



Estudi sobre l'accessibilitat a Camprodon

IES-SEP La Garrotxa
2n Batxillerat Tecnològic
Curs 2009/10



1- Introducció.....	3
2- Metodologia.....	5
3- Objectius	7
4- Drets humans i mobilitat.....	9
5- Bases legals de l'accessibilitat a Catalunya.....	16
6- Breu història de l'evolució urbanística i de l'accessibilitat de Camprodon	28
7-Treball de camp per definir l'itinerari.....	31
8- Proposta d'itinerari	38
9- Estudi de l'accessibilitat de l'itinerari “ CAMPRODON1”	41
9.1- Les barreres arquitectòniques urbanístiques: BAU	42
9.2- Barreres arquitectòniques en l'edificació: BAE	56
9.3- Barreres arquitectòniques mòbils: BAM	59
10- Conclusions.....	64
11- Proposta de solucions al problema d'accessibilitat plantejat.....	70
12- Agraïments	76
13- Bibliografia i fonts.....	78
14- Annexos	81



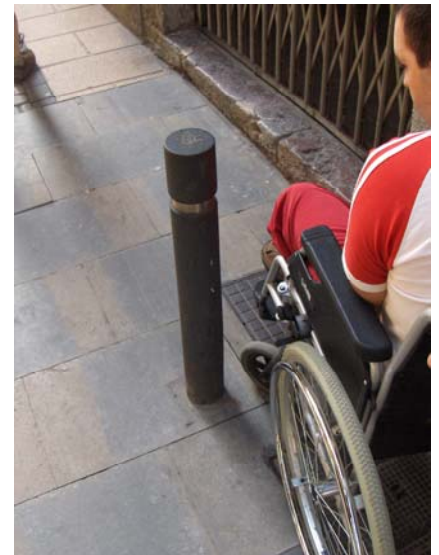
1- Introducció



La temàtica d'aquest treball sorgeix bàsicament del meu interès cap a l'arquitectura urbana, des de molt petit he tingut una especial debilitat per observar com estan fets els pobles i els aspectes tècnics de les obres que s'hi fan. El carrer de la botiga on treballa és molt bonic, està fet de llambordes antigues mal posades que jo trobo preciosos estèticament. Dóna al "Pont Nou", un pont romànic que de nou no en té res, que completa, juntament amb una vista magnífica del riu Ter una estampa que m'agrada de forma especial. No m'havia plantejat mai la necessitat de fer algun canvi en aquest carrer ni havia tingut mai una especial sensibilitat per, en les meves observacions dels pobles i ciutats, trobar-hi barreres arquitectòniques. Més aviat m'hagués situat en els conservacionistes acèrrims. Ara, després d'haver fet aquest estudi em sap greu de no haver despatat abans, gairebé em sembla impossible d'haver estat tan cec, aquest carrer, idíl·lic per a mi abans de l'estudi, ha esdevingut el tram menys accessible de tot l'itinerari estudiat.

El trasllat de la meva avia, que té 86 anys, a Camprodon em va fer obrir els ulls i em va crear la curiositat cap al tema de l'accessibilitat i la relació amb el benestar de les persones. M'estimo molt la meva avia i va ser molt dur per a mi veure-la patir pel fet, afegit a l'adaptació al nou poble, de trobar tantes barreres en els seus itineraris habituals, és ella doncs la veritable responsable de la meua tria.

Al plantejar-me la metodologia de treball de seguida vaig pensar també amb en Simó, que és un amic que va amb cadira de rodes del poble veí de Llanars. Vaig pensar que ell, que és un noi molt amable, m'ajudaria molt per la dificultat que té al desplaçar-se de forma autònoma i així ha estat, però a l'hora de la veritat m'ha ajudat molt més per la facilitat que té per plantejar el que cal canviar i trobar solucions. Li dono les gràcies per la seva alegria i per ajudar-me a veure-hi molt més clar.



M'he proposat formular un treball d'investigació centrat en els problemes de mobilitat per les persones grans, persones amb disminucions físiques i finalment també m'ha semblat interessant incloure-hi persones que porten nens petits amb cotxet perquè penso que dono una visió més completa del problema. Ho he fet, tenint en compte les rutes vitals per anar als llocs indispensables, que he extret del meu treball de camp, per a la vida diària d'aquestes persones: Casal dels avis, CAP, Ajuntament, Serveis socials, escola, Llar d'infants, comerços ... lligat al benestar i qualitat de vida i plantejar una alternativa de recorregut lliure de barreres.

L'estudi, després d'haver pensat en un espai més ampli, l'he fet a Camprodon ja que he posat molta atenció en l'aspecte humà i de qualitat de vida i això ha ocupat molt de temps del meu treball. Les entrevistes amb la gent gran han estat molt interessants però han esdevingut molt lentes en la seva realització i em semblaven irrenunciables per a poder copsar l'estat de la qüestió.

També en un primer moment em proposo bàsicament tenir en compte les barreres arquitectòniques urbanístiques (BAU) però enmig del treball trobo vital descriure les barreres arquitectòniques de les edificacions (BAE) i em centro en les que donen accés als edificis. És més endavant quan també penso que cal afegir un nou concepte de barrera que batejo amb (BAM) barreres mòbils, que a Camprodon durant l'estiu, que és quan concentro el meu treball de camp, són una autèntic malson per a les persones amb dificultat de mobilitat. Finalment doncs he tingut en compte els tres tipus de barreres per a fer la descripció de les dificultats que presenta la mobilitat a Camprodon.



2- Metodologia



En primer lloc he fet recerca bibliogràfica buscant informació per a descartar que no hi havia cap estudi fet sobre el tema a Camprodon i he contactat amb associacions de minusvàlids per a conèixer la seva opinió i encarrilar el meu estudi.

He buscat també informació sobre la legislació vigent i he demanat informació sobre la situació comarcal i local d'aquest aspecte.

També he fet recerca històrica de l'evolució urbanística del poble i de la sensibilitat en les actuacions de l'ajuntament i de les entitats més rellevants del poble.

Pel treball de camp he partit d'una enquesta dirigida a persones amb el perfil de l'estudi (amb problemes de mobilitat) i una part de gent més jove per a valorar el grau de consciència de la població pel que fa aquest problema. M'han servit per a validar la meua hipòtesi que la dificultat de mobilitat perjudica greument el nivell de benestar de les persones i sobretot per a poder acotar l'itinerari, a partir dels llocs on els enquestats afirmen haver d'anar de forma habitual, per a fer l'estudi exhaustiu de les barreres arquitectòniques.

He dibuixat, una proposta d'itinerari i amb l'entrevista amb l'arquitecte municipal i el regidor d'urbanisme de l'ajuntament de Camprodon l'he acabat de fer definitiva.

A partir d'aquí el meu estudi s'ha centrat en l'observació directe de les BAU, BAE i BAM trobades en l'itinerari abans esmentats a partir de fer el recorregut en diferents dies i amb acompanyants amb diferents tipus de mobilitat reduïda i organitzar la recollida de dades: La meua àvia, que ha de portar bastó i té les dificultats pròpies d'una persona de la seva edat (86anys). En Quim (1any) que va amb cotxet amunt i vall del poble amb els seus pares o els seus avis. El meu amic Simó (21anys) que va amb cadira de rodes a causa d'una paràlisi cerebral. Hem fet recorreguts amb cadira manual i amb la cadira elèctrica, que és més ampla per a mostrar les màximes dificultats pel que fa l'autonomia.

Durant aquests recorreguts faig fotografies i dissenyo una fitxa per a registrar les diferents barreres a la mobilitat.

Al mateix temps contacto amb associacions d'afectats (Fundació ONCE i AMIFAS...)per completar les informacions prèvies que havia extret de les seves pàgines web. També investigo la implicació dels grups polítics del poble a través dels seus programes electorals i estudio les obres fetes i el llenguatge en les revistes CAMP RODÓ, publicació de l'ajuntament de Camprodon on estan reflectides les diferents actuacions municipals. Per acabar en l'apartat de sensibilització de les administracions tinc la sort que cau a les meves mans un informe de la Sra. Leonor Lidón Heras encarregat per l'ONCE sobre drets humans i minusvalies a l'estat espanyol que dona al meu treball una dimensió més social i em dona arguments per anar extraient les conclusions del meu estudi. Ha estat una magnífica troballa per a ratificar els resultats del meu estudi pel que fa legislació i l'acompliment d'aquesta i poder generalitzar moltes de les descobertes que he fet.

A partir d'aquí he dissenyat la meua proposta de millora de la via amb un itinerari adaptat i/o practicable i he redactat les conclusions.



3- Objectius



Els objectius generals que em vaig proposar en iniciar aquest treball de recerca són:

- Recollir informació de la situació de la mobilitat a Camprodon centrada en l'itinerari més necessari per a la vida quotidiana.
- Definir el nivell de sensibilització a nivell local sobre el tema de l'accessibilitat.
- Fer un estudi de la viabilitat de portar a terme un projecte d'itinerari lliure de barreres arquitectòniques a Camprodon.

Per poder arribar a aquests objectius, em vaig plantejar la creació d'objectius específics que em permetin esquematitzar la feina.

- Fer recerca bibliogràfica per conèixer altres treballs i projectes que vagin en la mateixa direcció de la meva proposta. Estudiar les accions fetes a nivell municipal en els darrers anys.
- Refer si s'escau alguns dels objectius o mètode de treball del meu projecte.
- Parlar amb les persones que treballaré en el meu estudi per demanar la seva col·laboració i concretar-la amb la seva disponibilitat.
- Elaboració del guió per a entrevistar-me amb els responsables de mobilitat de l'ajuntament i Fer entrevistes amb: els responsables de mobilitat de l'ajuntament, l'associació de botiguers de Camprodon i responsable consell comarcal.
- Contactar amb associacions de persones amb dificultats de mobilitat.
- Elaboració de les enquestes (població general, persones amb les que treballaré)
- Passar enquestes i extreure'n conclusions dels resultats.
- Elaborar, conjuntament amb les persones que treballaré, la planificació dels dies que faré el seguiment dels seus itineraris per a cobrir el màxim els seus desplaçaments habituals.
- Acompanyar a les diferents persones amb disminució de mobilitat per l'itinerari i detectar els problemes de mobilitat i les barreres arquitectòniques.
- Definició del problema de mobilitat argumentada amb el treball fet (fitxes de les BAU i BAE i BAM trobades)
- Projecte d'itinerari lliure de barreres. Disseny d'un Pla de sensibilització municipal.
- Conclusions del treball de recerca.

Pel que fa l'objectiu general, **la meva hipòtesi inicial parteix de que hi ha una relació molt directa entre accessibilitat i benestar de la població amb problemes de mobilitat i que no hi ha un gran nivell de sensibilització a nivell local.**

Més tard hi he incorporat el terme drets humans i mobilitat que, al meu entendre millora el terme benestar que em plantejava en un primer moment.



4- Drets humans i mobilitat



En la recerca bibliogràfica he trobat un informe encarregat per la Fundació ONCE que sota el títol de Derechos Humanos y Discapacidad en España de la Sra. Leonor Lidón Heras fa una anàlisi de la situació de la discapacitat des d'un punt de vista molt complert, es va fer l'any 2007 pel que he considerat que és molt vàlid en l'actualitat i m'hi he basat en forma molt preferent per redactar aquest apartat que valoro molt important per a situar la problemàtica que vull abordar des d'una perspectiva més amplia. Un informe d'aquest tipus que relaciona Discapacitat i Drets Humans, trobo que és ja una fita en si mateix, ja que reflecteix el canvi de mentalitat en la manera d'entendre i abordar la discapacitat, situant-la, com no podria ser d'altra manera, en l'àmbit de la dignitat i valor de cada ésser humà. No es podria entendre algunes de les propostes de adaptació dels espais (que són molt costosos i per a poques persones) si no és des del punt de vista dels drets humans de cada una de les persones discapacitades

A l'estat espanyol la terminologia emprada per referir-se a les persones amb discapacitat ha anat evolucionant amb el temps i amb la societat. Així, en els anys seixanta, el terme emprat era «subnormal», en els vuitanta es van adoptar altres formes: «minusvàlid» o «persones amb minusvalidesa».

Des d'aleshores ha hagut una evolució de «minusvàlid» cap a «discapacitat o millor persones amb discapacitat». De fet, fins fa poc ambdós termes, «minusvàlid» i «discapacitat», eren utilitzats de indistintament pels legisladors. A aquesta varietat i ús intercanviable, se li ha posat fi mitjançant llei, ja que, l'actual forma oficial és «persona / es amb discapacitat». Aquest, encara que sigui formal, penso que és un gran avenç ja que canvia la forma de mirar d'aquestes persones a nivell legal. Malgrat això encara cal caminar molt ja que les formes han de canviar, suposo que a base de temps, també les persones que apliquen les lleis i a la ciutadania en general.

D'acord amb l'enquesta sobre Discapacidades, Deficiencias i Estado de Salud (EDDES) de 1999, el percentatge oficial de persones amb discapacitat a Espanya és del 9%, el que representa aproximadament tres milions i mig de persones. El percentatge de persones amb discapacitat que són menors de 65 anys no arriba al 5%, mentre que el de persones majors de 65 anys supera el 32%, en aquí cal una reflexió important que té a veure molt amb el meu estudi ja que he detectat que en el cas de barreres arquitectòniques hi ha una població de persones amb minusvalidesa que es refereix a la gent gran, ha augmentat molt donat que cada vegada es viu més anys.

L'autora fa un repàs de la normativa actual a nivell d'estat i conclou que s'ha avançat molt en reconèixer els drets de les persones amb minusvalidesa però el compliment d'aquesta normativa dista molt de ser una realitat. Hi ha un desfase molt important entre drets reconeguts legalment i drets posats a la pràctica. Respecte d'altres països podríem dir que la legislació ens iguala força als països més sensibilitzats però a la pràctica estem força a la cua d'aquests països.

La Constitució de 1978 inclou la legalitat de les accions positives, la igualtat davant la llei i la prohibició de discriminació. L'article 49 està referit específicament a les persones amb discapacitat. «Els poders públics duren a terme una política de previsió, tractament, rehabilitació i integració dels disminuïts físics, sensorials i psíquics, als quals prestaran l'atenció especialitzada que requereixin i els empararan especialment en la consecució dels drets que aquest Títol atorga a tots els ciutadans». Aquest article va ser desenvolupat per la Ley de Integración Social de los Minusválidos de 1982 (LISMI). Aquesta llei tracta de manera global l'atenció i la integració de persones amb discapacitat en la vida econòmica i social i inclou mesures preventives, socials, econòmiques, rehabilitadores i educatives. La implementació de la LISMI va suposar canvis importants en la realitat de les persones amb discapacitat, entre altres àmbits va afectar:



- Ocupació, ordinària i protegida, mitjançant els incentius a la contractació de persones amb discapacitat, la quota de reserva del 2% i els centres especials d'ocupació.
- Seguretat Social, mitjançant la creació d'un sistema de prestacions econòmiques.
- Educació, en la qual es va introduir el 1985 la integració escolar, adequant-se els ensenyaments per als alumnes amb necessitats especials.
- Salut, incloent la universalització del dret a l'assistència sanitària de les persones amb discapacitat.
- Serveis Socials, estenent de forma universal el dret a gaudir dels mateixos a les persones amb discapacitat.
- Mobilitat i barreres arquitectòniques, aquest aspecte és el que menys desenvolupament ha tingut, amb un alt nivell d'incompliment i escàs control .

La primera llei en tractar d'una forma global la prevenció de la discriminació (directa i indirecta) contra de persones amb discapacitat és la Ley de Igualdad de Oportunidades, no Discriminación i Accesibilidad Universal de las Personas con Discapacidad (LIONDAU) de 2003. Aquesta llei està inspirada en el model social de la discapacitat, i inclou com a principis: vida independent, normalització, disseny per tots, diàleg civil i transversalitat de les polítiques a favor de les persones amb discapacitat. La llei defineix les mesures contra la discriminació, les l'acció positiva, les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació i les mesures per promoure i defensar la igualtat d'oportunitats. Implica a l'administració i a la societat civil i té un àmbit d'aplicació gairebé universal . En tot cas, és una norma que requereix desenvolupament normatiu en diferents àrees, i que ha rebut crítiques degudes a que:

- Requereix desenvolupament legislatiu, el que pot suposar que com mínim es tarda deu anys a la seva implementació i desenvolupament.
- És una llei de caràcter estatal, mentre que l'accessibilitat és competència exclusiva de les comunitats autònomes, de manera que podrien derivar conflictes de competència entre aquestes i l'estat .
- Hauria d'haver inclòs el règim d'infraccions i sancions en el text, en lloc de posposar a un futur desenvolupament normatiu
- Tot i que amplia la definició legal de persona amb discapacitat, només aquestes tenen protecció legal, ja que no s'inclou una protecció general en contra de la discriminació basada en la discapacitat.

Sense perjudici de les crítiques, la LIONDAU constitueix una «oportunitat històrica per impulsar decididament la igualtat efectiva de les persones amb discapacitat ».

A finals de 2006 es va aprovar una llei, que regula per primera vegada com un dret universal i subjectiu un conjunt de drets i beneficis centrats en la promoció de l'autonomia personal i atenció a les persones en situació de dependència. Aquesta llei té tres nivells de protecció, un nivell mínim aplicable a tot l'estat, un segon nivell establert mitjançant convenis entre Estat i cada comunitat Autònoma, i en tercer lloc, els nivells addicionals que pugui desenvolupar cada Comunitat Autònoma.

A nivell internacional l'estat espanyol també, a nivell formal, s'ha alineat al costat dels països amb més sensibilitat. En la perspectiva internacional, s'han ratificat pràcticament tots els instruments internacionals en matèria de discriminació. Això inclou textos de l'ONU, l'OIT i del Consell d'Europa. Espanya és també membre del Consell d'Europa i ha ratificat la Carta Social Europea, inclòs l'article 15 relatiu a persones amb discapacitat. No obstant, no ha ratificat la versió revisada de la Carta Social. Com a Estat membre de la Unió Europea, Espanya està subjecta a la normativa comunitària en matèria de drets de persones amb discapacitat, com el reglament relatiu a les normes



de protecció i assistència a persones amb discapacitat o mobilitat reduïda en el transport port aeri. A més, ha donat suport activament l'adopció de la Convenció Internacional dels Drets de les persones amb Discapacitat, i ja ha signat el Conveni i el Protocol Opcional. Ens trobem novament amb molt bones intencions que no es porten a la pràctica de forma òptima. Un desfase molt important entre el que es legisla i es signa i el que es fa. Alguns dels drets de les persones amb discapacitat en l'actual marc normatiu, poden ser limitats, condicionats o exclosos. En aquest procés de restricció, no existeix un esquema jurídic clar i constant que vetlli per la igualtat i la no discriminació, ja sigui mitjançant mesures d'acció positiva, d'accessibilitat o amb ajustos raonables.

Pel que fa l'educació l'avenç és molt important i l'anàlisi de la situació posa a l'estat espanyol en un bon lloc. El sistema educatiu espanyol està basat en els principis d'inclusivitat, normalització, no discriminació, així com en la detecció primerenca de necessitats educatives especials. El sistema inclou que els pares d'alumnes amb necessitats educatives especials han de rebre un adequat assessorament individualitzat, així com la informació necessària que els ajudi en l'educació dels seus fills. El principi d'accessibilitat està exigit en línia amb la LIONDAU.

Malgrat això una radiografia de la situació, d'acord amb el CERMI, els centres educatius ordinaris d'ensenyament obligatòria (primària i secundària) presenten els següents problemes a nivell estatal:

- Manca de formació dels professionals que atenen els alumnes amb necessitats educatives especials. Manca de temps predeterminats per a la coordinació entre especialistes i tutors, la qual cosa dificulta la correcta adaptació curricular.

- El nombre de centres educatius accessibles és molt limitat a causa a l'existència de barreres arquitectòniques i de comunicació.

És més, les ajudes tècniques (ordinadors, comunicadors, sistemes d'accés a l'ordinador) són insuficients i de vegades inadequades per falta de formació en el seu ús.

- La majoria dels suports requerits pels alumnes amb discapacitat en el segon cicle de l'E.S.O. s'estan donant, bàsicament, gràcies a la voluntarietat dels mestres especialistes encara que ja no sigui de la seva competència

- Insuficiència d'informació i formació a les famílies sobre els recursos i serveis que puguin tenir a la seva disposició, així com dels seus drets i deures. A més, les famílies no reben el suport psicològic i social necessari per a l'assumpció de seves responsabilitats i drets com a pares de nens amb discapacitat .

La situació a nivell de Catalunya és més òptima que a la resta de l'estat.

A nivell de salut, el Sistema Nacional de Salut (SNS) és públic i universal i s'estructura de conformitat amb els següents principis i garanties: igualtat i qualitat; atenció integral de la salut (que inclou prevenció de malalties) i accessibilitat, que és un criteri de qualitat i ha d'estar garantida per l'SNS. El Sistema està dividit entre l'Estat, que estableix les condicions bàsiques i comuns, i les comunitats autònomes.

El que més es critica és l'aspecte de la rehabilitació ja que està orientada a pacients amb dèficit funcional recuperable. Aquest disseny és exclouent, ja que es caracteritza per una absència gairebé generalitzada de tractaments recuperadors, de manteniment o rehabilitadors, tant de malalties discapacitades com de patologies o malalties amb efectes crònics en la persona. Contribuint a més, a l'anomenada «permanent patologització » de moltes discapacitats que podrien, amb un tractament adequat, deixar de ser-ho o atenuar El Pla Nacional d'Habitatge 2005-2008 inclou ajuts per a aquells ciutadans amb menors recursos que volen comprar o llogar una casa, així com per a l'eliminació de barreres. La quantia de l'ajuda depèn del nivell d'ingressos, i es ponderen els mateixos en cas de les persones amb discapacitat . Hi ha diferents previsions per donar suport l'accés a un habitatge de les persones amb discapacitat que inclouen: ajut econòmic ja sigui per compra, lloguer o accessibilitat;



mecanismes jurídics per facilitar l'accessibilitat de l'habitatge o l'edifici, i un conjunt de serveis socials centrats en aspectes d'habitatge. En els habitatges de protecció oficial s'ha de reservar com a mínim un 3% de les mateixes per a persones amb discapacitat, havent de ser aquestes accessibles. No obstant això la inexistència de mecanismes per assegurar el compliment d'aquesta quota ha provocat incompliments, irregularitats i ineficiències de la norma. Una persona amb discapacitat té el dret a demanar l'accessibilitat de l'edifici, però el cost pot ser o no assumit per la comunitat de propietaris. Respecte a aquesta llei, es poden fer una crítica fonamental relativa a que si bé està basada en els principis d'universalitat, equitat i accessibilitat, el sistema de cofinançament és discriminatori si es compara amb l'accés a l'educació i la Salut que són gratuïts.

La LIONDAU és una norma bàsica que inclou principis tals com l'accessibilitat universal i el disseny per a tothom, i promou les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació en l'accés i ús dels béns i serveis a disposició del públic, de les tecnologies, productes i serveis relacionats amb la societat de la informació i mitjans de comunicació social, dels mitjans de transport, dels espais públics urbanitzats i edificacions així com en les relacions amb les Administracions Públiques. L'administració General de l'Estat promou l'accessibilitat en el marc de les polítiques de discapacitat però es pot dir que no hi ha una acció conjunta i transversal de l'accessibilitat. Una de les mesures desenvolupades és, precisament, el I Pla Nacional d'Accessibilitat 2004 –

- Les comunitats autònomes, que tenen competència exclusiva en matèria de Serveis Socials, com és el cas de Catalunya, així com en Ordenació del Territori, Urbanisme i Habitatge cadascuna ha desenvolupat els seus pròpies normes d'accessibilitat, el que suposa asimetries entre les diferents comunitats. Pel que fa a les polítiques d'accessibilitat, majoritàriament es desenvolupen a través de les Conselleries de Serveis Socials, i s'utilitzen diferents instruments i plans per eliminar barreres. Això és dóna a nivell estatal i també a nivell internacional. seria molt important arribar a unes directives conjuntes que asseguressin la millora en aquest aspecte a nivell internacional.
- L'administració local desenvolupa majoritàriament accions executives. Un instrument fonamental de programació i planificació són els Plans Municipals d'Accessibilitat, que tenen per finalitat suprimir les barreres. Existeixen també les anomenades «Ordenances municipals integrals d'accessibilitat» com a instrument de promoció de l'accessibilitat.

Basat en l'anàlisi i diagnòstic realitzat pel Llibre Verd i Blanc de l'accessibilitat, el I Pla Nacional d'Accessibilitat 2004, descriu la situació de l'accessibilitat de la manera següent:

- El 100% dels edificis d'habitatges avaluats incompleix algun dels criteris d'accessibilitat establerts. La causa més freqüent d'inaccessibilitat es troba a l'interior i en el llindar dels edificis (96%), on els ascensors produeixen el major nombre de barreres en ser inaccessibles en el 63% els casos avaluats. Un altre element a destacar són els canvis de nivell, que és la barrera que genera la majoria de les situacions d'inaccessibilitat.

Els edificis públics estan en una situació similar: «En les avaluacions tècniques realitzades en 265 edificis d'ús públic, de 71 poblacions ens trobem que el 100% de els mateixos incompleix algun dels criteris legals d'accessibilitat. El mateix document mostra que tan sols quatre de 729 itineraris (de 500 metres cadascun) compleix amb els criteris i paràmetres establerts en la legislació vigent sobre accessibilitat.

Els resultats assenyalen que és gairebé impossible moure's sense trobar barreres, sent els principals problemes les voreres, especialment per estrenyiments i mal manteniment del paviment i les cruïlles. La principal raó és a la no-integració en l'urbanisme (entès en un sentit ampli de planificació, urbanització i gestió l'espai urbà) de l'accessibilitat com un requisit imprescindible. La magnitud del problema la dóna el següent dada «el 41,7% de les persones amb mobilitat reduïda necessiten un acompanyant per sortir de casa, el que unit a la consideració de l'alt percentatge (el



84%) que han de fer-ho diàriament (amb independència del desitjable) ens dóna una mesura de la importància del problema »

A l'àrea del transport cap d'ells arriba als lindars mínims d'accessibilitat . Si bé existeix una major conscienciació sobre accessibilitat en el transport en autobús, el mateix no arriba a els nivells mínims d'accessibilitat, situació que es produeix especialment en els autobusos interurbans. L'accessibilitat en el transport marítim és deficient. El tren també presenta importants deficiències d'accessibilitat, especialment en rodalies. Segueixen havent problemes en el transport aeri, que es veuran millorat una vegada la normativa europea sobre drets en transport aeri sigui obligatòria.

El I Pla d'Accessibilitat 2004-2012 dóna les següents raons per entendre el perquè de les actuals barreres en accessibilitat:

- Dispersió competencial i administrativa.
- Caràcter intersectorial, unit a la complexitat de les interrelacions que es necessiten.
- Necessitat de comptar amb una nova cultura del accessible.
- L'alt cost.
- Desconeixement i marginació dels beneficiaris més directes .
- Manca de control en els elements de l'accessibilitat per part de les administracions

Altres raons inclouen:

- Manca d'implementació i desenvolupament de la legislació, al que s'afegeix la inexistència de sancions als infractors, el que té com a conseqüència un menor nivell de denúncies.
- Manca de formació d'arquitectes, enginyers i altres professionals en disseny per a tots i accessibilitat

La reglamentació turística de les diferents CC.AA. gairebé no inclou requeriments d'accessibilitat, i quan ho fa, es caracteritza per seu baix nivell d'exigència i precisió. Des d'aquesta perspectiva, pot afirmar que «l'accessibilitat en l'oferta turística espanyola està encara molt lluny dels nivells òptims i desitjables »

Pel que fa la conscienciació s'observa un avenç important i s'estan fent passos importants per a la millora dels drets humans. A més a més, des del punt de vista de l'acció i la conscienciació, les organitzacions de persones amb discapacitat són conscients de:

- La necessitat d'interioritzar els drets de les persones amb discapacitat des de la perspectiva dels Drets Humans. Això suposarà identificar millor les situacions de discriminació.
- Ensenyar tant el col·lectiu com a les associacions, com a les persones amb discapacitat d'exigir el compliment de les normes que protegeixen els seus drets o denunciar abusos és una qüestió d'igualtat i no discriminació.
- La importància de treballar amb xarxes amb altres organitzacions, tant de persones amb discapacitat com vinculades a dels Drets Humans .

I, des de la perspectiva més genèrica de la societat, es pot dir que existeixen, des dels últims anys, majors nivells de conscienciació i d'interès en temes de discapacitat, tant per part d'empreses privades, mitjans de comunicació, universitats i altres entitats. Sense cap mena de dubte, la ratificació de la Convenció dels Drets de les Persones amb Discapacitat s'ha de constituir en un instrument essencial perquè la igualtat sigui, ja sense fissures, efectiva.

Tenim el marc legal a nivell internacional del tot correcte, ara que es porti a la pràctica a tot arreu.



A Camprodon les persones amb dificultat de mobilitat tenen greus problemes per desplaçar-se



En Simó, a Llanars, tampoc pot exercir els seus drets de mobilitat de forma autònoma.



5- Bases legals de l'accessibilitat a Catalunya



En aquest moment la base legal més concreta de l'accessibilitat es troba en aquest decret que desplega la llei del 20/1991 . M'ha semblat interessant treballar-hi ja que un dels aspectes més rellevants i sorprenents del meu estudi és la falta de connexió entre legislació i realitat a Camprodon, la concreció d'aquest document és el que m'ha donat el model per fer la meva anàlisi. Bàsicament he recollit els aspectes que tenen a veure amb les barreres arquitectòniques a la via pública (BAU) i les entrades dels edificis (BAE), que són uns dels apartats en que baso el meu treball i he ressaltat els aspectes que trobo més importants. Pel que fa als aspectes més concrets d'aquest decret que es troben a l'annex 1 i 2 els he utilitzat per fer les fitxes d'observació extrets d'una publicació del col·legi d'enginyers de Barcelona ja que essent el mateix han usat una forma més gràfica i més clara però no estan recollits en aquest apartat. He deixat algunes cites del decret als annexos i n'he posat algun fragment enmig del meu anàlisi per a que es vegi que la concreció és molta. He mantingut la forma inicial del decret per tal que de forma visual s'observi que el que diu és d'obligat compliment i he deixat dates i signants per a que de forma visual i plàstica serveixi de denúncia pels incompliments flagrants. Hi ha responsables de les lleis i jo crec que han de vetllar per a que es compleixin.

Font:

Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya

Número DOGC: 2043

Data DOGC: 28.04.1995

Pàgina DOGC: 3369

Data document: 24.03.1995

Número disposició: 135/1995

Tipus document: Decret/07

El projecte s'ha estructurat seguint parcialment la sistemàtica de la Llei 20/1991, però incorporant-hi, a més, altres aspectes poc desenvolupats en aquesta.

Capítol 1

Disposicions directives

Article 1

Objecte

En aplicació de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, és objecte d'aquest Reglament el desplegament d'aquesta, així com l'aprovació de la refosa de les normes reglamentàries dictades per garantir a les persones amb mobilitat reduïda o qualsevol altra limitació l'accessibilitat i la utilització dels béns i serveis de la societat i també promoure la utilització d'ajudes tècniques adequades **que permetin millorar la qualitat de vida d'aquestes persones**, mitjançant l'establiment de les mesures de foment i de control en el compliment de la normativa adreçada a suprimir i evitar qualsevol tipus de barrera o obstacle físic o sensorial.



Article 2

Àmbit d'aplicació

El que disposa aquest Reglament és d'aplicació a les actuacions que es realitzin a Catalunya en matèria d'urbanisme, edificació, transport i comunicació, per qualsevol persona, sigui individual o física o bé jurídica, pública o privada.

Article 3

Persona amb limitacions o mobilitat reduïda

3.1 S'entén per persona amb limitacions aquella que temporalment o permanentment té limitada la capacitat d'utilitzar el medi o relacionar-s'hi.

3.2 S'entén per persona amb mobilitat reduïda aquella que té limitada temporalment o permanent la possibilitat de desplaçar-se.

Article 4

Barreres arquitectòniques

4.1 Als efectes d'aquest Reglament, s'entenen per barreres arquitectòniques tots aquells impediments, traves o obstacles físics que limiten o impedeixen la llibertat de moviment de les persones.

4.2 Les barreres arquitectòniques es classifiquen en:

Barreres arquitectòniques urbanístiques (**BAU**). Són aquelles que es troben a les vies i als espais lliures d'ús públic.

Barreres arquitectòniques en l'edificació pública o privada (**BAE**). Són aquelles que es troben a l'interior dels edificis o en el seu accés.

Barreres arquitectòniques en els transports (**BAT**). Són les que es troben en el transport.

Article 6

De l'accessibilitat

6.1 Als efectes d'aquesta disposició, s'entén per **accessibilitat** la característica de l'urbanisme, l'edificació, el transport o els mitjans de comunicació que permet a qualsevol persona la seva utilització.

6.2 Als efectes de l'accessibilitat i la supressió de barreres arquitectòniques en l'edificació, es consideren tres tipus d'espais, instal·lacions o serveis en funció del seu nivell d'accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda: **els adaptats, els practicables i els convertibles**.

La tipologia esmentada s'aplicarà també en l'urbanisme i en el transport.

6.3 Un espai, una instal·lació o un servei es considera **adaptat** si s'ajusta als requeriments funcionals i dimensionals que garanteixen la seva utilització autònoma i amb comoditat per les persones amb mobilitat reduïda o qualsevulla altra limitació.

6.4 Un espai, una instal·lació o un servei es considera **practicable** quan, sense ajustar-se a tots els requeriments abans esmentats, això no n'impedeix la utilització de forma autònoma per les persones amb mobilitat reduïda o qualsevulla altra limitació.

6.5 Un espai, una instal·lació o un servei és **convertible** quan, mitjançant modificacions d'escassa entitat i baix cost que no afectin la seva configuració essencial, pot transformar-se, almenys, en practicable.



Article 7

Vies i espais lliures d'ús públic

7.1 Es consideren vies i espais lliures d'ús públic als efectes de barreres arquitectòniques urbanístiques i en l'àmbit d'aplicació d'aquest Reglament:

Els que formen part del domini públic i són destinats a l'ús o al servei públic.

Els que formen part de béns de propietat privada, susceptibles de ser utilitzats pel públic en general amb motiu de les funcions que hi desenvolupa algun ens públic, directament o indirectament.

Els que formen part de béns de propietat privada afectes a alguna servitud a l'ús públic.

7.2 També es considera espai lliure d'ús públic aquell susceptible de ser utilitzat pel públic en general, sigui o no sigui mitjançant el pagament d'un preu, quota o similar.

Article 8

Edificis públics, privats i espais comunitaris

8.1 Es consideren edificis públics als efectes de barreres arquitectòniques en l'edificació i en l'àmbit d'aplicació d'aquest Reglament:

Els que estan afectes a un servei públic.

Els que pertanyen privativament a l'Estat, la Generalitat, entitats locals o altres entitats de caràcter públic o amb participació majoritària de caràcter públic.

8.2 Es consideren edificis privats els que pertanyen a persones particulars, individualment o col·lectivament.

8.3 Es considera que un edifici de titularitat pública o privada és destinat a l'ús públic quan un espai, instal·lació o servei d'aquest és susceptible de ser utilitzat per una pluralitat indeterminada de persones per a la realització d'activitats d'interès social o pel públic en general.

8.4 Es consideren espais d'ús comunitari aquells que estan al servei d'un conjunt d'espais privats i a disposició dels seus usuaris.

(...)

Article 10

Ajudes tècniques

Als efectes del present Reglament, s'entén per ajuda tècnica tot mitjà que, actuant com a intermediari entre la persona amb mobilitat reduïda o qualsevulla altra limitació i l'entorn, possibiliti l'eliminació de tot allò que per la seva existència, característiques o mancança li dificulta l'autonomia individual i, per tant, **l'accés al nivell general de qualitat de vida.**

Capítol 2

Disposicions sobre barreres arquitectòniques urbanístiques

(BAU)

Article 11

Planificació i urbanització d'espais urbans adaptats

11.1 **La planificació i urbanització de les vies públiques, dels parcs i d'altres espais d'ús públic s'ha d'efectuar de manera que resultin adaptats a les persones amb mobilitat reduïda.**

11.2 **Als efectes de l'apartat anterior, els plans generals d'ordenació urbana, les normes subsidiàries i d'altres instruments de planejament i execució que els despleguen, i també els projectes d'urbanització i d'obres ordinàries, hauran de garantir l'accessibilitat i la utilització amb caràcter general dels espais d'ús públic i no seran aprovats si no s'observen les determinacions i els criteris bàsics establerts en la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de**



promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques, i els preceptes d'aquest Reglament.

Article 12

Adaptació d'espais urbans existents

12.1 Les vies públiques, els parcs i els altres espais d'ús públic existents, i també les respectives instal·lacions de serveis i mobiliari urbà, seran adaptats gradualment en la forma que determina el present Reglament.

12.2 Als efectes del que estableix l'apartat anterior, els ens locals han d'elaborar plans especials d'actuació per tal d'adaptar les vies públiques, els parcs i altres espais d'ús públic a les normes establertes en el present Reglament.

12.3 Per a la finalitat prevista en aquest article, els projectes de pressupostos dels ens públics han de contenir en cada exercici econòmic les consignacions necessàries per al finançament d'aquestes adaptacions.

Queda clar amb l'estudi que he fet que aquest aspecte no s'ha tingut en compte a cap poble del Ripollès ni des del Consell comarcal del Ripollès de forma plena.

(...)

13.5 Hom ha d'entendre per itinerari aquell àmbit o espai de pas que permet un recorregut urbanitzat continu que relaciona els diferents espais d'ús públic i edificacions de l'entorn i que permet accedir-hi.

Article 14

Itineraris

14.1 El disseny i el traçat dels recorreguts d'ús públic o comunitari destinats al trànsit de vianants es realitzen mitjançant itineraris de vianants que resultin adaptats en les condicions establertes a l'annex 1.

14.2 Podran quedar exempts del que preveu l'apartat anterior aquells itineraris que en tinguin d'alternatius, i el cost d'execució dels quals com a adaptats sigui superior en més d'un 50% al cost com a no adaptat.

14.3 Es pot admetre la substitució de l'itinerari de vianants adaptat per un itinerari mixt adaptat en aquells trams en què el cost d'execució de l'itinerari de vianants adaptat superi en més d'un 50% el cost d'un itinerari mixt adaptat. **En els punts de connexió entre ambdós itineraris, s'ha de poder estacionar un vehicle en l'espai equivalent al d'una plaça d'estacionament adaptada, en les condicions previstes a l'annex 1.**

14.4 La previsió d'itineraris adaptats en nuclis urbans existents i en indrets naturals protegits pot admetre **solucions alternatives** sempre que el projecte sigui aprovat per l'organisme competent en aquesta matèria.

14.5 La comunicació vertical entre espais d'ús públic es realitza, com a mínim, amb un element adaptat.

14.6 Les escales d'ús públic, com a elements utilitzables per determinades persones amb limitacions, han de ser adaptades en les condicions establertes en l'annex 1.

Article 15

Aparcaments

(...)



15.3 Les zones d'aparcament han de tenir un itinerari de vianants adaptat que comuniqui les places reservades amb la via pública.

Article 16

Mobiliari urbà

16.1 En cada espai públic adaptat, **com a mínim un element del mobiliari urbà per a cada ús diferenciat** ha de ser adaptat en les condicions establertes a l'annex 1.

Article 17

Senyalització

17.1 **Han de senyalar-se permanentment amb el símbol internacional d'accessibilitat, de manera que siguin fàcilment visibles:**

Els itineraris de vianants adaptats quan n'hi hagi d'alternatius no adaptats.

Els itineraris mixtos de vianants i vehicles adaptats quan n'hi hagi d'alternatius no adaptats.

Les places d'aparcament adaptades.

Els serveis higiènics adaptats.

Els elements de mobiliari adaptats que, pel seu ús o destinació, necessitin senyalització.

Les parades de transport públic adaptat.

17.2 El símbol internacional d'accessibilitat, indicador de la no existència de barreres arquitectòniques o de comunicació, s'instal·larà en tots els transports públics que tinguin aquesta característica, així com en els edificis d'ús públic sempre que no s'hagi de perjudicar el valor cultural d'un immoble.

(...)

Capítol 3

Disposicions sobre barreres arquitectòniques a l'edificació
(BAE)

Article 19

Accessibilitat exigible als edificis d'ús públic

19.1 La construcció, l'ampliació i la reforma dels espais, instal·lacions o serveis propis de les edificacions de titularitat pública o privada destinades a un ús públic.

Annex 2

Normes d'accessibilitat a l'edificació

(...)

Un itinerari es considera adaptat quan compleix els requisits següents:

No hi ha d'haver cap escala ni graó aïllat. (S'admet, a l'accés de l'edifici, un desnivell no superior a 2 cm, i s'arrodonirà o bé s'aixamfranarà el cantell a un màxim de 45º). Ha de tenir una amplada mínima de 0,90 m i una alçada lliure d'obstacles en tot el recorregut de 2,10 m.

(...)

El paviment és no lliscant.

Els pendents longitudinals de les rampes són: Trams de menys de 3 m de llargada: 12% de pendent màxim. Trams entre 3 i 10 m de llargada: 10% de pendent màxim.

Trams de més de 10 m de llargada: 8% de pendent màxim.

S'admet un pendent transversal màxim del 2% en rampes exteriors.



Les rampes disposen de baranes a ambdós costats. Així mateix, han d'estar limitades lateralment per un element de protecció longitudinal de, com a mínim, 10 cm per sobre del terra, per evitar la sortida accidental de rodes i bastons.

Els passamans de les baranes estan situats a una alçada entre 0,90 i 0,95 m, i tenen un disseny anatòmic que permet d'adaptar la mà, amb una secció igual o equivalent a la d'un tub rodó de diàmetre entre 3 i 5 cm, separat, com a mínim, 4 cm dels paraments verticals.

(...).

Article 20

Accessibilitat des de l'exterior i mobilitat vertical als edificis d'ús públic

20.1 Com a mínim, una de les entrades des de la via pública a l'interior de l'edificació ha de ser accessible.

20.2 En el supòsit d'un conjunt d'edificis, **almenys un dels itineraris** que els uneixi, entre ells i amb la via pública, ha de complir les condicions establertes per als itineraris adaptats o practicables, segons el cas, que disposa el present Reglament.

20.3 En els casos en què existeixi un accés alternatiu per a les persones amb mobilitat reduïda, aquest **no pot tenir un recorregut superior a sis vegades l'habitual, ni el seu ús pot condicionar-se a autoritzacions expresses o altres limitacions.**

20.4 **La mobilitat o comunicació vertical entre espais, instal·lacions o serveis comunitaris en edificis d'ús públic ha de realitzar-se, com a mínim, mitjançant un element adaptat o practicable, segons el cas.**

20.5 Les escales d'ús públic han de ser adaptades i han d'ajustar-se a les condicions establertes en l'annex 2.

(...)

Capítol 7

Mesures de foment

Article 46

Fons per a la supressió de barreres arquitectòniques

46.1 De conformitat amb el que estableix l'article 14 de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, el fons per a la supressió de barreres arquitectòniques és un fons destinat a subvencionar la supressió de barreres arquitectòniques i en la comunicació i per a la dotació d'ajudes tècniques, d'acord amb el que estableixi anualment la Llei de pressupostos de la Generalitat.

46.2 **La meitat del fons anirà destinat a subvencionar els programes específics que elaborin els ens locals per a la supressió de barreres arquitectòniques en l'espai urbà, els edificis d'ús públic i el transport del seu terme municipal.**

Aquests programes específics d'actuació estaran integrats, com a mínim, per un inventari dels espais, edificis, locals i mitjans de transport que hagin de ser objecte d'adaptació, l'ordre de prioritats en què es duren a terme i les fases d'execució del pla.

Tots els ens locals hauran de preveure en el projecte de pressupostos de cada exercici econòmic les consignacions necessàries per al finançament dels plans especials d'accessibilitat.

46.3 Tindran prioritat per gaudir del fons aquells ens locals que es comprometin, mitjançant un conveni, a assignar per a la supressió de barreres arquitectòniques el mateix percentatge que l'Administració de la Generalitat destini anualment de les seves partides pressupostàries per a inversió directa en els edificis d'ús públic de la seva titularitat o sobre els quals disposi el dret d'ús.

Anualment, en publicar-se la resolució de convocatòria dels fons a què fa referència aquest article,



es farà públic el percentatge esmentat.

46.4 L'altra meitat del fons anirà destinada a subvencionar entitats privades i particulars, que hauran de complir els requisits específics que estableixi la convocatòria per a cada tipus d'ajudes.

46.5 El Departament de Benestar Social efectuarà la convocatòria anual dels ajuts d'aquest fons i establirà els criteris per a la seva concessió, d'acord amb les prioritats de la planificació.

46.6 Els departaments de la Generalitat, en l'àmbit de les seves competències i amb càrrec als seus pressupostos, podran concedir ajuts per a la promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques i en la comunicació.

Capítol 8

Mesures de control

(...)

Article 49

Competències

L'Administració de la Generalitat de Catalunya, les comarques i els ajuntaments són responsables, en l'àmbit de les seves competències respectives, del control i seguiment de l'accessibilitat i de la supressió de barreres arquitectòniques, d'acord amb el que estableix la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques. A aquests efectes, hauran de vetllar pel compliment de l'ordenament en matèria d'accessibilitat així com elaborar els plans que es derivin de la seva aplicació.

Article 50

Competències de la Generalitat

Correspon a l'Administració de la Generalitat de Catalunya, mitjançant els departaments competents, la comprovació de l'aplicació d'aquest Decret pel que fa a les mesures a adoptar en el seu compliment, així com l'activitat de foment.

Article 51

Competències de les comarques

51.1 Correspon a les comarques en l'àmbit de les competències que hagin d'exercir en matèria de planificació, ordenació del territori i urbanisme:

Elaborar un pla comarcal d'adaptació i supressió de barreres arquitectòniques amb inclusió dels aspectes supramunicipals i de seguiment de l'elaboració, revisió i execució dels plans municipals.

Fer el seguiment de les actuacions que s'efectuïn en l'àmbit comarcal respectiu en matèria de barreres en l'edificació, el transport i la comunicació.

Establir i prestar serveis públics mínims, en cas de dispensa o supòsits especials, serveis supramunicipals complementaris o exercir competències municipals per delegació o conveni en matèria d'accessibilitat.

Coordinar, per raons d'interès comarcal, els serveis municipals pel que fa a l'accessibilitat i prestar als municipis assessorament, especialment per a l'elaboració i la revisió dels plans municipals d'adaptació i supressió de barreres arquitectòniques.

51.2 En l'elaboració del programa d'actuació comarcal que preveu la Llei 6/1987, de 4 d'abril, sobre l'organització comarcal de Catalunya, s'hi inclouran els aspectes generals dels plans municipals d'adaptació i de supressió de barreres arquitectòniques.



Article 52

Competències dels municipis

Correspon als municipis l'aplicació de la normativa d'accessibilitat i supressió de barreres, en l'àmbit de les competències que hagin d'exercir, d'acord amb l'article 63 de la Llei 8/1987, de 15 d'abril, municipal i de règim local de Catalunya:

L'aplicació de les normes d'accessibilitat i supressió de barreres en l'urbanisme en exercici de l'ordenació, gestió, execució i disciplina urbanístiques; els parcs i els jardins; la pavimentació de les vies públiques urbanes; la conservació de camins i vies rurals i la protecció del medi.

L'aplicació de les normes d'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques en l'edificació, en l'exercici de la promoció i gestió d'habitatges, instal·lacions culturals, esportives, de lleure, turisme i centres docents.

L'aplicació de les normes d'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques en el transport, en exercici de l'ordenació del trànsit de vehicles i persones en vies urbanes i transport públic de viatgers, donant compliment a les normes definides al capítol 4 d'aquest Decret.

L'elaboració dels plans locals d'adaptació i supressió de barreres arquitectòniques, així com les corresponents revisions quinquennals.

Article 53

Actuacions

53.1 Control previ.

53.1.1 La verificació del compliment de la normativa sobre accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques s'efectuarà pel mateix procediment i pel mateix òrgan o unitat al qual correspongui resoldre els corresponents visats, autoritzacions, llicències o en concórrer en qualsevol tipus de contractació administrativa.

53.1.2 **En aplicació del que estableixen els articles anteriors són, per tant, instruments bàsics del control: Els visats dels projectes tècnics: els col·legis professionals competents exigiran el compliment de les normes d'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques per al visat dels projectes.**

Les llicències i autoritzacions: les administracions públiques que hagin d'atorgar llicències i autoritzacions de qualsevol tipus exigiran en els projectes d'obres les normes d'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques previstes a l'ordenament vigent.

Contractes administratius: els plecs de condicions dels contractes administratius d'obres contindran les clàusules específiques necessàries per al compliment de l'ordenament sobre accessibilitat.

53.1.3 **Qualsevol tipus d'activitat de les administracions públiques que pugui afectar l'accessibilitat o supressió de barreres arquitectòniques haurà de subjectar-se a l'ordenament vigent en aquesta matèria.**

53.2 Control posterior.

Totes les actuacions realitzades en les quals s'observin accions o omissions que contravinquin a les normes d'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques seran sancionades d'acord amb el que estableix el títol 4 de la Llei 20/1992, de 25 de novembre, seguint el procediment que estableix el Decret 278/1993, de 9 de novembre, sobre el procediment sancionador aplicable als àmbits de competència de la Generalitat, sens perjudici del que estableix l'article 7 de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'acord amb les normes contingudes al capítol 10 d'aquest Decret.



Article 54

Denúncia

54.1 **Tothom que tingui coneixement de l'existència d'alguna infracció de l'ordenament en matèria d'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques podrà interposar, independentment de les accions legalment previstes, denúncia davant l'òrgan competent en la matèria segons el que preveuen els articles precedents, i ho haurà de comunicar al Consell per a la Promoció de l'Accessibilitat i la Supressió de Barreres Arquitectòniques.**

(...)

Article 55

Participació

Amb la finalitat de crear una xarxa de vigilància, assessorament i sensibilització en matèria d'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, les administracions competents en aquesta matèria fomentaran **la participació dels afectats** mitjançant l'establiment de convenis de col·laboració entre les administracions públiques, els col·legis professionals i les associacions de persones amb mobilitat reduïda o qualsevol altra limitació.

(...)

Capítol 10

Règim sancionador

Article 67

Infraccions i sancions

67.1 Constitueixen infraccions administratives en matèria de supressió de barreres les accions i omissions tipificades i sancionades per la Llei i que es recullen en aquest article.

67.2 Les infraccions es classifiquen en **lleus, greus i molt greus** d'acord amb els criteris que s'indiquen en els apartats següents.

67.3 Són infraccions **lleus les accions o omissions que contravenen a les normes sobre supressió de barreres arquitectòniques, però que no impedeixen la utilització de l'espai, l'equipament, l'habitatge o el mitjà de transport per persones amb mobilitat reduïda.**

67.4 Tenen la consideració d'infraccions greus les accions o omissions següents:

a) **Les que incompleixin parcialment la normativa sobre supressió de barreres arquitectòniques urbanístiques, en les obres d'urbanització i el seu mobiliari de nova construcció, ampliació i reforma d'espais destinats a l'ús públic.**

b) Les que incompleixin la normativa sobre supressió de barreres arquitectòniques en l'edificació, construcció, ampliació o reforma d'edificis de propietat pública o privada destinats a un ús que impliqui la concurrència de públic.

c) L'incompliment, en la proporció mínima requerida, de la reserva que estableix l'article 9.2 de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, modificada pel Decret legislatiu 6/1994, de 13 de juliol, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques, pel que fa a la reserva d'habitatges de protecció oficial de promoció privada per a persones amb mobilitat reduïda.

d) Les que incompleixin parcialment la normativa sobre supressió de barreres arquitectòniques reguladora de les condicions d'accessibilitat en els edificis de nova construcció o rehabilitats totalment que hagin de ser destinats a l'habitatge.

67.5 Tenen la consideració d'infraccions **molt greus** les accions o omissions següents:

a) **Les que incompleixin totalment la normativa sobre supressió de barreres arquitectòniques urbanístiques, en les obres d'urbanització i el seu mobiliari de nova construcció, ampliació i**



reforma d'espais destinats a l'ús públic.

- b) Les que incompleixin la normativa sobre supressió de barreres arquitectòniques en l'edificació, construcció, ampliació o reforma d'edificis de propietat pública o privada destinats a serveis públics.
- c) L'incompliment total de la reserva establerta a l'article 9.2 de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, modificada pel Decret legislatiu 6/1994, de 13 de juliol, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques, pel que fa a la reserva d'habitatges de protecció oficial de promoció privada.
- d) Les que incompleixin totalment la normativa sobre supressió de barreres arquitectòniques reguladora de les condicions d'accessibilitat en els edificis de nova construcció o rehabilitats totalment que hagin de ser destinats a l'habitatge.

67.6 Les infraccions lleus seran sancionades amb multes de 50.000 a 1.000.000 de pessetes.

67.7 Les infraccions greus seran sancionades amb multes d'1.000.001 a 25.000.000 de pessetes.

67.8 Les infraccions molt greus seran sancionades amb multes de 25.000.001 a 50.000.000 de pessetes.

67.9 Per graduar l'import de les multes es tindrà en compte el grau de culpabilitat o la intencionalitat de cada un dels infractors, el perjudici directament o indirectament causat, el cost econòmic derivat de les obres d'accessibilitat necessàries, la reincidència o reiteració i la gravetat de la infracció.

67.10 Quan el benefici que resulti d'una infracció en matèria de supressió de barreres arquitectòniques sigui superior a la sanció que correspongui, aquesta podrà incrementar-se en la quantia equivalent al benefici obtingut.

(...)

Article 70

Òrgans competents

Les autoritats competents per imposar sancions i els límits màxims d'aquestes són les següents:

- a) **Els alcaldes: en els municipis que no excedeixin els 10.000 habitants, fins a un màxim de 100.000 pessetes;** en els municipis que no excedeixin els 50.000 habitants, fins a un màxim de 500.000 pessetes; en els municipis fins a 100.000 habitants, multes fins a 1.000.000 de pessetes; en els municipis que no excedeixin els 500.000 habitants, multes fins a un màxim de 5.000.000 de pessetes, i en els municipis de més de 500.000 habitants, multes fins a un màxim de 10.000.000 de pessetes.
- b) **El director general del departament corresponent per raó de la matèria, fins a 25.000.000 de pessetes, amb independència del nombre d'habitants del municipi.**
- c) **El conseller competent per raó de la matèria, fins a 50.000.000 de pessetes, amb independència del nombre d'habitants del municipi.**

Article 71

Destinació de les sancions

Els ingressos derivats de la imposició de les sancions previstes seran destinats, per les administracions públiques actuants, a la supressió de les barreres arquitectòniques en l'àmbit de la seva competència.

Disposicions addicionals

(...)

-4 **Excepcionalment**, i en instal·lacions existents, els ajuntaments o l'autoritat competent podran



eximir de l'aplicació de les normes d'accessibilitat que estableix el capítol 4, amb l'informe vinculant previ del Consell per a la Promoció de l'Accessibilitat i Supressió de Barreres, quan existeixi impossibilitat tècnica per a la seva realització.

-5 S'estableix un termini de tres anys a partir de l'entrada en vigor d'aquest Reglament per fer efectiva l'elaboració del pla de mesures tècniques al qual fa referència l'article 40. (!!!!!!!)

-(...)

-2 El present Decret entrarà en vigor **al cap de sis mesos** de la seva publicació al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya.

Barcelona, **24 de març de 1995**

Jordi Pujol
President de la Generalitat de Catalunya

Antoni Comas i Baldellou
Conseller de Benestar Social

Jaume Roma i Rodríguez
Conseller de Política Territorial i Obres Públiques



6- Breu història de l'evolució urbanística i de l'accessibilitat de Camprodon



El poble de Camprodon , de 2579 habitants en l'actualitat, està situat al nord-est de la comarca del Ripollès, i en la confluència de dos rius, el Ter i el Ritort. Una muralla de muntanyes , Sant Antoni, Serra Cavallera i la Costinyola, amb les seves portes naturals que formen els rius configuren i determinen la personalitat d'aquest poble conegut fa molts segles .

El seu nom ,” Campus Rotundus” que els romans li donaren per la forma que té el terreny envoltat de muntanyes ja indica com és.



Si en un principi aquest conjunt de petites i poques cases és un lloc de pas i de trobada entre les vies romanes que vénen de la Cerdanya i del Col D'Ares, anys més tard, en el segle X de la nostra era es converteix en una vila amb un monestir benedictí i un castell entorn dels quals creix la població i la vida econòmica i social fins arribar a ser cap de la vegueria de Camprodon.

Les dinàmiques dels monjos benedictins i del Comte de Besalú fan que Camprodon sigui, en el segle XIII una ciutat reial amb representant en les corts de Monsó i disposi de mercat propi tots els diumenges i pugui cobrar els impostos pertinents. **Aquests fets van engrandint el poble, i van configurant una urbanització, pròpia de l'època amb carrers estrets i aprofitant l'orografia natural.**

Malgrat els terratrèmols que en el segle XV destrueixen la Vila i els incendis que en els segles XVII i XVIII i XIX provoquen les guerres del “francès” i les guerres “ carlines”, Camprodon s'ha aixecat sempre gràcies al seu esperit dinàmic i emprenedor. les diferents reconstruccions sempre s'han fet seguint els rastres de l'antiga edificació.

A finals del XIX i principis del XX de nou Camprodon destaca sobre la resta de la comarca gràcies a les ànsies de superació i per l'empenta dels visitants (bàsicament burgesia de Barcelona) que veuen en el poble un lloc ideal , per les seves condicions paisatgístiques i climatològiques , per passar llargues temporades .

Les riberes dels dos rius marquen el sentit i el camí de les noves vivendes que completen les iniciades entorn del Monestir i del Castell .Ara es diran “ Vila D'Abaix” i Vila de Dalt” respectivament. **Carrers estrets i empedrats per fer front al clima fred, especialment de l'hivern,** fan de Camprodon un poble molt visitat durant tot l'any i un lloc de residència on l'industria, el comerç, l'agricultura , la ramaderia i el comerç són els pals de paller durant molt de temps. Després de la capital, Ripoll amb quasi 11000 habitants, Camprodon és el tercer poble en quant a nombre d'habitants i l'únic de la Comarca que no ha perdut habitants i per contra ha incrementat la seva població any rere any.

Avui encara podem observar el que queda del Monestir, l'església i uns jardins , i el que queda de l'antic Castell, uns jardins i una vivenda particular. Són testimonis d'una cultura i de la formació del poble. Les altres edificacions, importants també per la història dels seus vilatans formen un conjunt interessant per als turistes i visitants, configurant un nucli antic que és on hi ha més vida: l'Ajuntament , el Pont Romà, porta d'entrada pels que venien de la Cerdanya i molt a prop d'on s'ajunten el Ter i el seu afluent el Ritort, l'església del Carme i les restes de l'antic convent



carmelità, avui anomenat Cal Marquès, les places del Carme i D'Espanya, antigament anomenada de la República, el carrer Sant Roc, paral·lel a Ter un cop enriquit amb les aigües del Ritort, i ple de botigues com el carrer València, paral·lel al Ritort, carrer famós per les seves botigues i oficines, la plaça Santa Maria amb l'església del mateix nom, obra d'art del gòtic català, l'escola Dr. Robert, el carrer Freixenet, paral·lel al Ritort per la ribera dreta i el passeig de la Font Nova, per la ribera esquerra. En "Els quatre Cantons" s'inicia la ruta paral·lela al Ter abans d'ajuntar-se amb Ritort amb la Plaça Dr. Robert i el Gran Casal fundat pels il·lustres estiuejants de finals del segle XIX. Un altre carrer estret continua el camí del Ter fins arribar al Passeig Maristany amb les seves torres i mansions construïdes en una antiga zona pantanosa i avui convertida en lloc de passeig, de tranquil·litat i també de residència.

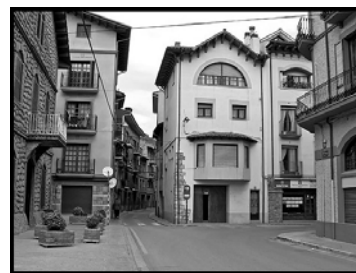
Camprodon continua creixent i no només en habitants, sinó en edificacions que acullen als nous ciutadans que pugen en busca de millors aires i tranquil·litat. El poble creix seguint els marges del riu i són les zones allunyades del centre les que donen una imatge més oberta i adequada als temps moderns on l'accessibilitat és més viable i la majoria d'itineraris són al menys practicables.

No hi ha elements bibliogràfics que refereixin una gran preocupació al llarg de la història per l'adaptació dels espais, ni es troben referència sobre l'accessibilitat que no siguin en els programes electorals dels partits polítics, que de forma discreta diuen que volen "Millor mobilitat ...facilitar l'accés de persones amb mobilitat reduïda, vianants amb cotxet o amb carro de la compra, a tots els vials i carrers i edificis públics de Camprodon" en el cas d'ERC i "Pla integral per arranjar la totalitat de les voreres malmeses i adequar-les a la supressió de les barreres arquitectòniques" en el cas del PSC i en els cas de CIU en el programa de les darreres eleccions no hi ha cap apartat que faci esment al tema de l'accessibilitat.

Per altra banda corrobora també la meua hipòtesi de la manca de sensibilització del poble sobre el tema, l'estudi que he fet sobre la memòria de les diferents obres públiques, que consten a la revista CampRodó, publicació de l'Ajuntament de Camprodon on queden reflectides de forma detallada totes les actuacions municipals des dels seus inicis fins a l'actualitat (1996-2009). Tot i la gran quantitat d'actuacions que s'han fet en aquests tretze anys estudiats i que la majoria d'elles, sobretot les de nova construcció ja hagin tingut present l'accessibilitat i siguin espais adaptats o practicables, **solament en les obres referides a la remodelació de la casa de la vila es troba els termes "supressió de barreres arquitectòniques" i "accessibilitat dels ciutadans" (CampRodó primavera i tardor 2008 i primavera 2009) a l'hora de donar compte del què s'ha fet.**

És evident que ni els redactors de la revista, ni els que els hi proporcionen la informació (govern i oposició), ni els mateixos ciutadans i ciutadanes a les que va dirigida, si hi hagués pressió social els polítics mostrarien el què han fet de forma completa, mostren un alt grau de sensibilitat cap a la supressió de barreres arquitectòniques, el llenguatge en dona fe.

Camprodon és avui, per la història de la seva construcció, un poble amb grans dificultats de mobilitat en el casc antic. Les seves característiques de creixement l'han fet poc accessible i no està documentat cap gran preocupació ni social ni política pel tema que hagi fet avançar molt aquest aspecte.



Els carrers estrets del casc antic, dificulten l'accessibilitat de Camprodon



7-Treball de camp per definir l'itinerari



A partir d'una enquesta a persones amb mobilitat reduïda i dels consells de l'arquitecte municipal i del regidor d'urbanisme hem proposo dissenyar l'itinerari amb més necessitat d'adaptació del municipi de Camprodon i l'anomeno” **Itinerari Camprodon1**”, amb la idea de poder anar completant els espais lliures de barreres del poble.

Resultats enquestes per les persones amb mobilitat reduïda.

POBLACIÓ:

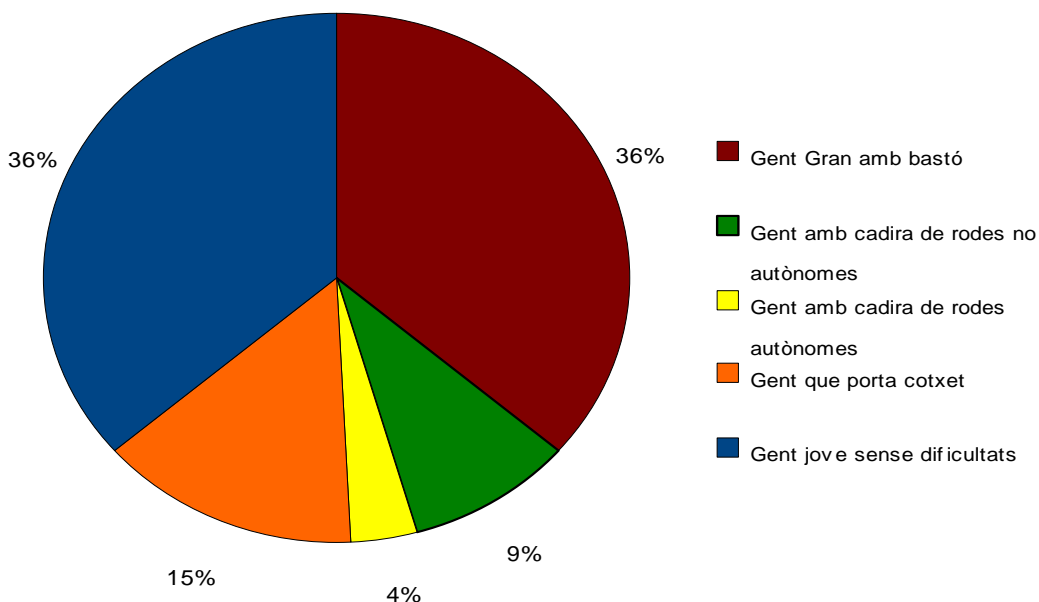
Aquesta enquesta s'ha passat a 34 persones amb mobilitat reduïda de Camprodon.

- 20 persones que tenen dificultat de mobilitat per patologies pròpies de l'edat avançada i que com a màxim s'acompanyen d'un bastó i podrien ser totalment autònomes sense barreres.
- 5 persones que van amb cadira de rodes i no són gens autònomes (els cuidadors i cuidadores també han dit la seva. Una enquesta l'ha contestada solament la seva cuidadora i la he donat per vàlida).
- 2 persones que va amb cadira de rodes i podria ser autònoma sense barreres.
- 8 persones que porten nens i nenes petits amb cotxet, 8 d'aquestes enquestes les he pogut passar amb dos o més conductors habituals dels cotxets (avis i avies)

També l'he passat a 20 nois i noies de la meva edat (17-20 anys) per valorar la sensibilització sobre el tema.

L'actitud dels enquestats ha estat molt positiva i la seva col·laboració ha depassat el fet de contestar l'enquesta. Han tingut necessitat de parlar sobre el tema i exposar de forma molt apassionada les solucions que cal adoptar. Hi he dedicat molt de temps en la majoria de persones i, tot i que alguns aspectes són obvis, penso que han donat al meu estudi la força necessària per a fer-lo viable.

Població de l'enquesta en percentatges





BUIDATGE DE LES ENQUESTES

Itineraris més habituals:

Els llocs on els enquestats amb mobilitat reduïda de Camprodon diuen que són els més habituals o els que voldrien fer de forma autònoma són he desestimat el lloc on viuen perquè no varia gens la classificació de llocs on volen anar i aquests llocs per sí mateixos ja fan uns itineraris que són els que tindrè en compte:

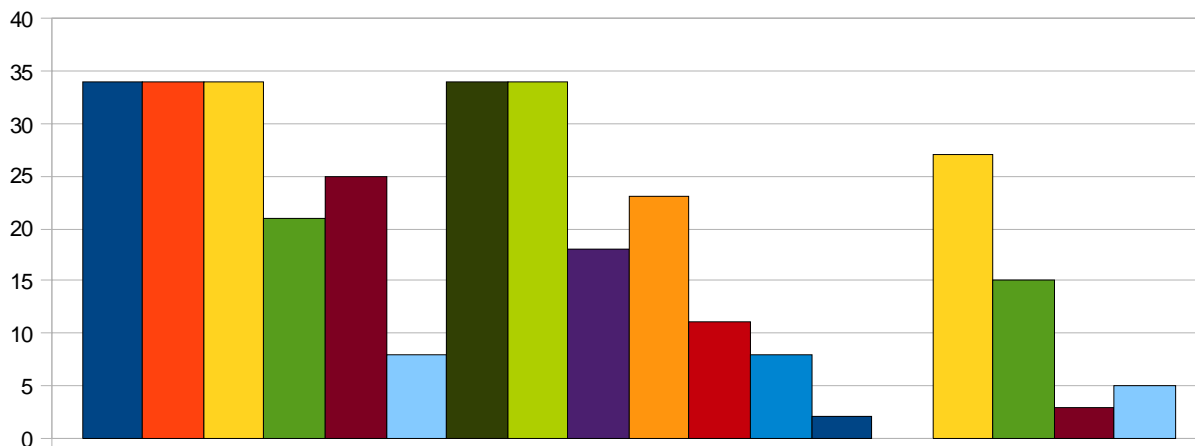
- CAP
- Farmàcia
- Supermercat i botigues en concret
- Perruqueria
- Casal dels avis
- Bars
- Caixes i bancs
- Ajuntament
- Escoles
- Places
- Fonts i passejos per anar a passejar
- El Casal Camprodoní (el cine)
- El pavelló vell (festes)
- El pavelló Llandrius
- Correus
- Església
- Piscina
- Camp de futbol
- “ Anar d’una banda a l’altra” en aquest apartat queden classificats cases concretes de familiars que els enquestat diuen que van més sovint i que en l’itinerari Camprodon1 que em proposo dibuixar no podré tenir en compte per la dispersió que m’aporta.





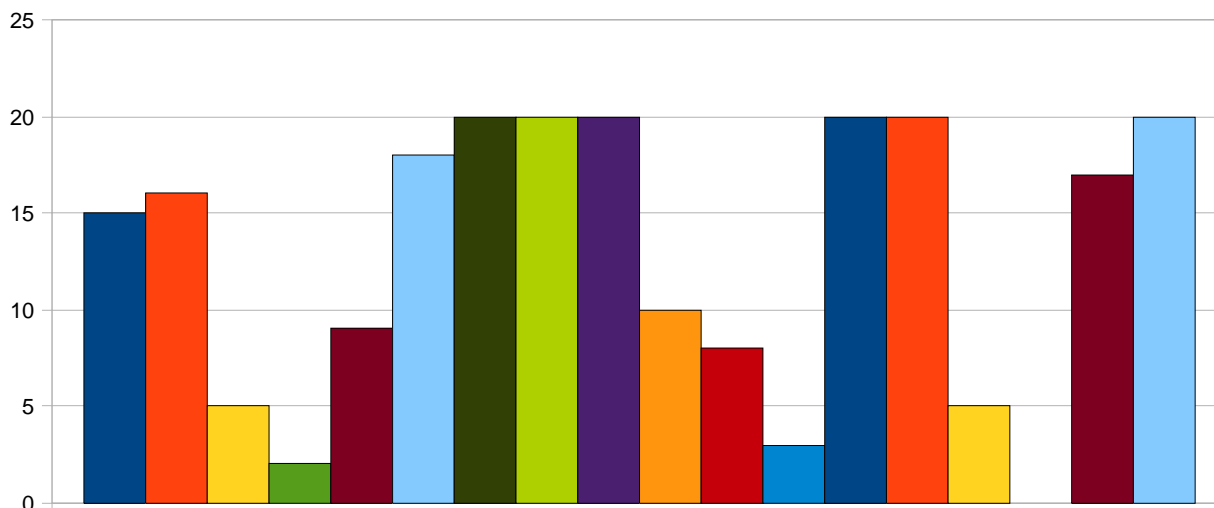
Enquesta sobre els llocs més transitats per la gent gran

- CAP
- Casal dels avis
- Escoles
- El pavelló vell (festes)
- Piscina
- Farmàcia
- Bars
- Places
- El pavelló Llandrius
- Camp de futbol
- Supermercat i botigues en concret
- Caixes i bancs
- Fonts i passejos per anar a passejar
- Correus
- Perruqueria
- Ajuntament
- El Casal Camprodoní (el cine)
- Església



Enquesta sobre els llocs més transitats per la gent jove

- CAP
- Casal dels avis
- Escoles
- El pavelló vell (festes)
- Piscina
- Farmàcia
- Bars
- Places
- El pavelló Llandrius
- Camp de futbol
- Supermercat i botigues en concret
- Caixes i bancs
- Fonts i passejos per anar a passejar
- Correus
- Perruqueria
- Ajuntament
- El Casal Camprodoní (el cine)
- Església



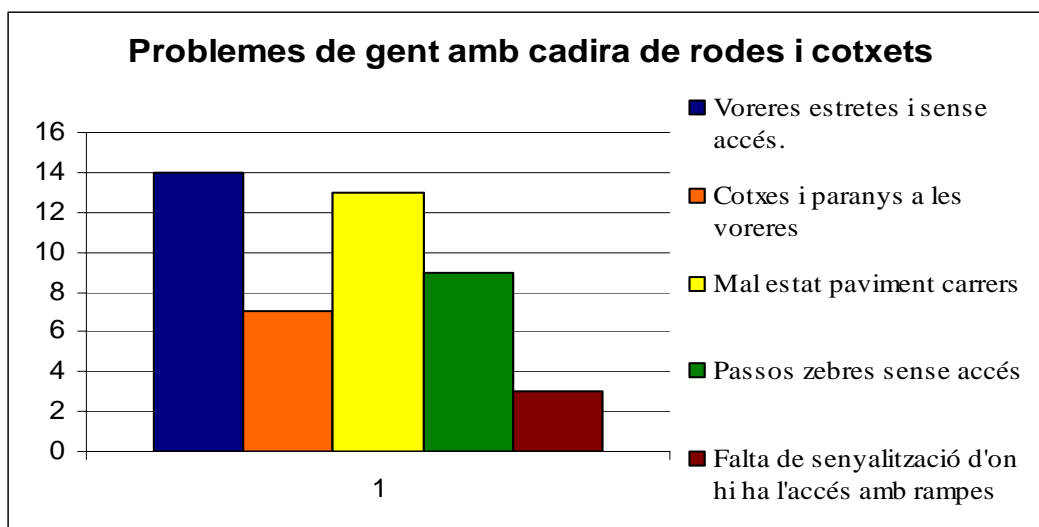


Problemes que es troben:

Els problemes més habituals que es troben els he classificat pel tipus de dificultat de mobilitat que presenten els enquestats i de més a menys respostes.

Cadira de rodes i cotxets: ho he posat en una mateixa classificació perquè pràcticament les dificultats que diuen coincideixen, si bé les persones amb cadira de rodes diuen que aquestes dificultats els són més invalidants i tenen moltes dificultats per trobar trajectes alternatius. En el cas dels cotxets, en els que també contesten persones més grans també troben més dificultats que en el cas de contestar només els pares i mares.

- Voreres estretes i sense accés.
- Cotxes i paranys a les voreres
- Mal estat paviment carrers
- Passos zebres sense accés
- Falta de senyalització d'on hi ha l'accés amb rampes.



En aquest apartat hi vull fer constar la entrevista que vaig fer amb la Sra. Lidia Martín Sabaté mare d'en Carles Aromí, que va amb cadira de rodes, tot i que no segueix els apartats del qüestionari i no l'he fet constar en el buidatge. Penso que és interessant la seva opinió perquè la dona des de la seva condició d'estiuejants i no està "acostumats" a patir les dificultats de mobilitat del nostre poble. Transcripció literalment el mail que em va enviar acabades les seves vacances.

"Salutacions,

Aquest estiu varem visitar Camprodon. Pel carrer, ens va aturar un noi, que ens explicà que estava preocupat per la accessibilitat del poble. En veure el meu fill que anava en cadira de rodes, portada per nosaltres (ell no pot) i que érem de fora del poble ens va demanar la nostra opinió com a "usuaris" de l'accessibilitat del poble.

Doncs tal com em vaig comprometre aquí la teniu:

Anar amb cadira de rodes pel centre de Camprodon és absolutament una "tortura". Des del Pont nou fins a la zona comercial del centre s'ha d'anar per la calçada perquè les voreres no donen l'amplada suficient per a la cadira, a la calçada empedrada si colen entre les pedres les rodes. Els cotxes t'han d'anar seguint fins que poden avançar-te. Les voreres són molt altes per poder pujar-les i baixar-les, i la majoria de botigues no tenen rampa per accedir a



l'interior. Per exemple a Cal Xec s'hi pot entrar, ara bé, la vorera és impracticable per algú amb cadira i menys si va sol.

L'únic que es salva és l'aparcament per a minusvàlids a prop del centre, era prou ample per treure la cadira, ara bé, quedava un espai per davant del cotxe i un mini va aprofitar per aparcar, no tothom és sensible a les necessitats d'accessibilitat d' un automòbil per a discapacitats.

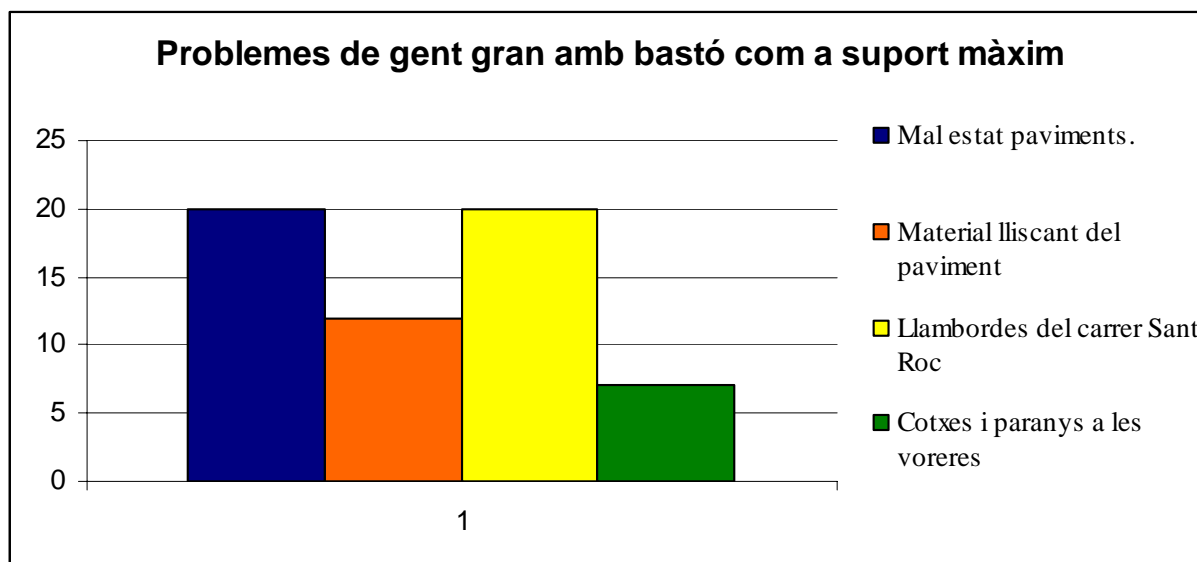
Vaig passar una colla d'anys estiuant al poble de joveneta i em feia molta il·lusió tronar a visitar-lo, però dubto ho torni a fer si haig d'estar patint contínuament amb la cadira i no poder gaudir d'un passeig sense ensurts continus.

Tampoc vam poder visitar Beget, només varem poder usar la cadira des de l'aparcament al carrer d'entrada al poble....

Espero i desitjo aquesta nota serveixi per donar una mica més d'empenta a aquesta, vostre iniciativa d'un Camprodon per a tots!"

Persones grans amb bastó com a suport màxim:

- Mal estat paviments.
- Material lliscant del paviment
- Llambordes del carrer Sant Roc (tot i formar part del mal estat del paviment els avis i avies enquestats el ressalten especialment com a punt més conflictiu i m'ha semblat de deixar-lo com un apartat amb entitat pròpia)
- Cotxes i paranys a les voreres.



Joves:

La majoria de joves enquestats manifesta no haver-se parat a pensar en aquestes dificultats tot i trobar que, sense concretar, que hi ha molts problemes de mobilitat a Camprodon per a la gent gran i amb cadires.



Opinió sobre la millora en els darrers deu anys i la implicació de les administracions:

En general els enquestats contesten que sí, que s'han anat fent coses, però totes les enquestes ho valoren insuficient. Els joves són els que es mostren, tot i no tenir-ho clar en començar l'enquesta, més crítics amb el què s'ha fet.

Tothom pensa que ha de ser obligatori tenir-ho present al fer obra nova però la majoria no sap que ja ho és, que des de l'any 1984 la Generalitat de Catalunya va fer-ne un decret.

En aquest apartat parlen molt de fets concrets que intento resumir en la sensació que no hi ha prou ma ferma tot i que les administracions (els enquestats es refereixen bàsicament a l'ajuntament) sí que tenen consciència (“es veu en tot el que fan de nou”) però no han tingut prou voluntat d'arreglar el que està malament i “ posar multes als que fan les coses malament o posen paranys a les voreres”. Penso que hi ha una frase d'una enquestada que resumeix molt bé el que m'han anat dient la majoria de les persones i la he escrit literal a continuació. **“Fins que no t'hi trobes no veus el que és i com que els que manen són joves i caminen bé, ja ho volen fer però no tenen pressa i a nosaltres se'ns acaba el temps”**

Opinió sobre el que cal fer:

Tots diuen que s'ha d'arreglar i prou. Alguns proposen que aquestes coses passin davant d'altres que s'han de fer. La majoria els hi sembla que valdrà molt però que cal fer-ho de forma urgent. Només en tres casos tenen una actitud més pessimista i diuen que no cal fer res perquè tampoc s'arreglarà res. La majoria creuen que s'arreglarà aviat.

Opinió sobre la solució que plantejo de fer un itinerari lliure de barreres i senyalitzat:

Tots els enquestats ho troben molt bé, si bé els hi he hagut d'explicar molt per a que s'entengui. Molts diuen que ells volen anar per tot arreu i em fan propostes d'itineraris molt específics que he intentat recollir d'alguna manera en la meva proposta final però alguns els he hagut de descartar.

Tots remarquen la importància de la necessitat d'informació a la gent del poble per a que ho sàpiguen i per la gent de fora. Quan entenen la meva proposta de fer un itinerari lliure de barreres com un pas endavant en la supressió de les barreres, molts em diuen que si ho han d'anar a dir a algun lloc m'hi acompanyaran o volen firmar alguna cosa.

En general crec que tot i que la població a la qual he passat l'enquesta no és molt ampli es força representativa i penso que els resultats em poden donar molt la pauta per a fer l'itinerari que tinc previst



8- Proposta d'itinerari



En un primer moment elaboro la PROPOSTA N°1 feta a partir del resultat de les enquestes de les persones amb dificultat de mobilitat però decideixo buscar l'opinió d'experts per validar-la, ja que serà la base del meu estudi.

Resum entrevista amb l'arquitecte municipal Sr. Ramon Fortet i amb el regidor d'urbanisme Sr Joan Guillaumes .juliol 09

Els demano quines actuacions ha fet l'ajuntament en els darrers anys per eliminar barreres al municipi. Em diuen que no s'ha fet cap pla especial en aquest sentit però que en totes les obres noves municipals i a l'hora de donar les llicències d'obres s'hi miren molt i estan sensibilitzats per aquest tema.

No hi ha normativa municipal específica en el Pla general, es compleixen les normes dictades per la Generalitat no només per filosofia sinó perquè són obligatòries.

En les actuacions d'obres municipals, recents o previstes, manifesten haver-hi tingut una especial sensibilitat: Pavelló Llandrius, Llar d'infants, Passeig Maristany, remodelació de l'Ajuntament, remodelació de la P. Espanya però **són conscients que és, a nivell general del poble, una assignatura pendent.**

Els presento la meva proposta de circuit i els sembla bé. **Em donen una idea que jo no havia tingut present que és el fet de pensar també amb els forasters i no solament amb la gent del poble i per tant hauré de tenir en molt en compte els accessos als aparcaments i estació d'autobusos. També en trec la idea de tenir més present els comerços de la vila en l'aspecte més turístic.**

La valoració d'aquesta entrevista ha estat molt positiva ja que m'han rebut molt bé i he vist que estaven interessats en la meva idea de fer un circuit i senyalitzar-lo. M'han donat molta moral i he canviat una part del meu itinerari tenint en compte els aparcaments de Mas Ventós que ja estan totalment adaptats i l'estació d'autobusos.



Carrer St. Roc, que forma part de l'itinerari Camprodon1



ITINERARI D'ESTUDI DEFINITIU “Camprodon 1”





9- Estudi de l'accessibilitat de l'itinerari “CAMPRODON1”



9.1- Les barreres arquitectòniques urbanístiques: BAU

Les barreres arquitectòniques urbanístiques són aquelles que es troben a les vies i als espais lliures d'ús públic.

He fet diverses observacions amb una persona que va amb cadira de rodes manual i elèctrica, amb una mare i un nen amb cotxet i amb una avia amb dificultats de mobilitat que va amb bastó i he recollit les barreres que he trobat. El recull fotogràfic és bàsicament de l'observació amb cadira de rodes, ja que és la que presenta les màximes dificultats.



*Molt poques voreres compleixen la normativa
Són estretes i hi ha pocs guals*

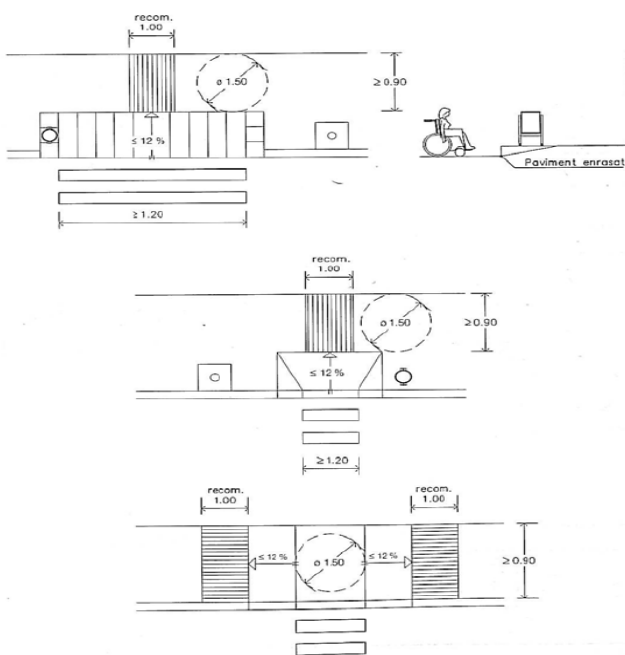


*Sovint, degut a l'amplada de les voreres,
les cadires de rodes han de passar pel mateix espai que els cotxes.*

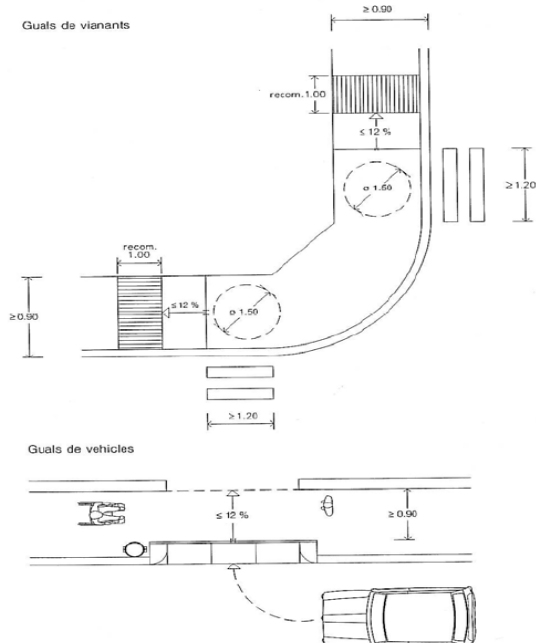


Fitxa nº 1. Observació dels GUALS ADAPTATS en l'itinerari.

Guals de vianants



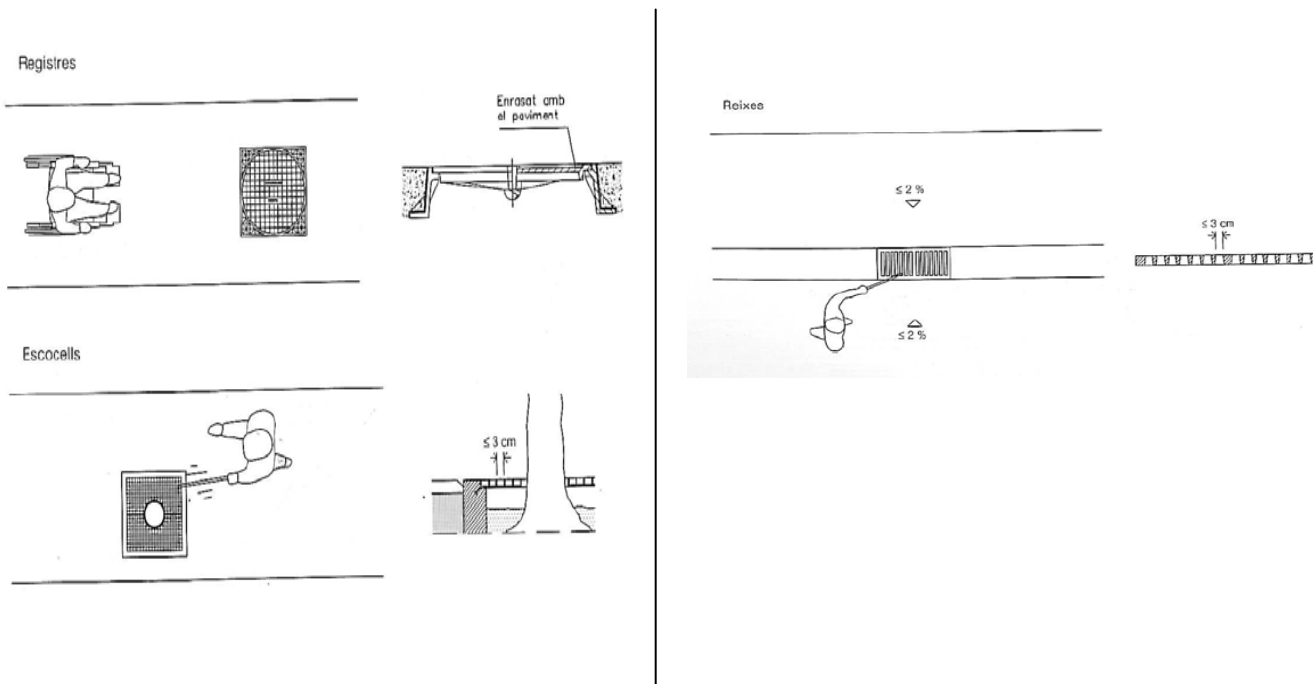
Guals de vianants



És considerat adaptat si:	Estació d'autobusos Aparcament/ P. Espanya (3)		P. Espanya/ Quatre Cantons (0)		Quatre Cantons/ P. Dr. Robert/ aparcament Mas Ventós (3)		C/València/ Passeig de la Font nova (1)		Font Nova/ CAP (4)		CAP/ C. Freixenet (6)		P. Santa Maria (3)	
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO
L'amplada lliure mínima és d'1.20 m.	3	0	0	0	3	0	1	0	3	1	6	0	3	0
La vorera del gual s'enrasa amb la calçada. Els cantells s'arrodoneixen a 45°	1	2	0	0	2	1	1	0	2	2	3	3	1	2
El pendent longitudinal del gual és coma a màxim del 12% i el pendent transversal màxim del 2%.	1	2	0	0	1	2	0	1	2	2	4	2	0	3
Se senyalitza amb paviment de textura diferenciada.	1	2	0	0	0	3	0	1	0	4	0	6	0	3



Fitxa nº 2. Observació del PAVIMENT EN ESPAIS D'ÚS PÚBLIC en l'itinerari.

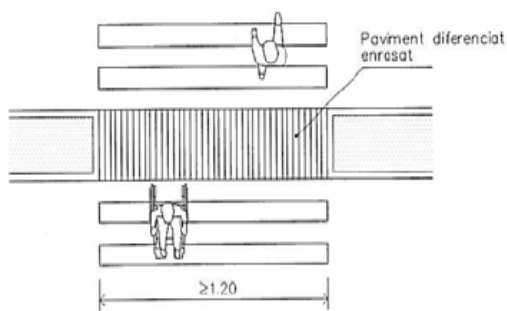


És considera adaptat si:	Estació d'autobusos Aparcament/ P. Espanya		P. Espanya/ Quatre Cantons		Quatre Cantons/ P. Dr. Robert/ aparcament MasVentós		C/València/ Passeig de la Font nova		Font Nova/ CAP		CAP/ C. Freixenet		P. Santa Maria	
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO
És dur, no lliscant i sense regruixos propis del gravat de les peces		X		X	X		X			X		X	X	
Es col·loca un paviment amb textura diferenciada per tal de detectar els passos de vianants.		X		X		X		X		X		X		X
Les reixes i els registres es col·loquen enrasats amb el paviment circumdant.	X		X		X		X		X			X	X	

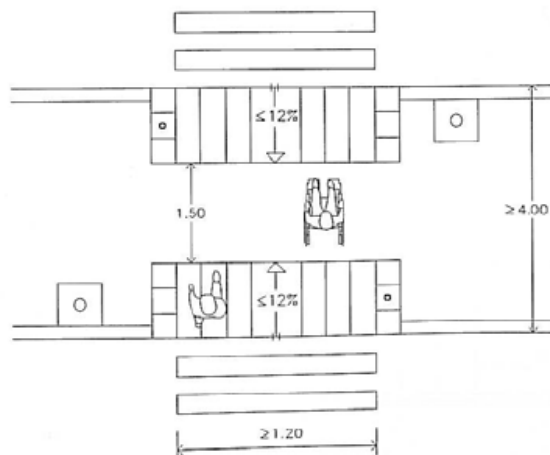
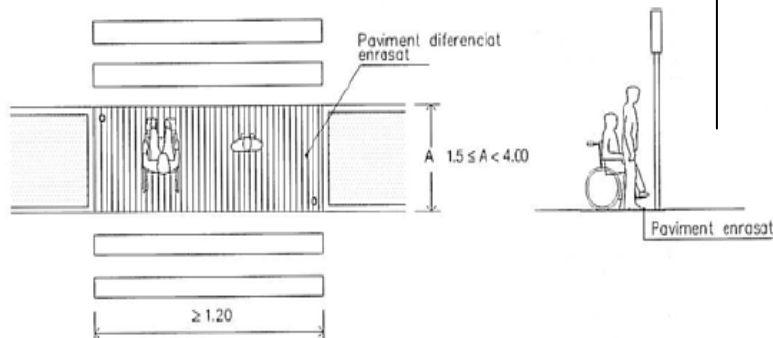


Fitxa nº 3. Observació dels PASSOS DE VIANANTS en l'itinerari.

Passos de vianants en un temps



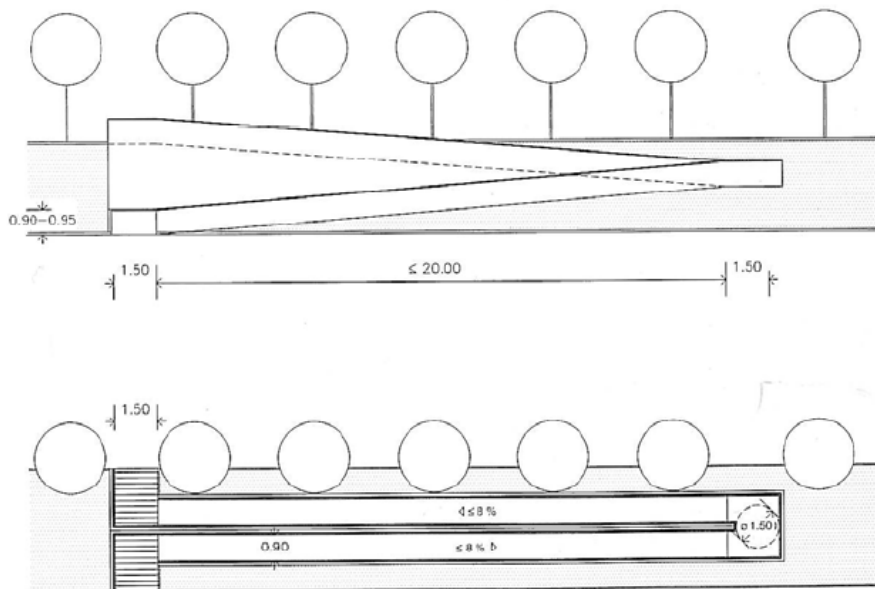
Passos de vianants en dos temps



Trams És considera adaptat si:	Estació d'autobusos Aparcament/ P. Espanya (6)		P. Espanya/ Quatre Cantons (3)		Quatre Cantons/ P. Dr. Robert/ aparcament Mas Ventós (2)		C/València/ Passeig de la Font nova (1)		Font Nova/ CAP (2)		CAP/ C. Freixenet (6)		P. Santa Maria (4)	
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO
Salvar el desnivell entre la vorera i la calçada amb un gual adaptat.	0	12	0	6	2	2	0	2	3	1	4	8	2	6



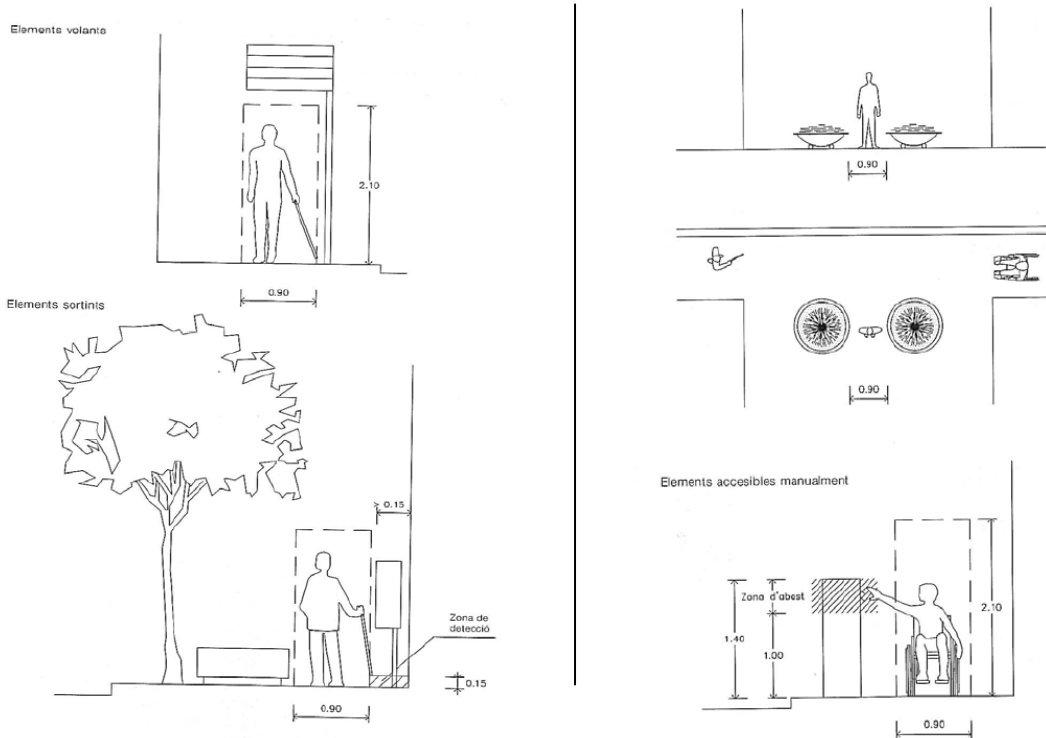
Fitxa nº 4. Observació de les RAMPES ADAPTADES en l'itinerari.



És considera adaptat si:	Estació d'autobusos Aparcament/ P. Espanya (1)		P. Espanya/ Quatre Cantons (0)		Quatre Cantons/ P. Dr. Robert/ aparcament Mas Ventós (3)		C/València/ Passeig de la Font nova (0)		Font Nova/ CAP (1)		CAP/ C. Freixenet (2)		P. Santa Maria (1)	
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO
L'amplada útil de pas és de 0.90 m com a mínim.	1	0	0	0	3	0	0	0	1	0	2	0	1	0
Trams longitudinals: - ...<3 m un 10% - 3-10 m un 8% - 10>... m un 6%	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	1	1	1	0
S'admet un pendent transversal màxim d'un 2%	1	0	0	0	3	0	0	0	1	0	2	0	1	0
La llargada de cada tram de rampa ha de ser màxim de 20 m.	1	0	0	0	3	0	0	0	1	0	2	0	1	0



Fitxa nº 5. Observació del MOBILIARI URBÀ ADAPTAT en l'itinerari.



És considera adaptat si:	Estació d'autobusos Aparcament/ P. Espanya		P. Espanya/ Quatre Cantons		Quatre Cantons/ P. Dr. Robert/ aparcament MasVentós		C/València/ Passeig de la Font nova		Font Nova/ CAP		CAP/ C. Freixenet		P. Santa Maria	
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO
Els elements que hagin de ser accessibles manualment, estan situats entre 1 m i 1,40 m.	2	1	7	2	6	2	2	4	2	2	3	0	4	5



Fitxa Resum: Avaluació de l'itinerari Camprodon 1 (BAU)

Trams	Comentari general	Guals incorrectes o falta de guals	Passos zebra sense gual	Voreres impracticables
Estació d'autobusos Aparcament/ P. Espanya	L'estació d'autobusos està adaptada, l'aparcament no està urbanitzat. P. del Carme totalment impracticable	Sí	Sí	Sí
P. Espanya/ Quatre Cantons	P. Espanya (en obres ,el projecte preveu una adaptació total) És el tram amb més BAU de tot l'itinerari , és especialment remarcable l'estretor de les voreres i el paviment de llambordes en mal estat del C/ Sant Roc En les enquestes els avis i avies el qualifiquen de punt negre.	Sí	Sí	Sí
Quatre Cantons/ P. Dr. Robert/ aparcament Mas Ventós	En la zona dels “quatre cantons” cap al C/ València hi ha un pas perillós estret. La P. Dr. Robert es practicable i força adaptada. Aparcament Mas Ventós adaptat i amb continuïtat practicable cap a la P. Dr. Robert.	No	Sí	Si
C/ València/ Passeig de la Font nova	Els obstacles principals en aquest tram és l'amplada no practicable en molts espais de la vorera i les barreres mòbils de botigues i establiments comercials (veure apartat barreres mòbils). Al Passeig de la Font Nova es pot accedir per uns guals però no estan senyalitzats i els cotxes aparcats en els aparcaments reglamentaris els tapen. El paviment natural del passeig dificulta en l'últim tram, el pas amb cadira de rodes per falta de manteniment després de les pluges.	No en el C/ València, voreres i calçada estan a la mateixa alçada	Sí	Sí
Font Nova/ CAP	Es un tram força ben adaptat tot que l'accés a la Font es fa amb una rampa amb massa pendent.	No	No, exceptuant petits punts just abans d'arribar al CAP	No, exceptuant petits punts just abans d'arribar al CAP



CAP/ C. Freixenet	Hi ha algun punt força conflictiu pel què fa els paviments a les voreres (n'hi ha de força classes, alguns trams en molt mal estat i es difícils sobretot per a la gent gran amb pocs reflexes) Hi ha un pas alternatiu pel C/ Canigó però també hi ha els mateixos problemes encara que és més tranquil i permet anar per l'asfalt.	Sí	Sí	Sí
P. Santa Maria	Tot i que es practicable no permet travessar-la, hi ha escales i un desnivell important.	Sí	Sí	Sí

Trams	Paviment en mal estat	Mobiliari urbà barrera	Senyalització
Estació d'autobusos Aparcament/ P. Espanya	Sí	Pilones	No, exceptuant aparcament adaptats.
P. Espanya/ Quatre Cantons	Sí	Fanals	No, exceptuant aparcament adaptats.
Quatre Cantons/ P. Dr. Robert/ aparcament Mas Ventós	Les llambordes dificulten el pas a les cadires de rodes però és practicable.	Bancs massa baixos per a la gent gran. Jardineres que incomoden el pas però és practicable.	No, exceptuant aparcament adaptats.
C/ València/ Passeig de la Font nova	Sí, en algunes zones concretes	Pilones mal col·locades. Fanals	No, exceptuant aparcament adaptats.
Font Nova/ CAP	No, exceptuant petits punts just abans d'arribar al CAP	No	No, exceptuant aparcament adaptats.
CAP/ C. Freixenet	Sí	Fanals Jardineres que gairebé impedeixin el pas. Amb cadira de rodes elèctrica no es passa.	No, exceptuant aparcament adaptats.
P. santa maria	Sí	Bancs molt baixos per a la gent gran.	No, exceptuant aparcament adaptats.



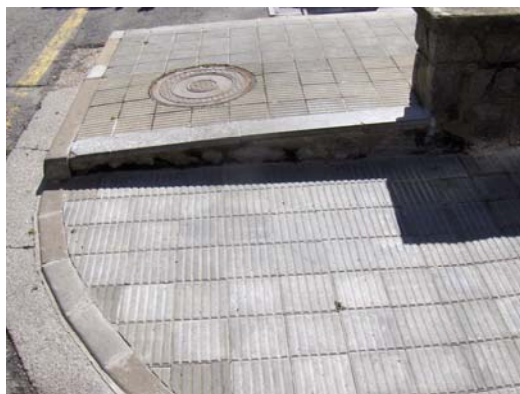
Canvi o finalització del rasant:



Carrer Bastiments



Carrer Catalunya



Carrer Germans Vila Riera

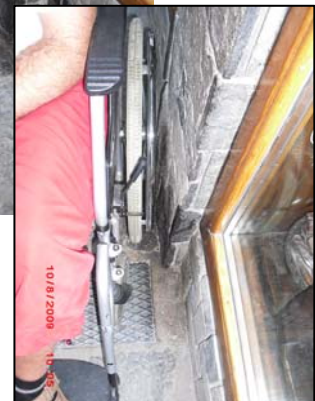


Amplada de les voreres:



Carrer St Roc

Carrer Catalunya



Carrer Catalunya

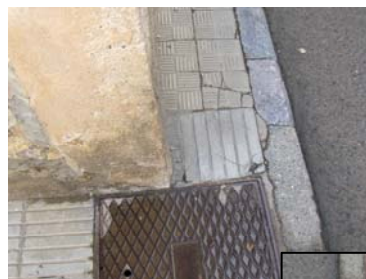
Carrer St. Roc



Pont, carrer Isaac Albéniz



Carrer St. Roc



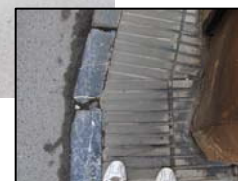
Carrer St. Antoni



Carrer València



Carrer St. Antoni





Passos de Vianants:



C.A.P



Plaça Sta. Maria



Quatre Cantons



Escola Dr. Robert



Carrer Freixenet



Paviment:



Carrer Isaac Albéniz



Passeig de la Font Nova



Carrer Catalunya



Carrer Freixenet



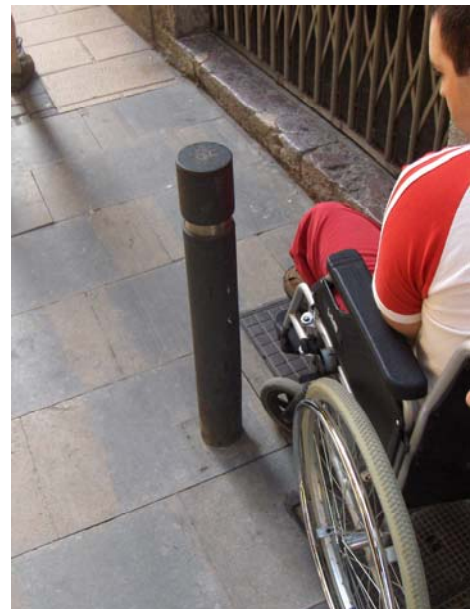
Situació del mobiliari urbà:



Carrer Freixenet



Font Nova



Carrer València



9.2- Barreres arquitectòniques en l'edificació: BAE

Vaig començar el plantejament del meu treball fixant-me solament en les BAU, aquestes barreres que dificulten l'accessibilitat als carrers de Camprodon, però durant el treball de camp em vaig adonar que havia de tenir present també les BAE (Barreres arquitectòniques en l'edificació pública o privada) la majoria d'enquestats es queixaven dels accessos de la majoria de botigues i establiments comercials i m'ha semblat que també havia de donar resposta d'aquests aspectes en el meu estudi i els he incorporat en part i m'he fixat bàsicament en els accessos als edificis públics i establiments comercials.

He fet diverses observacions amb una persona que va amb cadira de rodes manual i elèctrica, amb una mare i un nen amb cotxet i amb una avia amb dificultats de mobilitat que va amb bastó i he recollit les barreres que he trobat a continuació.

Fitxa Avaluació de l'itinerari Camprodon 1 (BAE)

	Amplada porta (adaptats o practicables segons normativa)		Manetes (adaptats o practicables segons normativa)		Accessos: esglaons i rampes (adaptats o practicables segons normativa)		Possibilitat de gir.	
	Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No
botigues	43	33	49	27	37	39	31	45
Bars i restaurants	16	1	13	4	10	7	9	8
perruqueries	4	3	5	2	5	2	3	4
CAP	1	0	1	0	1	0	1	0
Ajuntament								
Correus	1	0	1	0	1	0	1	0
Bancs o caixes	5	0	5	0	2	3	4	1
Casal dels avis	1	0	1	0	1	0	1	0
Casal Camprodoní (Cine)	1	0	1	0	0	1	1	0
Llar d'infants	1	0	1	0	1	0	1	0
Escola	1	0	1	0	1	0	1	0



Esglésies	2	0			1	1	2	0
Pavelló vell	1	0	1	0	0	1	1	0
Pavelló Llandrius	1	0	1	0	1	0	1	0
Supermercat	1	0	1	0	1	0	1	0
Biblioteca	0	1	0	1	0	1	0	1



El carrer València i el carrer St. Roc són dos dels carrers més comercials de Camprodon. Molts establiments no són accessibles a les persones amb dificultat de mobilitat.



En l'itinerari **Camprodon 1** hi ha més d'un 50% d'edificis d'ús públic que no són ni adaptats ni practicables



Catàleg fotogràfic dels establiments d'ús públic de l'itinerari **Camprodon 1** a l'annex.



9.3- Barreres arquitectòniques mòbils: BAM

He anomenat barreres arquitectòniques mòbils (BAM) a les que dificulten l'accessibilitat de forma temporal. M'ha semblat imprescindible dedicar una part del meu treball a aquestes barreres perquè tenen el mateix efecte negatiu que qualsevol de les BAU que he trobat, malgrat la legislació estudiada no les mencioni i a més a més penso que el fet de no estar sempre en el mateix lloc tenen un efecte sorpresa que en algunes minusvalies de tipus visuals poden agreujar el problema d'accessibilitat.

He fet vuit observacions sistemàtiques que coincideixen amb els set dies de la setmana i una al mes de setembre, sempre a les onze del matí, que és un moment punta i en període d'estiu que és quan hi ha més problemes degut a l'augment de població per vacances i perquè el temps permet fer més vida al carrer però tinc una visió més amplia que em fa poder manifestar la meva opinió més general.

Camprodon té un problema molt important d'aparcament, malgrat en els darrers anys s'ha fet un esforç important per a construir-ne de nous, i no es respecten gens les normes d'aparcament i es troben cotxes mal aparcats durant tot el dia i dia rere altra sense que s'hagi sancionat de cap manera. No hi ha hagut una continuïtat en les multes que s'han posat al llarg de temps i penso que això ha fet que tothom, vilatans i forasters, estiguin molt relaxats.

Per altra banda la orientació turística de la majoria de comerços del poble, situats en el tram neuràlgic de la vida dels camprodonins i camprodonines, i la mida tant reduïda de la majoria de voreres fa que els expositors i els reclams publicitaris siguin més nombrosos en el circuit que hauria de ser més accessible i es converteixen en un parany que bloqueja, en molts casos de forma total, l'accés obligant a circular a les persones pel mateix lloc que els cotxes.

En el mateix sentit s'ha de destacar les terrasses dels bars que bloquegen absolutament l'itinerari que proposo i d'altres objectes menors que es deixen, sense cap mirament al mig del pas.

Fitxa Avaluació de l'itinerari Camprodon 1 (BAM)

Trams	2'agost	6d'agost
Estació d'autobusos Aparcament/ P. Espanya	8 cotxes aparcats a les voreres 2 rètols publicitaris de botigues cadires i taules de 3 bars 2 testos decoratius particulars de restaurant.	5 cotxes aparcats a les voreres 1 carretó 2 rètols publicitaris de botigues cadires i taules de 3 bars 2 testos decoratius particulars de restaurant.
P. Espanya/ Quatre Cantons	cap (hi ha dos expositors de botigues però deixen un espai practicable)	2 bombones de butà
Quatre Cantons/ P. Dr. Robert/ aparcament Mas Ventós	Cadires i taules de 2 bars. 2 cotxes sobre la vorera	Cadires i taules de 2 bars.



C/ València/ Passeig de la Font nova	1 cotxe sobre la vorera 1 bicicleta sobre la vorera 9 expositors de botigues 1 aparell de joc infantil de pagament.	1 cotxe sobre la vorera 9 expositors de botigues 1 aparell de joc infantil de pagament.
Font Nova/ CAP	cap	cap
CAP/ C. Freixenet	Taules i cadires d'un bar i del Casal dels avis. jardineres del supermercat 1 aparell de joc infantil de pagament.	Taules i cadires d'un bar i del Casal dels avis. jardineres del supermercat 1 aparell de joc infantil de pagament.
P. Santa Maria	Taules i cadires d'un bar Parades de fira	Taules i cadires d'un bar 3 cotxes aparcats sobre la plaça

Trams	10d'agost	21 d'agost
Estació d'autobusos Aparcament/ P. Espanya	4 cotxes aparcats a les voreres 2 rètols publicitaris de botigues cadires i taules de 3 bars 2 testos decoratius particulars de restaurant.	8 cotxes aparcats a les voreres 2 rètols publicitaris de botigues cadires i taules de 3 bars 2 testos decoratius particulars de restaurant.
P. Espanya/ Quatre Cantons	cap	Cap (hi ha dos expositors de botigues però deixen un espai practicable)
Quatre Cantons/ P. Dr. Robert/ aparcament Mas Ventós	Cadires i taules de 2 bars.	Cadires i taules de 2 bars.
C/ València/ Passeig de la Font nova	1 cotxe sobre la vorera 9 expositors de botigues 1 aparell de joc infantil de pagament.	1 cotxe sobre la vorera 1 camioneta de càrrega i descarrega 9 expositors de botigues 1 aparell de joc infantil de pagament.
Font Nova/ CAP	cap	cap
CAP/ C. Freixenet	Taules i cadires d'un bar i del Casal dels avis. jardineres del supermercat 1 aparell de joc infantil de pagament.	Taules i cadires d'un bar i del Casal dels avis. jardineres del supermercat 1 aparell de joc infantil de pagament.
P. Santa Maria	Taules i cadires d'un bar 3 cotxes aparcats sobre la plaça	Taules i cadires d'un bar 3 cotxes aparcats sobre la plaça 1 cotxe aparcats al pas del carrer Freixenet en el baixant cap el riu.



Trams	29 d'agost	30 d'agost
Estació d'autobusos Aparcament/ P. Espanya	7 cotxes aparcats a les voreres 2 rètols publicitaris de botigues cadires i taules de 3 bars 2 testos decoratius particulars de restaurant.	7 cotxes aparcats a les voreres 2 rètols publicitaris de botigues cadires i taules de 3 bars 2 testos decoratius particulars de restaurant.
P. Espanya/ Quatre Cantons	cap	cap
Quatre Cantons/ P. Dr. Robert/ aparcament Mas Ventós	Cadires i taules de 2 bars.	Cadires i taules de 2 bars.
C/ València/ Passeig de la Font nova	9 expositors de botigues 1 aparell de joc infantil de pagament.	9 expositors de botigues 1 aparell de joc infantil de pagament.
Font Nova/ CAP	cap	cap
CAP/ C. Freixenet	Taules i cadires d'un bar i del Casal dels avis. jardineres del supermercat 1 aparell de joc infantil de pagament.	Taules i cadires d'un bar i del Casal dels avis. jardineres del supermercat 1 aparell de joc infantil de pagament.
P. Santa Maria	Taules i cadires d'un bar 1 cotxe aparcats sobre la plaça	Taules i cadires d'un bar 2 cotxes aparcats sobre la plaça

Trams	31 d'agost	5 de setembre
Estació d'autobusos Aparcament/ P. Espanya	5 cotxes aparcats a les voreres 2 rètols publicitaris de botigues cadires i taules de 3 bars 2 testos decoratius particulars de restaurant.	1 cotxes aparcats a les voreres 2 rètols publicitaris de botigues cadires i taules de 3 bars 2 testos decoratius particulars de restaurant.
P. Espanya/ Quatre Cantons	cap	cap
Quatre Cantons/ P. Dr. Robert/ aparcament Mas Ventós	Cadires i taules de 2 bars. 1 cotxe sobre la vorera	Cadires i taules de 2 bars.
C/ València/ Passeig de la Font nova	1 cotxe sobre la vorera 9 expositors de botigues 1 aparell de joc infantil de pagament.	1 cotxe sobre la vorera 9 expositors de botigues 1 aparell de joc infantil de pagament.
Font Nova/ CAP	cap	cap
CAP/ C. Freixenet	Taules i cadires d'un bar i del Casal dels avis. jardineres del supermercat 1 aparell de joc infantil de pagament.	Taules i cadires d'un bar i del Casal dels avis. jardineres del supermercat 1 aparell de joc infantil de pagament.
P. Santa Maria	Taules i cadires d'un bar 3 cotxes aparcats sobre la plaça	Taules i cadires d'un bar



Plafó d'informació en el Carrer Catalunya.



Cotxe aparcats sobre la vorera a la plaça Espanya



Cotxe aparcats sobre la vorera a la plaça Espanya



Terrassa exterior dels bars a la plaça Espanya.



Parada exterior d'una botiga de roba al carrer València.



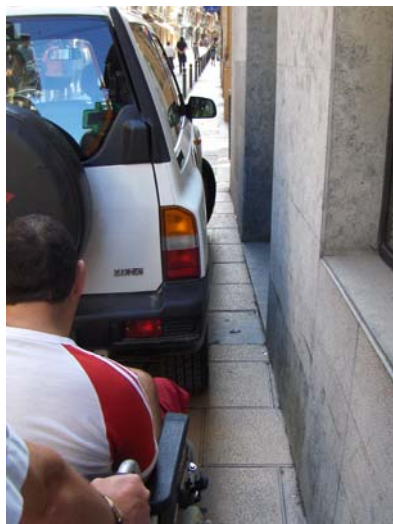
Parada exterior d'una botiga de fruita al carrer València.



Terrassa exterior dels bars a la plaça Dr. Robert.



Aparell de joc infantil de pagament al carrer València.



Cotxe aparcat sobre la vorera al carrer València.



10- Conclusions



El meu estudi m'ha aportat informació objectiva i tècnica per a determinar el grau d'accessibilitat de l'itinerari més transitat de Camprodon però també m'ha aportat informació sobre la consciència de la gent enquestada sobre el tema i del grau de malestar que el tema aporta a la població, d'ella n'he extret les següents conclusions:

Referent a la part humana

Els enquestats amb problemes de mobilitat permanents mostraven una actitud i consciència de la problemàtica que m'ha sorprès en la seva majoria, un 80% assumien els problemes de mobilitat que els significava les barreres arquitectòniques (BAU, BAE i BAM) amb resignació “ ves que hi farem” “sempre ha estat així”... i ja havien pres solucions dràstiques ,com pensar que mai podien anar per algun dels trams estudiats i que algú els ha d'anar a fer algunes gestions que per aquest aspecte no poden fer i per tant he observat com s'accepta la pèrdua d'autonomia i la tristesa que provoca, en comptes d'indignació i esperit de lluita pels seus drets. Solament el 20% restant ho feien amb molta indignació, manifestaven haver-se queixat i agraïen molt la meva feina, segurament pensant que el meu treball pot fer més del que realment penso que podrà fer. Les entrevistes amb aquest col·lectiu van mostrar una dependència molt gran del seu benestar a l'accessibilitat dels llocs clau com caixes i bancs, botigues, perruqueries, CAP... per a la gent gran i “ poder anar amunt i avall lliurement, on em doni la gana!” a la gent més jove.

En canvi en els enquestats que pateixen les barreres per aspectes temporals (pares i mares amb cotxets) el grau d'indignació ha estat molt general (90%) tot i que manifesten que mai han fet cap gestió per a que aquest aspecte es millori.

Els enquestats sense problemes de mobilitat (joves de 17 a 20 anys), en un 90%, no havien pensant en el tema abans de les meves preguntes i els costava respondre, no podien dir massa llocs on hi ha problemes especials. Al llarg de l'elaboració del meu treball alguns m'han fet saber que ara hi pensen més i que realment hi ha trams que estan molt malament pel que fa accessibilitat.

Els botiguers, com a associació, manifesten una bona disposició i troben que caldria fer moltes millores i que són factibles, sobretot en l'accés exterior, a la gran majoria d'establiments (n'he catalogat més d'un 60% del recorregut estudiat que mostren dificultats d'accés i són els que posen la majoria de BAM a la via pública) però manifesten no haver-hi reflexionat mai , com a col·lectiu, abans de la meva entrevista.

Pel que fa l'Ajuntament m'han ajudat molt i han mostrat molta disponibilitat. Han acceptat que Camprodon té molts deures pendents en aquesta matèria però diuen que ja fa anys que en les seves obres i els permisos que donen ja es compleixen les normatives d'accessibilitat. Malgrat això no hi ha cap pla d'accessibilitat redactat per intentar resoldre aquests problemes. No hi ha cap plantejament ni dates que marquin els “deures” que s'han de fer. L'actitud és molt positiva però no s'acaba de traduir, per la informació que he rebut, en el que jo he observat de l'itinerari estudiat.

No hi ha elements bibliogràfics que refereixin una gran preocupació al llarg de la història per l'adaptació dels espais ni es troba cap referència sobre l'accessibilitat que no sigui en la darrera dècada, en els programes electorals dels partits polítics, que de forma discreta diuen que volen “Millor mobilitat ...facilitar l'accés de persones amb mobilitat reduïda, vianants amb cotxet o amb carro de la compra, a tots els vials i carrers i edificis públics de Camprodon” en el cas d'ERC i “Pla integral per arranjar la totalitat de les voreres malmeses i adequar-les a la supressió de les barreres arquitectòniques” en el cas del PSC. En els cas de CIU no es cita cap proposta en aquesta direcció.



Per altra banda corrobora també la meua hipòtesi de la manca de sensibilització del poble sobre el tema, l'estudi que he fet sobre la memòria de les diferents obres públiques, que consten a la revista CampRodó, publicació de l'Ajuntament de Camprodon on queden reflectides de forma detallada totes les actuacions municipals des dels seus inicis fins a l'actualitat (1996-2009). Tot i la gran quantitat d'actuacions que s'han fet en aquests tretze anys estudiats i que la majoria d'elles, sobretot les de nova construcció ja hagin tingut present l'accessibilitat i siguin espais adaptats o practicables, solament en les obres referides a la remodelació de la casa de la vila es troba els termes "supressió de barreres arquitectòniques" i "accessibilitat dels ciutadans" (CampRodó primavera i tardor 2008 i primavera 2009) a l'hora de donar compte del què s'ha fet.

És evident que ni els redactors de la revista, ni els que els hi proporcionen la informació (govern i oposició), ni els mateixos ciutadans i ciutadanes a les que va dirigida, si hi hagués pressió social els polítics mostrarien el què han fet de forma completa, mostren un alt grau de sensibilitat cap a la supressió de barreres arquitectòniques, el llenguatge en dóna fe.

En aquest apartat penso que puc concloure que no hi ha hagut pressió dels afectats de forma directa sobre el tema i s'observa molt poca consciència activa de la majoria de la població.

Pel que fa la política local (tant pel que fa govern municipal i també de l'oposició, basant-me en els programes electorals i en les informacions del CampRodó), potser degut a la poca consciència dels mateixos afectats dels seus drets pel que fa la mobilitat, no han fet una gestió gaire eficaç d'aquest aspecte ja que el que he estudiat mostra trams amb molt poca accessibilitat a Camprodon.

Quan en parles tothom hi dóna suport però, penso, que el fet d'afectar a una minoria i també ocupar la franja de la gent gran de forma majoritària fa que no es vegi com un dret que no poden exercir sinó com una situació pròpia de l'edat o de molt poca gent i que passin al davant temes més lligats al jovent o al turisme majoritari.

Parlant amb les associacions d'afectats em confirmem que aquesta problemàtica no és solament de Camprodon, a la comarca del Ripollès la situació és similar a nivell general.

Referent a la part legal

La Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques i el Reglament que la desplega, així com l'aprovació de la refosa de les normes reglamentàries dictades per "garantir a les persones amb mobilitat reduïda o qualsevol altra limitació l'accessibilitat i la utilització dels béns i serveis de la societat i també promoure la utilització d'ajudes tècniques adequades que permetin millorar la qualitat de vida d'aquestes persones, mitjançant l'establiment de les mesures de foment i de control en el compliment de la normativa adreçada a suprimir i evitar qualsevol tipus de barrera o obstacle físic o sensorial" l'he trobat molt concreta, estableix fins i tot mesures de sancions per a qui els incompleixi i, si es complís, en aquest moment jo no m'hauria plantejat fer aquest treball. Tots els municipis havien d'incloure en els seus pressupostos anuals una partida per anar suprimint les barreres. Els terminis per a suprimir les barreres són molt clars i ja han passat.

Els acords internacionals sobre aquest tema tampoc s'han complert, com exposa la Sra. Lidón Heras en el seu estudi sobre drets humans i minusvalia a Espanya. La Convenció de l'ONU, ratificada per Espanya el passat mes de desembre, obligava, a partir del 3 de maig passat, als més d'un centenar de països signants a adoptar totes les mesures legislatives i administratives que siguin pertinents per "eliminar tota barrera o restricció que impedeixi a les persones amb discapacitat la seva plena



inclusió i participació efectiva en la societat, garantint així els drets humans i les llibertats fonamentals per al col·lectiu”.

Concloc que la legislació espanyola i la catalana són adequades i consideren un dret l'accessibilitat per totes les persones, que les polítiques a alts nivells, fins i tot internacionals en parlen però a Camprodon, s'ha incomplert una part de la llei i els decrets que regulen aquest aspecte. Segurament els motius són econòmics però penso que també de valors. En aquest estudi es descriu les dificultats d'accessibilitat que encara té el poble en aquests moments. L'obra nova està força adaptada o és practicable però no hi ha Pla d'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, amb la qual cosa el futur de l'accessibilitat va lligada a l'obra nova mentre que la llei obligava als ajuntaments a fer un Pla de supressió de barreres no necessàriament lligat a aquest tipus d'obra cosa que podria fer accessible o al menys practicable molts més trams amb menys pressupost.

Referent a la part tècnica

Barreres arquitectòniques urbanístiques (BAU)

Camprodon per la seva mateixa estructura urbanística d'un poble amb molts anys d'història parteix de carrers relativament estrets, en els quals es pot transitar amb vehicles per tot arreu en la majoria de l'horari. Les voreres són molt desiguals i els paviments també (hi ha una bona part de llambordes en mal estat que dificulten molt el pas d'una cadira de rodes, també hi ha força desperfectes). **En l'itinerari estudiat no s'observa una adaptació correcta en el 80% del recorregut i hi ha trams absolutament impracticables (aproximadament un 30%) i sobretot desconnectats del següent tram.**

Pel que fa les BAU estudiades concloc que:

- 1- Una persona gran amb bastó pot fer l'itinerari però necessita també de l'ajut d'alguna persona per no estar en perill de caure i fer-se mal ja que ha de passar sovint per l'espai destinat als cotxes.
- 2- Una persona que porta un cotxet pot fer l'itinerari però havent d'envair en alguns punts de l'itinerari la zona dels cotxes.

3- Una persona amb cadira de rodes NO pot ser autònoma de cap manera per fer l'itinerari.

Barreres arquitectòniques d'edificació (BAE)

En la mateixa línia del que deia abans, el fet de ser un poble amb història i que l'itinerari estudiat parteixi d'una part important del casc antic del poble, que és on estan situats la majoria de comerços i establiments comercials fa que aquests no compleixin en la seva majoria (80%) amb l'adaptació necessària per a possibilitar un accés lliure a les persones amb cadira de rodes i que dificulti l'accés als que presenten problemes de mobilitat.

Pel que fa els edificis públics: s'ha de destacar que s'està adaptant l'ajuntament i per tant el comptaré en el meu estudi com a adaptat ja que en el projecte així es té en compte, fins a l'actualitat calia pujar moltes escales i era totalment impracticable. En aquest moment ,de forma provisional, les oficines d'atenció al públic es troben en l'edifici antic de correus que tampoc és practicable. En general la majoria d'edificis d'ús públic on es fan gestions administratives, comptant l'ajuntament com a adaptat, (100%), de salut (100%)i educació (100%) són practicables i alguns estan adaptats.



Queden com a totalment impracticables la majoria d'edificis relacionats amb el lleure i la cultura com el Casal Camprodoní (cinema i teatre, exposicions...) Museu Albéniz (a la part on es fan les conferències) pavelló vell (balls, concerts i festes populars) i l'església parroquial de Santa Maria que, tot i que hi han construït una rampa que millora l'accés, l'entrada no es practicable per cadira de rodes amb autonomia.

Pel que fa les BAE estudiades concloc que:

- 1-Els edificis públics, exceptuant l'ajuntament de forma temporal, són en un 100% practicables en la seva entrada.
- 2- Que els establiments comercials presenten moltes deficiències en els seus accessos i un 80% dels que es troben l'itinerari estudiat no són accessible per a persones amb cadira de rodes.
- 3- Que la major part de la dificultat d'accés als edificis estan relacionats amb el lleure i la cultura essent la majoria impracticables amb cadira de rodes.

Barreres arquitectòniques mòbils (BAM)

Tot i que a la legislació no es contempla m'ha semblat molt important fer un treball d'observació de les barreres arquitectòniques mòbils (BAM), les que dificulten l'accessibilitat de forma temporal. M'ha semblat imprescindible dedicar una part del meu treball a aquestes barreres perquè tenen el mateix efecte negatiu que qualsevol de les BAU que he trobat i a més a més penso que el fet de no estar sempre en el mateix lloc tenen un efecte sorpresa que en algunes minusvalies de tipus visuals poden agreujar el problema d'accessibilitat.

Per altra banda penso que donen una mesura diferent de la consciència cap a aquest problema ja que depenen gairebé exclusivament de les persones i no de l'Ajuntament.

He observat molta deixadesa per part d'una bona part de la població aparcant cotxes sobre les voreres, els establiments comercials posant rètols publicitaris, exposició de mercaderies a l'exterior. les terrasses dels bars ocupen sense cap mirament tota la vorera, particulars deixant bombones de butà, carretons plens en voreres molt estretes. He de dir que les obres que he observat han estat més complidors i, en les meves observacions no hi havia cap parany que no estigués justificat i de molta curta durada i amb una persona de l'obra vigilant-lo.

Pel que fa les BAM concloc que:

- 1- Aquest tipus de barreres afegeixen una variable molt important ja que són molt limitadores de la mobilitat en un percentatge molt elevat en l'itinerari estudiat.(en alguns trams fins el 80%) i augmenten la falta d'adaptació de l'itinerari.
- 2-Augmenten en molt la dificultat d'autonomia de les persones amb algun problema de mobilitat, sobretot els discapacitats visuals.
- 3-Fan palesa la manca de sensibilitat dels ciutadans i ciutadanes cap a la problemàtica de la mobilitat autònoma de les persones amb discapacitats.



En resum:

1- Camprodon i en concret l'itinerari Camprodon1, presenta unes fortes mancances (BAU, BAE, BAM) pel que fa l'accessibilitat.

2- Pel que fa la gestió municipal s'ha avançat força en l'obra nova però no en la supressió de barreres de construcció antiga. No hi ha Pla de supressió de barreres arquitectòniques ni d'accessibilitat a nivell general.

2- En general es detecta poca sensibilització de la població i incompliments de la normativa de forma sistemàtica.

3- Els afectats no exerceixen pressió organitzada sobre els responsables municipals.

Donada la situació, cal plantejar solucions viables a curt i mitjà termini que es puguin assumir a nivell dels polítics municipals i també de tota la població.



Les reformes actuals de la Plaça Espanya respecten la normativa d'accessibilitat



El Carrer Sant Roc es totalment impracticable per una persona amb cadira de rodes sense ajuda



11- Proposta de solucions al problema d'accessibilitat plantejat



Pel que fa les propostes de solucions vull diferenciar les de curt, mitjà i llarg termini perquè la qüestió econòmica és la que penso que determinarà el que es podrà fer.

A curt termini proposo:

Buscar solucions per a les BAM. Ja que no parlem de qüestions econòmiques sinó de canvi de costums i d'actituds.

1- Fer una campanya de sensibilització lligada a la senyalització.

2- Fer una ordenança municipal (consensuada amb la Unió de botiguers i alguna associació de minusvàlids o amb persones del municipi representatives que tinguin problemes de mobilitat) per a prohibir l'ocupació de les voreres i sancionar els que no la compleixin de forma permanent i continuada.

3- Fer una proposta per part dels establiments comercials per compaginar els aspectes de la necessària publicitat per tenir un comerç viu i els drets de les persones amb dificultats de mobilitat.

4- Pensar en la possibilitat d'ocupar una part de les places per terrasses de bars i restaurants en comptes de fer de veritables murs a les voreres.

Fer una campanya de sensibilització per a reduir el nombre de BAE a les botigues i comerços i espais per al lleure pel que fa l'accés, comptant amb la Unió de Botiguers i entitats afectades. Possibilitar de fer el tràmit per a les subvencions de les obres des de l'ajuntament o estar exemptes de permisos d'obres.

Construcció de l'itinerari número 1 del municipi de Camprodon lliure de barreres (practicable). Podria ser o partir del que proposo en aquest estudi.

A mig termini:

Redactar el Pla d'accessibilitat de Camprodon i fer adaptat l'itinerari número 1.

Proposta de senyalització i campanya de sensibilització:

He partit del símbol internacional d'accessibilitat (SIA). N'he vist d'altres models i he llegit algun article sobre si el símbol és adequat o no, no hi he aprofundit gaire però d'entrada penso que si hi ha un símbol internacional s'ha d'aprofitar pel que significa de comprensió de tothom.



Símbol internacional d'accessibilitat en la comunicació.

Característiques dels símbols:

Dimensió exterior: 15 x 15 cm com a mínim, fins 30 x 30 cm com a màxim. Colors: Fons: Blau clar; Silueta: Blanc.

El SIA és un símbol d'informació reconegut internacionalment i ha de col·locar-se en punts clau d'ús principal.

Poden utilitzar-se altres símbols referits especialment a persones amb discapacitat sensorial, quan a l'edifici també estigui el SIA, si aquests realment subministren pautes addicionals.



La senyalització penso que ha de tenir una doble funció, la d'informar i també la d'anar sensibilitzant la població per això també proposo:

He pensat que un eslògan seria bo per unificar la campanya i donar-hi nom. N'he pensat un que donés la magnitud del que significa no poder tenir accés a qualsevol lloc i combinar-ho amb alguna fotografia en clau d'humor:

“SI TU NO POTS PASSAR CAMPRODON NO AVANÇA”



*En Patllari i la Violeta, els gegants de Camprodon, també tenen problemes d'accessibilitat en l'itinerari **Camprodon1***

També pel que fa les BAM es podria utilitzar:

“SI TU NO DEIXES PASSAR CAMPRODON NO AVANÇA”



Les BAM pitjor que una mossegada d'escurçó!



FASE INICIAL:


Senyalitzar tots els establiments i espais adaptats amb el SIA.

Posar el mateix símbol més clar per les accions positives cap a l'accessibilitat amb text explicatiu:

Pels establiments que estiguin eliminant BAE

**Estem treballant
per fer accessible aquest
establiment**

**SI TU NO POTS PASSAR
CAMPRODON NO AVANÇA**



El mateix per obres d'eliminació de BAU

**Estem treballant
per fer accessible aquest
carrer, plaça...**


**SI TU NO POTS PASSAR
CAMPRODON NO AVANÇA**



Per sensibilitzar per eliminar les BAM

**Treballem plegats per eliminar
els paranys de les voreres**

**SI TU NO DEIXES PASSAR
CAMPRODON NO AVANÇA**





SEGONA FASE (després de la realització del primer itinerari):

Per les entrades de Camprodon



CAMPRODON

municipi amb itineraris adaptats
Sigueu benvingudes totes les persones

Per l'entrada de cada carrer i plaça de l'itinerari Camprodon1, el mateix per Camprodon 2, 3,4...



itinerari CAMPRODON 1

Respecteu l'accessibilitat



Palanca de nova construcció, totalment adaptada, però sense senyalització



A llarg termini:

Disseny i realització de més itineraris fins a l'adaptació de tot l'espai urbà.

Totes les mesures que es prenguin han de comptar amb una implicació directa de les persones amb minusvalies del municipi.

També penso que de forma paral·lela cal fer un Pla de sensibilització a nivell més general que impliqui tant mesures educatives com sancionadores per a que les mesures que es prenguin tinguin una forta incidència en la millora de l'accessibilitat i siguin permanents.

Penso que l'objectiu d'aquest pla ha de ser crear l'alerta ciutadana per a aconseguir una millora progressiva. Cal també que els afectats prenguin consciència que l'accessibilitat és un dret que totes les persones tenen i segurament que s'estableixin canals per a que tinguin l'oportunitat de dir la seva sobre aquest tema.



12- Agraïments



A l'hora de fer aquest estudi em vaig trobar d'entrada una mica perdut perquè no n'havia fet mai cap de tanta envergadura i he d'agrair en un lloc preferent el suport que he rebut de la XXXXXX, la meua tutora d'aquest treball ja que la seva guia, la disponibilitat infinita, els seus bons ulls cap a la feina que he anat fent, que m'han animat molt i sobretot la seva insistència durant els mesos d'estiu m'han ajudat molt a seguir un model de recerca que ara, en acabar el treball, valoro com una peça clau d'aquest estudi i també del meu aprenentatge

També he d'agrair d'una forma especial a totes les persones de Camprodon que han col·laborat en la meua recerca responant les meves enquestes i que gràcies a les necessitats de mobilitat que expressaven he pogut construir l'itinerari que ha estat l'esquelet del meu estudi. No citaré cap nom per a no donar més importància a una que a les altres, totes m'han ajudat amb les dades que m'han aportat i sobretot per l'entusiasme que han manifestat. La mare d'en Carles Aramí, un noi amb cadira de rodes sense possibilitat d'autonomia, visitant de Camprodon, que em va donar el contrapunt a les opinions de la gent del poble.

No cal dir que sense la meua avia Nati, el petit Quim i els seus pares i avis i el meu amic Simó que són els que m'han fet d'ulls crítics, no hagués pogut fer bé una part molt important del meu treball que ha estat trobar i descriure les dificultats de mobilitat de l'**itinerari 1** de Camprodon. Sense ells la meua motivació cap aquest estudi segur que no hagués crescut tant.

Hi ha també una altra colla d'agraïments que no vull passar per alt: a l'arquitecte municipal i el regidor d'urbanisme de l'ajuntament de Camprodon que han estat molt amables i receptius i no han volgut amagar la realitat pel que fa l'accessibilitat del poble, a la Glòria Escolà administrativa de l'ajuntament de Camprodon que m'ha estalviat molta feina aconsellant-me on podia trobar informació i donant-me totes les facilitats, la presidenta de la Unió de botiguers de Camprodon, a la Montse Muntades i en Santi Llagostera del treball d'estada en empresa que m'han donat algunes idees, responsables d'ONCE, AMIFAS, a en Boi, fotògraf camprodoní, que m'ha donat totes les facilitats per a que usés les seves fotos en aquest informe, a tots ells moltes gràcies.

També he d'agrair a la botiga que treballo, Can Romans, per proporcionar-me alguna estona de reflexió i vistes sobre el tram més negre de tot l'itinerari.

Finalment vull agrair a la meua família la paciència que han tingut i la seva disponibilitat total per acompanyar-me en les anades i vingudes de l'itinerari i ajudar-me a l'hora de poder fer les fotos. La seva insistència per a que anés treballant de forma continuada, he de confessar que, malgrat ha estat un corcò, m'ha anat molt bé.

Gràcies a totes aquestes persones que cito, i a algunes que potser m'he descuidat, he après la complexitat de fer un treball d'aquest estil. Sol no l'hagués pogut fer ni hagués tingut cap sentit.



13- Bibliografia i fonts



- Leonor Lidón Heras , Derechos Humanos y Discapacidad en España ONCE 2007
- Rovira-Beleta Cuyás, E. Llibre blanc de l'accessibilitat. Col·lecció TEP 7. 2003
- Decret 100/1984 de 10 d'abril sobre supressió de barreres arquitectòniques
- Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques
- 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, i d'aprovació del Codi d'accessibilitat
- Ministerio de trabajo y asuntos sociales. Clasificación internacional de deficiencias, discapacidades y minusvalías. Col·lecció Rehabilitación. 1976
- Ajuntament de Camprodon, Revista CAMPRODÒ del núm.1 al 23, 1996-2009
- Cèsar August Torras Pirineu català, comarca de Camprodon , quarta edició Barcelona 1923
- Sílvia Planas i Marcé Camprodon, quaderns de la Revista de Girona núm.48
- Llorenç Birba La vall de Camprodon Ed. Montblanc-martin 1989, tercera edició
- Manel Pujol i Bertràn Camprodon: Crònica de cent anys (1892-1992) , Manel Pujol 1993
- Juan Amat Cortés Camprodon Editorial AUSA 1995

- www.discapnet.es
- www.coac.net/Girona/fhomegirona.htm
- www.ca.esclat.info
- www.aparellador.org/
- www.camprodon.cat/
- www.boe.es



- www.once.es
- <http://web.jet.es/alex/index.html>
- <http://vlex.com/vid/legislacion-autonomica-232346>
- www.Zexe.net
- www.cermi.es
- www.ocu.org





Annex 1: Enquesta treball de camp, definició itinerari.

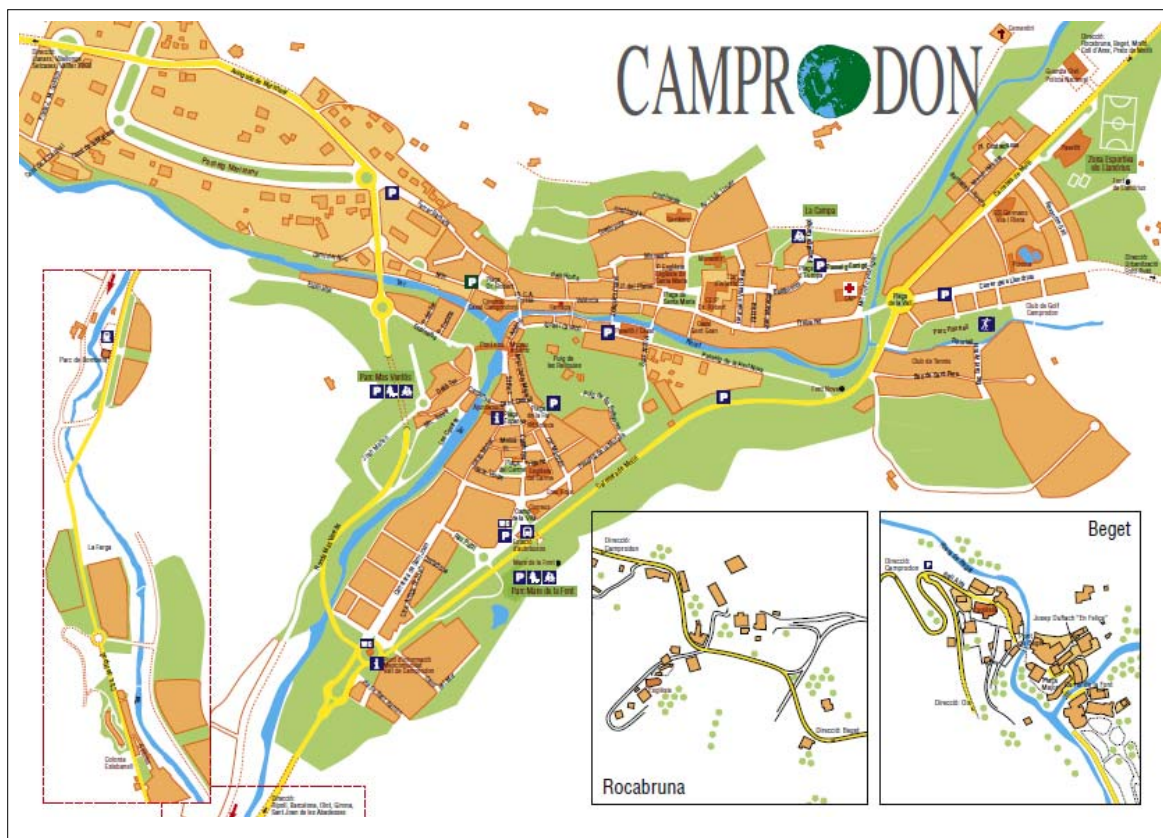
ENQUESTA PER LES PERSONES AMB MOBILITAT REDUÏDA

Nom:

Edat:

- Té algun problema de mobilitat pel municipi? Quin?
- Coneix alguna persona que tingui problemes de mobilitat al municipi?
- Causes de la mobilitat reduïda. (en el cas de contestar que sí)

Mapa de Camprodon





Itineraris més habituals:

-
-
-
-

Problemes que es troben:

-
-
-
-

-Pensa que el problema de les barreres arquitectòniques ha millorat en els darrers 10 anys?

-Creu que s'ha de tenir en compte al fer una nova urbanització?

-Creu que s'han de remodelar tots els itineraris amb barreres?

-Creu que s'han de remodelar només els itineraris bàsics amb barreres? I quins considera que són (CAP, escoles ajuntament, correus....)

Propostes per a millorar la mobilitat al municipi:

-
-
-
-

- Creu que les administracions estan suficientment conscienciades respecte a l'eliminació de barreres arquitectòniques?

- Trobaríeu encertat dissenyar un itinerari concret, lliure de barreres arquitectòniques, per tal de fer implicar a les administracions? Quin proposaríeu?)



Annex 2: Catàleg fotogràfic d'edificis d'ús públic de l'itinerari **Camprodon 1** tenint en compte els accessos (BAE)



Can Xano



Pastisseria Travesa



Fruites Mercader



Perruqueria Consol



Electrodomèstics Juncà



Bany i Complementes



Loteria y Apuestas del Estado



Esports Nabes



El Tast



Impremta Grayca



Fleca Ca la Carmela



Immobiliària Monturiol



Immobiliària Freixenet Gestió, S.L



Immobiliària Travesas



I. Torquemada



Ca la Núria



D. Revilla



STYL Home Dona



P. Gardella



La Poma



Foto-Estudi Sònia



Moda Pell Descamps



Caixa de Girona



La Casa de les Mermelades



Finques Camprodon



Farmàcia M. Pujol



Rairot



Pairó



Banco Santander



M. Pujol



Carnisseria Peiró



Fúcia Roba Infantil



Arrels



Natur Vet. Veterinari



Pub 2000



Rovelló/Aznar



Llibreria Anglada



Suma



Jordi i Pepi



Can França



El Forn



Can França

Estudi sobre l'accessibilitat a Camprodon



Modes Perals



Moret



BBVA



Llars del Pirineu



Estanc Pòlit



Galetes Pujol



Caixa Penedès



Pizzeria Cook Robin



M. Guardiola



CuCut



Perfumeria Rosa



Cal Campaner



Bodega Toni



Maria del Pont



Vicens



Cal Xec



Forn Sant Roc



Carnisseria Maria



Construccions Reirot



Perruqueria Mireia



Les Violetes



Cèlia



Stocks



Museu Isaac Albéniz



Mago



Esports Vivac



Can Prodon



Esclop



La Tartana



Xavi



Can Romans



Can Jan



El Robot Blau



Snow Passion



El Pont



Can Prodon



Menjars de la Teo



Motos Peitivi



Oficina de Turisme de Camprodon



Carnissería Tony



Fotografia J.Coma



La Muralla

Estudi sobre l'accessibilitat a Camprodon



Núria Plats Cuinats



Cal Marquès



L'Espígol



Correus



Xiroia



El Tarannà



El Casal



Cinema Casal Camprodoní