrer de la Costa des del qual hi accedeixen tant els vehicles com els vianants. Té unes dimensions de planta quadrada d'uns 20 x 20 m aprox. El paviment és de rajola i en força mal estat de conservació.

L'accés pels vianants es fa amb una rampa de 6 m de longitud i un 9% de pendent (rampa practicable segons el Codi).

Aquest pas també s'utilitza per donar accés a dos habitatges i queda separat de l'àmbit de l'aparcament mitjançant una línia de pilones bola que s'hauran de substituir per unes de disseny accessible.

ACCESSOS

CODI	DESCRIPCIÓ ACCÉS	DIAGNÒSTIC
-	Rampa practicable etc etc...	PRACTICABLE

ITINERARIS

L'accés pels vianants es fa amb una rampa de 6 m de longitud i un 9% de pendent (rampa practicable segons el Codi). Aquest pas també s'utilitza per donar accés a dos habitatges i queda separat de l'àmbit de l'aparcament mitjançant una línia de pilones tipus "bola" que s'hauran de substituir per unes de disseny accessible.

Amplada mínima de pas de l'itinerari	$0,90 < A \leq 1,80 \text{ m}$	
Amplada mínima lliure d'obstacles	$0,90 \leq A < 1,80 \text{ m}$	
Alçada mínima lliure d'obstacles	$h \geq 2,20 \text{ m}$	
Pendent longitudinal de l'itinerari	$P > 8 \%$	
Pendent transversal de l'itinerari	$P > 2 \%$	
Se salven desnivells amb escales/rampes	Si	

Presència de graons aïllats?	No	
El paviment és accessible?	Malmès i/o millorable	
L'itinerari està suficientment il·luminat?	Si	
Disposa de zones de descans?	No	
Hi ha reixes en l'itinerari?	No	
Hi ha elements d'ombra als itineraris?	No	

MOBILIARI URBÀ

Altres	No n'hi ha	
Bancs accessibles	No n'hi ha	
Contenidors accessibles	No n'hi ha	

Protecció escocells accessibles	No n'hi ha	
Papereres (h boca)	No n'hi ha	
Pilones de dissenys accessibles	No compleix	

PLACES D'APARCAMENT RESERVEDES (PAR)

ANÀLISI SENYALITZACIÓ

Hi ha senyalització vertical	--	
Hi ha pintura a terra identificada amb SIA	--	

ESPAI D'APROPAMENT LATERAL (EAL)

Aproximació: No hi ha obstacles	--	
Senyalització: Inclosa dins plaça	--	

ANÀLISI ESTACIONAMENT

Tipus	--	
Dimensions plaça	--	

ESPAI D'APROPAMENT POSTERIOR (EAP)

Es disposa $\geq 3m$ part posterior del vehicle	--	
Senyalització: EAP lliure ó PU amb prohibició d'estacionar	--	

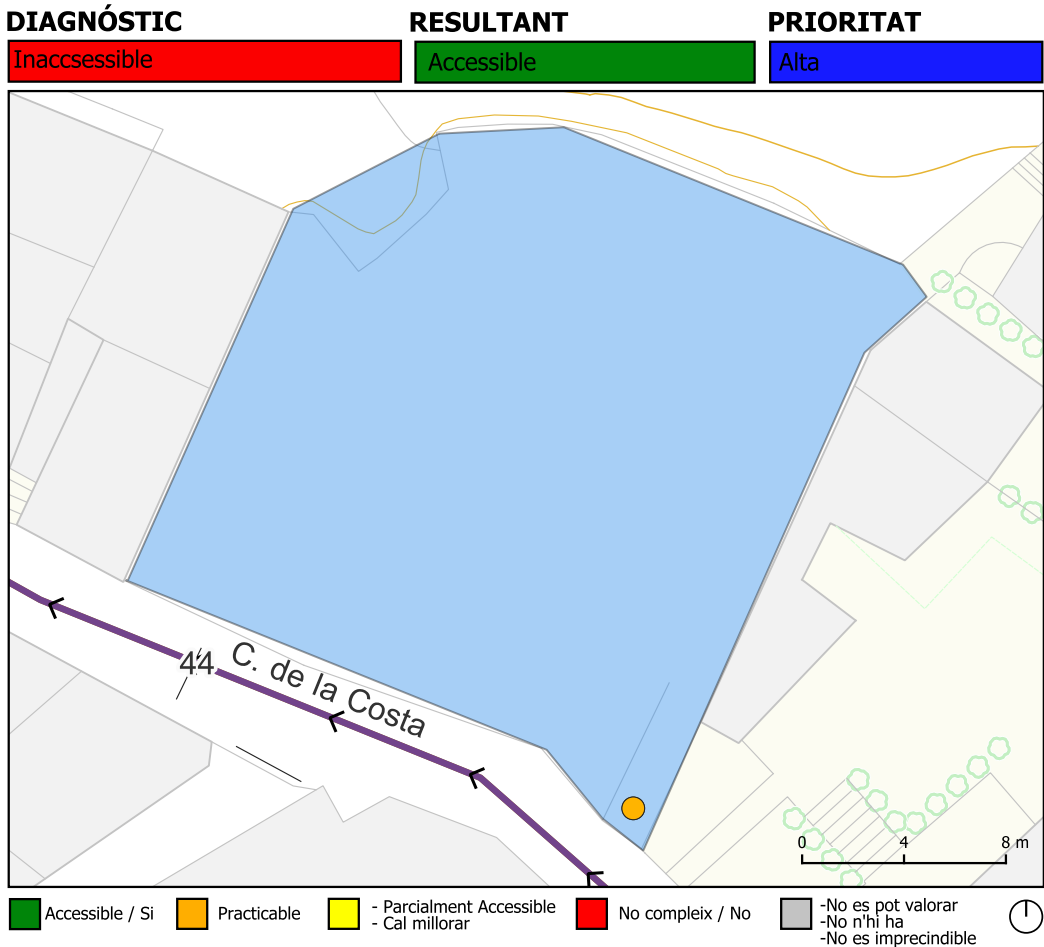
OBSERVACIONES

En relació amb la rampa, s'ha de col·locar un passamà continu a cada banda a una alçada mínima de 0,90 m. El seu disseny complirà amb els requisits que determina el Codi d'accessibilitat.

Caldrà també substituir les pilones per unes de disseny accessible i reparar el paviment per evitar ensopegades als vianants.

PRESSUPOST El pressupost de millora de l'accessibilitat del tram és: **5.710,86 €**

Descripció	Amidament	Preu unitari	Cost (€)	Etales
M1. Subministrament i col·locació de passamà fixat a parament vertical o horitzontal.	12	141,33	1.695,96	1
Ut. Substitució de piló per un de disseny accessible.	10	116,07	1.160,70	1
M2. Reparació i regularització de paviment malmès o no accessible	20	142,71	2.854,20	1



ESPOLLA

Fitxes BUS

PLA MUNICIPAL D'ACCESSIBILITAT



CONSELL COMARCAL
DE L'ALT EMPORDÀ
Serveis Tècnics

Trini Bonaterra Batlle, arquitecta

Desembre 2024

SITUACIÓ

Espolla

[70] CARRERS_NOCLIS
2"04]

Num

SITUACIÓ

```
[%"CARRERS_name1"%]
```

1



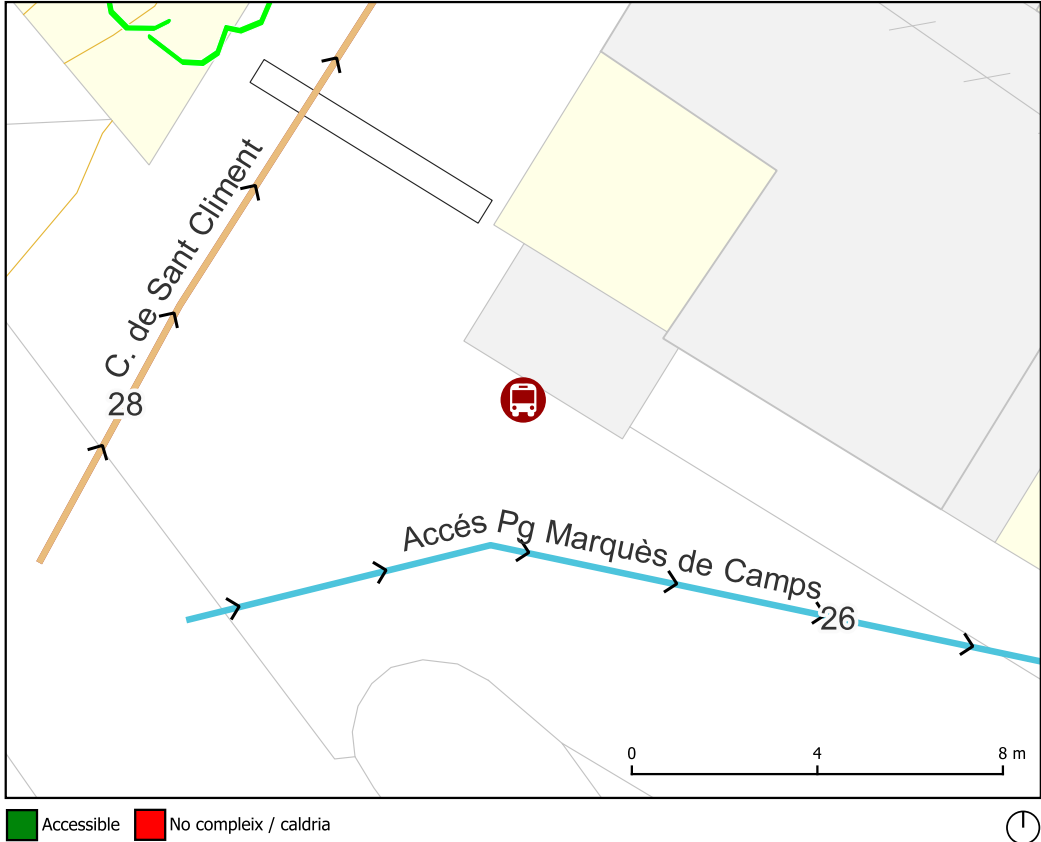
RESULTANT

PRIORITAT

NO COMPLEX

INNACCESSIBLE

BAIXA



Parada de BUS ubicada a l'inici dels trams 26 i 28, a tocar la carretera GI- 602, al Passeig del Celler.

Es una petita construcció de planta rectangular, adossada a un edifici i tancada per tres costats. No te cap pal de senyal de parada i a l'interior hi ha un banc fixe perimetral sense reposabraços. L'accés al bus es fa, o proper a la parada o a l'altre costat de la carretera, segons el sentit de l'itinerari. La línia és regular diària.

Tipus de línia	Interurbana	
Element identificador	1	

Permet pas lliure $\geq 90\text{cm}$ per arribar-hi	SI	
---	----	--

Acostament bus davant parada	NO	
Distància cota embarc/pis Bus	NO	

Informació bàsica correcta	SI	
Alçada informació (1,10-1,50)	--	
Bona llegibilitat	SI	

Paviment tàctil encaminament	NO	
Senyalització prohibició aparcar	NO	
Bona visibilitat	SI	
Entorn parada suficientment il.luminat	SI	

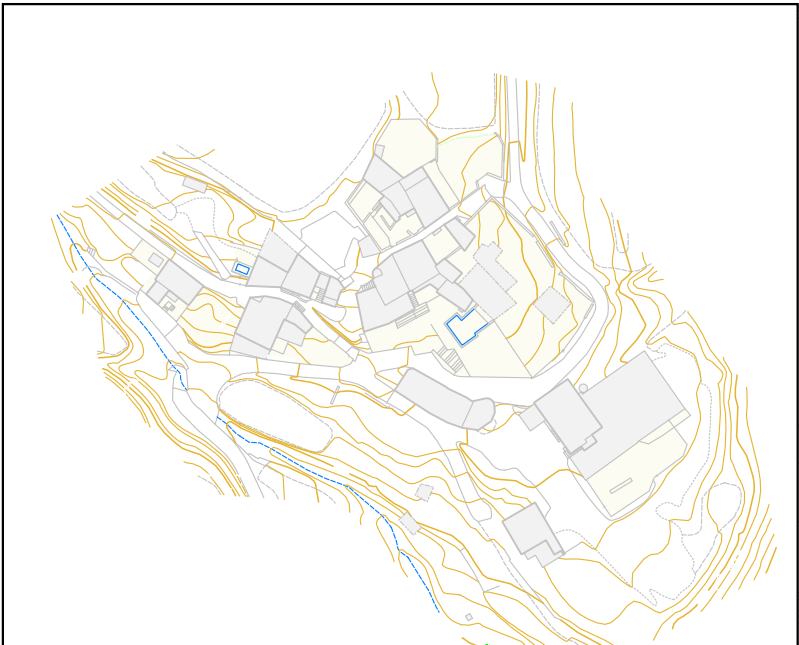
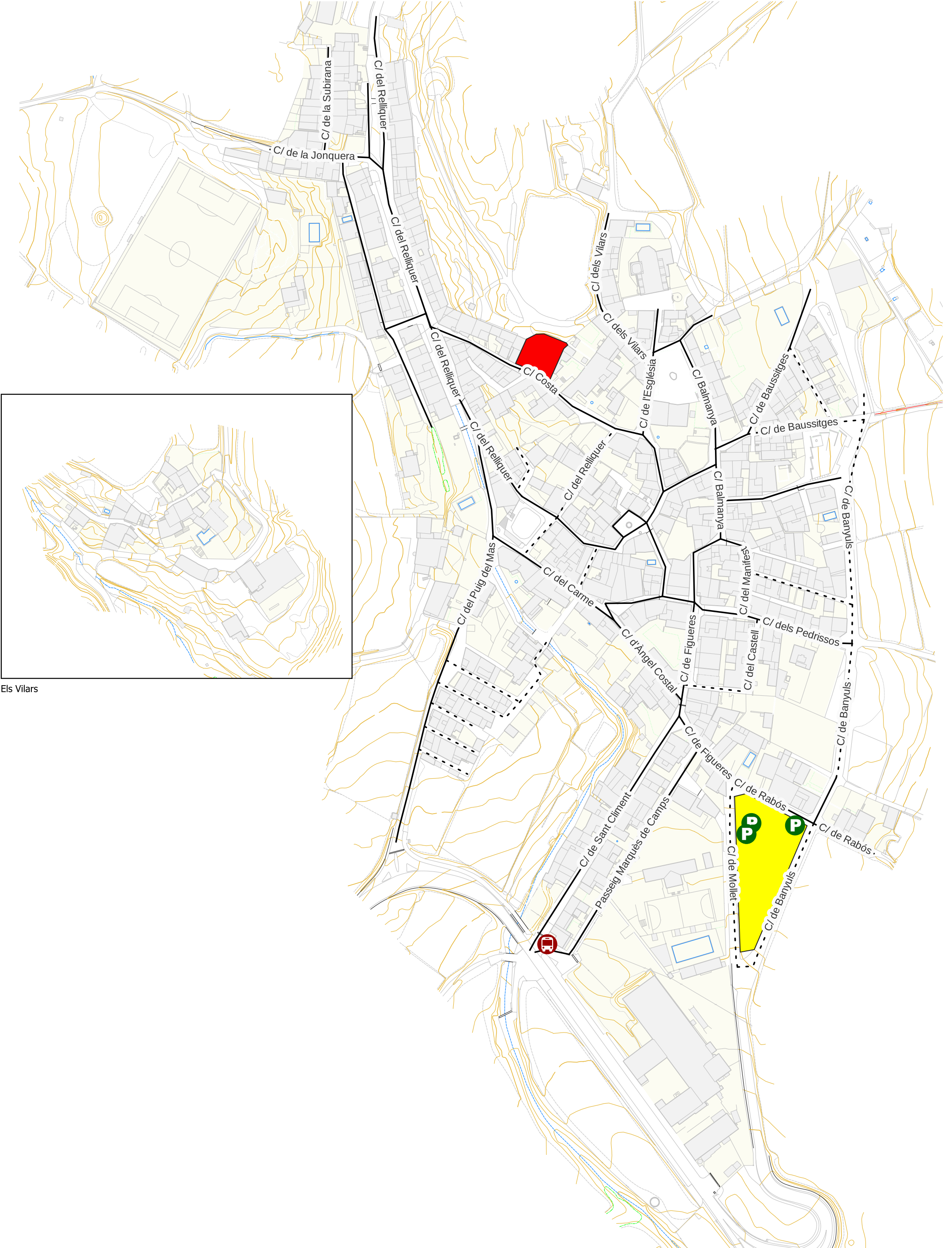
Banderola < 2,20m	NO	
Ubicació zona accessible	SI	
Permet accés informació amb Ø 120m	SI	
Banc disseny accessible	NO	
Aixopluc proper	SI	



No hi ha un element identificador de la parada. Cal posar-hi un pal de Parada.
És necessari que hi hagi al menys un banc de disseny accessible a l'interior de la parada o complementar l'existent amb reposabraços.
Perquè aquest element sigui accessible caldrà dotar de plataformes d'embarcament els dos costats de la carretera i a més, els autobusos hauran de ser accessibles. Aquestes condicions no s'inclouen com a intervencions per dur a terme en aquest Pla d'accessibilitat

PRESSUPOST El pressupost de millora de l'accessibilitat del tram és: **582,52 €**

Descripció	Amidament	Preu unitari	Cost(€)	Etales
Subministrament i col·locació de pal de parada (as	1	265,62	265,62	3
Subministrament i col·locació de passamà fixat a banc	2	158,45	316,90	3



Els Vilars

ESPOLLA

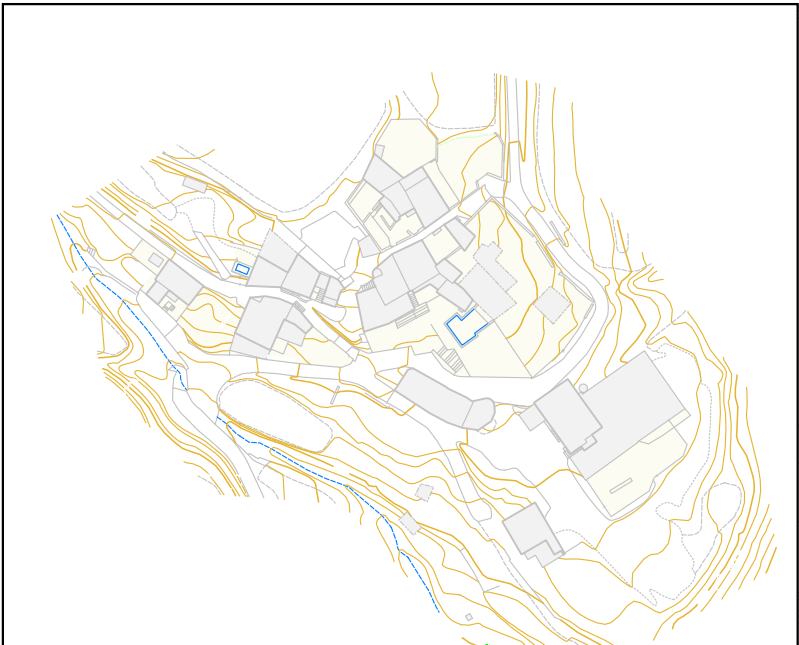
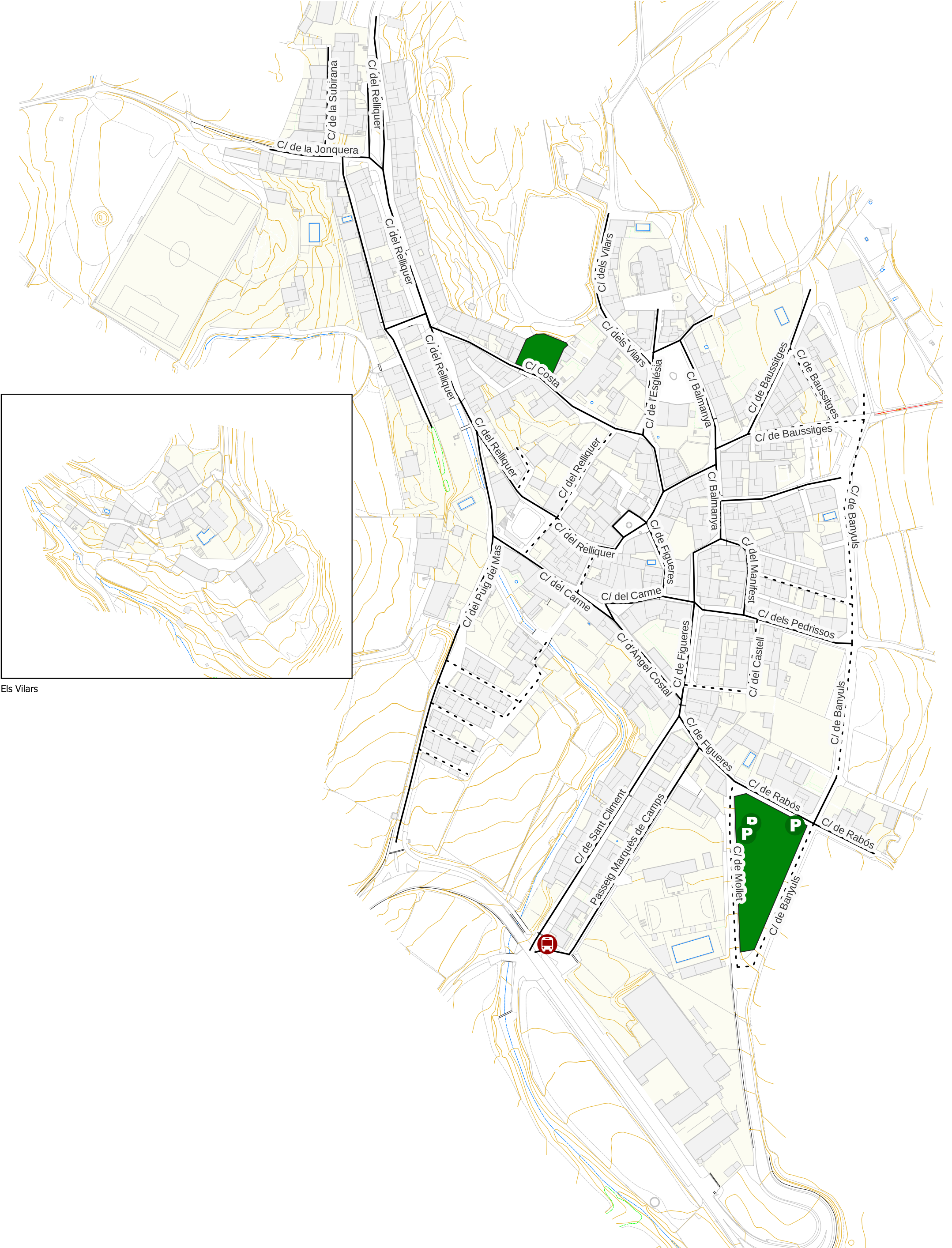
Plaça d'aparcament reservat	Parada Bus	Bossa d'aparcament municipal
Accessible	Accessible	Accessible
No compleix	No compleix	Practicable
		Partialment accessible
		Inaccessible



Trinitat Bonaterra Batlle. Arquitecta

0 25 50 m Desembre 2024

Accessibilitat actual. TR01
PLA MUNICIPAL D'ACCESSIBILITAT



Els Vilars

ESPOLLA

Plaça d'aparcament reservat		Parada Bus	Bossa d'aparcament municipal	
	Accessible			Accessible
	No compleix			Practicable
				Acc/Pract, si no fos pel pendent
				Inaccessible



Trinitat Bonaterra Batlle. Arquitecta

0 25 50 m Desembre 2024

Accessibilitat resultant. TR02
PLA MUNICIPAL D'ACCESSIBILITAT