

## Diagnosi general de l'accessibilitat a l'entorn urbà

---

Els espais físics d'una ciutat o poble, salvant les possibles diferències orogràfiques de situació o disseny, acostumen a ser els mateixos, similars i amb una configuració que els manté, quan han estat ben executats, pràcticament inalterables amb el pas del temps. Però les persones no sempre som físicament les mateixes, per molt ben "executades" que puguem haver estat en el seu moment. La condició física d'una mateixa persona pot variar en molts aspectes en el decurs de la seva vida, o en el pitjor dels casos des de que aquesta s'inicia.

Em d'aprendre a no oblidar, a tenir sempre present, que la diversitat entre les persones es la norma i no pas la excepció i que la necessitat d'accessibilitat ha d'estar implícita en tota activitat de l'entorn construït ja que es amb aquesta idea que neix el concepte de Disseny per a Tothom.

Va ser a finals dels anys vuitanta quan es van començar a tractar, de forma molt tímida, qüestions d'accessibilitat dels llocs, espais, itineraris i entorn urbà en general. La temàtica es va començar a regularitzar amb les primeres Lleis i posteriors Reglaments que es desenvoluparen als anys noranta. En aquest període, tot i haver-hi prou informació perquè l'accessibilitat fos tractada com es mereixia, almenys amb certa dosi de respecte i amb no tanta indiferència, es va fer evident una manca total de sensibilització per part de la societat, però el que es més greu;

- Escassa o manca total de formació dels tècnics
- Incompliment de la normativa
- Absència del seguiment i control d'aquest acompliment per part de l'administració pública.

Cosa gens estranya aquesta última, tenint en conta que els Ajuntaments han estat sempre els primers infractors en matèria d'accessibilitat.

Transcorregut ja un temps, el suficientment llarg, des de l'inici i posada en marxa de les primeres iniciatives, s'ha de reconèixer que els efectes globals que realment s'han aconseguit, sense arribar a ser descoratjadors, no semblen anar gens aparellats amb el gran esforç realitzat. Com així ho demostra el baix nivell d'accessibilitat que sol tenir l'espai urbà.

Fem un petit salt en el temps i traslladem-nos per un moment entre els anys 2004-2012, un període aquest en el que, com sempre ha passat en la nostra professió, ha estat saturat amb l'aparició de nombrosa legislació. Però faig una espontània reflexió i em pregunto....., quans dels qui en el seu moment puguin estar llegint aquestes línies, saben o estan assabentats que aquest temps, aquests nou anys, han estat clau en qüestions d'accessibilitat? Més concretament, pel que fa i te a veure a drets i no discriminació de les persones, entrada en vigor de nova legislació per la supressió de barreres, o modificació d'altre normativa existent per adaptar-la a les exigències de la Convenció Internacional de l'ONU sobre els dret de les persones amb discapacitat en matèria d'accessibilitat i altres aspectes sobre drets fonamentals..

Després d'un exhaustiu treball de camp que consistí en la recollida de dades, estudi i diagnòstic de l'accessibilitat de l'entorn urbà a diversos municipis de l'estat, l'any 2004 es va posar en marxa el 1er Pla Nacional d'Accessibilitat 2004-2012. Aquest Pla, sorgit en el context de la Llei 51/2003 d'igualtat d'oportunitats, no discriminació i accessibilitat universal de les persones amb discapacitat, ha estat un marc clau per promoure i consolidar les mesures del Govern espanyol, en cooperació amb altres administracions i organitzacions públiques i privades, amb el ferm propòsit, entre d'altres, de poder impulsar la posada en marxa de la legislació existent sobre aquesta matèria, eliminar barreres i introduir de manera eficient el concepte del Disseny per a Tothom.

Entre les aspiracions d'aquest Pla Nacional ha estat poder posar fi a la tradicional relegació que sempre ha tingut l'accessibilitat com a política de "**segona classe**". Es a dir, com aspectes de detall o complementaris, dirigits a una minoria de població que s'havia de beneficiar d'ella a costa de les incomoditats o manca de funcionalitat per la resta de ciutadans.

Sense necessitat de aprofundir en estadístiques, aturem-nos per un moment en conèixer quin és l'estat generalitzat de l'accessibilitat a l'espai urbà. Un estat actual que, en major o menor grau, posem que parlem de Tarragona ciutat i barris, no es diferencia en massa al de als darrers anys.

## **Voreres**

L'amplada de la banda lliure de pas es l'element que més vegades fa inaccessible les voreres, fet que es deu principalment a la presència d'escanyaments en el recorregut i no pas a l'amplada en si mateix de la vorera construïda.

Què és el que produeix doncs aquests escanyaments a les voreres? Això està originat principalment:

- Mobiliari urbà
- Mobiliari establiments, principalment; bars, cafeteries, restaurants, fruiteries, fleques i pastisseries.
- Marquesines transport públic
- Arbrat i plantes
- Obres i instal·lacions
- Vehicles mal estacionats

El **mal estat del paviment** es el segon motiu més important, al temps que es un factor que fa que la vorera sigui inaccessible a trams més llargs de recorregut.



***Paviment de vorera en mal estat de conservació***



***Marquesina de parada d'autobús que redueix considerablement la banda de pas per vianants***

Un **pendent longitudinal excessiu** no actua tant negativament, sempre i quan aquest problema sigui tractat correctament amb les mesures específiques que requereix. Ja que no es possible eliminar les seves causes, i tan sols es podrà alleugerarà les seves conseqüències amb solucions imaginatives i molt tècniques.

### **Pas de vianants**

La manca d'accessibilitat en aquests punts es deu a l'absència de rebaix a les vorades, sense oblidar que en aquest aspecte s'ha d'incloure els guals realitzats amb un rebaix i pendent defectuós. El rebaix implica, en la majoria de casos, un millor acompliment generalitzat d'altres requisits d'accessibilitat, com poden ser; la pròpia senyalització d'aquests passos, els guals confrontats, franja de senyalització per a cecs i els semàfors. Però el que és més important, l'existència de rebaix també sols coincidir amb una menor ocupació del gual per part de vehicles mal estacionats.



***- Al gual de vianants del fons, te una amplada inferior a la exigida d'1,80 m***

***- Hi ha una paperera i un bàcul d'il·luminació que dificulten el pas a les persones. En especial a les que pateixen deficiència visual.***

S'ha de remarcar la gran descoordinació que hi sol haver en alguns casos entre les actuacions. Com la que es posa de manifest en l'existència d'itineraris amb cruïlles amb rebaix que no es corresponent amb voreres accessibles, el que desmillora o, fins i tot fa inútil, qualsevol solució adoptada en un sol d'aquests elements.

### **Alçada lliure de pas**

Aquest es un espai que poques vegades sol estar envaït per algun element urbà però, tot i així, cal tenir-lo en consideració ja que en algunes ocasions poden dificultar la marxa a les persones, en especial de les persones invidents, per les que això pot ser fins hi tot un perill difícil de detectar.

- Rames baixes de l'arbrat
- Senyalització mal situada
- Tendalls de comerços
- Elements de façana sobresortint
- Etc.

### **Canvis de nivell**

En termes absoluts, els canvis de nivell formats per graons aïllats o escales sense opció alternativa, solen tenir poca rellevància en que facin inaccessible un espai concret de l'entorn urbà però, sense oblidar què quan existeixen, fan inaccessible la totalitat del recorregut, amb el greuge que això comporta. Quan hi ha rampa, en molts casos solen tenir un pendent excessiu o estan mancades d'algun dels elements addicionals amb els que ha de comptar; baranes a ambdós costats o a dos nivells, sòcol de protecció, replà entremig, etc.



***Gual amb pendent superior al permès***

La presència de graons o escales sense altre alternativa i els defectes o mala execució de les rampes reitera que amb independència de les dificultats reals provocades per la orografia de la ciutat, existeix una clara deixadesa i mal fer, no sols al no buscar alternatives, sinó inclús en la pròpia execució de les solucions adoptades.

### **OBRES: Tanques de protecció i senyalització**

Tot i que la senyalització es pot considerar acceptable en la majoria dels casos, no es pot dir el mateix del tancament de protecció a les zones d'obres en execució, on es pot considerar que acostuma a ser del tot inadequat i en alguns casos, fins i tot, perillós.

Les obres en sí, acopi de material o runa, vehicle o maquinaria de l'obra, etc. fan que les voreres ocupades, ja sigui en part o en la seva totalitat, i sense la possibilitat d'utilitzar un pas alternatiu, obliga a baixar de la vorera per tenir que circular per la calçada de vehicles, amb el conseqüent perill que això comporta pels vianants.



***Zona d'obres senyalitzada amb espai reservat per acopi de material però sense previsió de pas per a vianants alternatiu.***

Si l'obra es prou important, **s'hauria d'exigir un pla d'accessibilitat de l'entorn de l'obra o instal·lació mentre aquesta estigui en construcció, o si més no, en cas contrari, que l'estudi de seguretat pugui incloure un apartat concret en aquest aspecte.** En aquest segon cas, no es necessària cap exigència, ni ha prou en que el tècnic redactor de l'estudi de seguretat de l'obra, sigui conscient i assumeixi la necessitat de incloure-ho en aquest document.

Fundació Tarragona Unida  
Lluís Roig  
Arquitecte tècnic i  
enginyer d'edificació

*FONS:*

- \* Hacia la plena participación mediante el Diseño Universal. Soren Ginnerup (Comité de Expertos sobre Diseño Universal)
- \* I Plan Nacional de Accesibilidad 2004 - 2012
- \* La accesibilidad en España. Diagnóstico y bases para un plan integral de supresión de barreras.