



servei català de

Trànsit

DOSSIER TÈCNIC

DE SEGURETAT VIÀRIA

Les persones amb
mobilitat reduïda



Generalitat
de Catalunya

9

Les persones amb mobilitat reduïda

- I. Servei Català de Trànsit
- II. Col·lecció
9. Les persones amb mobilitat reduïda
2. Seguretat viària

LES PERSONES AMB MOBILITAT REDUÏDA

1.	<i>PRÒLEG</i>	3
2.	<i>LA PROBLEMÀTICA</i>	5
3.	<i>LA SEGURETAT VIÀRIA</i>	9
4.	<i>PER UN TRANSPORT ADAPTAT</i>	10
5.	<i>PER UN ENTORN ACCESSIBLE I SEGUR</i>	13
6.	<i>CONCLUSIONS</i>	19

També es recomana l'adaptació de les estacions de trens, de metro i dels autocars per facilitar el transport de persones en cadira de rodes. Es recomana alhora potenciar els serveis de taxis a la demanda i minibusos per comanda.

Una altra possibilitat és l'ajuda a les persones que han de menester un cotxe per anar a treballar. En aquest cas, l'objectiu seria donar les màximes facilitats per comprar el vehicle adaptat.

Per acabar, es recomana que es compti amb la participació de les associacions de persones amb limitacions a l'hora de planificar els transports.

A Espanya, a les Jornades d'estudi sobre «El transport de les persones amb mobilitat reduïda» (Sitges, 1992), s'han decidit unes mesures que garantirán el compliment del principi constitucional d'igualtat i que formen part de la legislació vigent.

D'aquesta manera:

- S'exigeix el compliment de l'article 59 de la Llei 103/1982, d'integració social dels minusvàlids, de 30 abril, que ha d'adaptar al màxim els sistemes actuals de transport i s'exigeix el compliment del 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.
- S'hauran de programar campanyes publicitàries de conscienciació cívica per al respecte dels guals i dels aparcaments reservats.
- Els organismes competents hauran de controlar l'existència, a totes les demarcacions provincials, d'autoescoles que posseïxin vehicles adaptats per a l'ensenyament de persones amb problemes de mobilitat, perquè hi puguin obtenir el permís de conduir.
- El cost econòmic de les adaptacions no és una justificació suficient per eludir el compliment de la Llei.

6. CONCLUSIONS

S'hauria de dir, abans d'acabar, que les persones amb mobilitat reduïda representen un grup tan heterogeni que resulta impossible buscar una solució única per a tots ells. El fet de considerar-los un conjunt homogeni no és més que un desig de simplificació, a fi d'evitar complicacions i recerques concretes.

Es pot dir que, davant d'unes necessitats tan summament específiques per a cada grup, calen unes solucions tan variades i diferenciades com aquestes mateixes necessitats, unes solucions que respectin en tot moment el tipus de vida escollit per la persona amb mobilitat reduïda.

S'han de descartar els canvis radicals, en ocasions inadequats, i s'ha de pensar en els petits condicionaments tècnics, molt més simples i sovint amb uns resultats més satisfactoris.

Per acabar, és indispensable determinar els grups implicats, per conèixer les seves necessitats (intentat aplicar solucions comunes) i actuar en conseqüència.

RECOMANACIONS DE LA CONFERÈNCIA EUROPEA DELS MINISTRES DELS TRANSPORTS (CEMT)

La CEMT considera que un dels objectius de la política de transports és assegurar una tria lliure dels mitjans de transport, per satisfer econòmicament i a la vegada de manera segura les necessitats de mobilitat de totes les persones, incloent-hi les persones amb mobilitat reduïda. També considera que el conjunt d'avantatges socio-econòmics que propicia la facilitat de transport per a les persones amb limitacions hauria de ser tingut en compte pels governs dels països membres, i no pas solament pels ministeris.

Com a recomanacions específiques, aconsellen intensificar les activitats de recerca coordinades i l'intercanvi d'informacions que s'orienten cap a l'ajuda de persones que presenten limitacions de mobilitat de diferents tipus i graus.

Aconsellen la coordinació i normalització de les mesures dirigides a les persones amb mobilitat reduïda, per viatjar d'un país membre a un altre, o almenys el reconeixement d'aquestes mesures per tots els països.

També diuen que seria bo redactar unes directives o unes normes aplicables a les prestacions destinades a les persones amb mobilitat reduïda dintre dels vehicles i a totes les instal·lacions connexes.

Per facilitar que les persones de mobilitat reduïda utilitzin més fàcilment tots els mitjans de transport, es recomanen els màxims esforços per fer-los accessibles el més aviat possible. Passa el mateix amb els serveis complementaris, com ara els lavabos, els restaurants, els telèfons. Perquè això sigui una realitat, s'han de construir nous vehicles ja adaptats, perquè el condicionament dels existents resulta massa car.

Hi hauria d'haver una plaça reservada, com a mínim, per a les persones amb mobilitat reduïda, a cada edifici públic i allà on sigui possible, plaça situada prop de l'entrada de l'edifici.

Aquestes places d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda han de dur l'indicatiu corresponent.



Símbol Internacional
d'accessibilitat

Aquest símbol s'haurà de col·locar a tots els llocs on s'hagin suprimit barreres arquitectòniques; per exemple, en els accessos als lavabos, als parcs, jardins i espais públics, a les places d'aparcament...

Les policies de trànsit podrien orientar una part de la seva tasca diària de regulació del trànsit a aconseguir una harmonia entre els diferents corrents circulatòris, afavorint, lògicament, la mobilitat de tots els ciutadans sense distincions. Evidentment, hauran d'orientar els seus esforços - la policia és un bé escàs - i objectivar totes les actuacions amb mesures dirigides a aconseguir la seguretat i la fluïdesa de la circulació dels vianants i, dins d'aquest gran grup, prestar la màxima atenció a la gent gran, a les mares i els pares amb cotxets de nadons, als ciutadans amb discapacitats transitòries o cròniques i, en definitiva, a totes les persones que necessitin una actuació de policia de trànsit més individualitzada.

Per tot això caldrà:

- denunciar i retirar els vehicles mal estacionats en els passos de vianants
- generar polítiques preventives que evitin l'ocupació innecessària de les zones rebaixades de les voreres
- fer complir la disciplina en relació que la parada dels transports col·lectius es faci tot just al costat de la vorera
- denunciar tots els vehicles i els obstacles que destorbin la parada preceptiva del transport col·lectiu
- garantir l'ús exclusiu de les voreres per als vianants
- ajustar les fases de verd del semàfor per al vianant de manera que s'asseguri el creuament dels carrers en la situació de temps més desfavorable possible per a les persones amb dificultats
- identificar l'entorn social i geogràfic de la zona de patrutatge de cara a detectar ciutadans amb problemes motrius i a garantir, en tot moment, l'ajut assistencial que com a policia de trànsit pot oferir
- estudiar, des de la zona de patrutatge, els fluxos de mobilitat dels ciutadans amb discapacitats de cara a optimitzar els seus recorreguts de la manera més planera

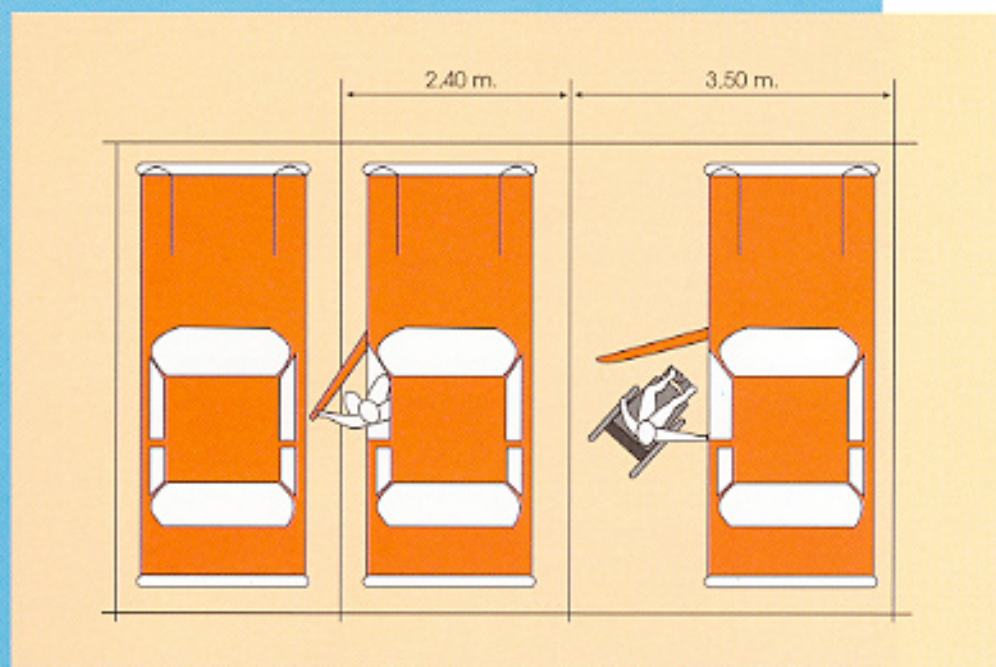
Accés als edificis públics

S'hi recomanen les característiques següents:

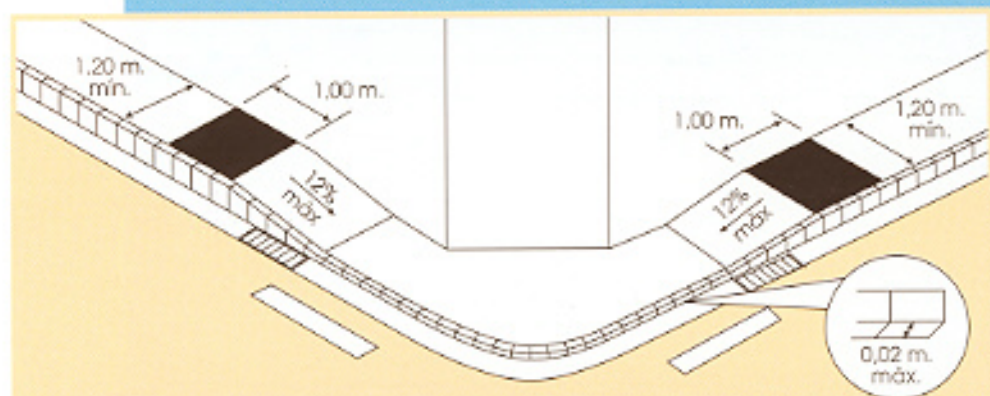
- Amplada del camí d'accés: 1,20 m, com a mínim, es considera un camí practicable; 1,50 m és un camí adaptat.
- Rampes del 8% com a màxim (les que tenen un 12% d'inclinació no s'han de mantenir més de 9 metres seguits, per l'esforç físic que exigeixen), i han de dur una barana, almenys en un dels costats, a una alçada de 70-85 cm.
- Recobriment especial no lliscant.
- La planta baixa i l'ascensor han de ser accessibles sense esglaó.
- La porta d'entrada ha d'obrir-se fàcilment. S'han d'evitar les portes amb molles de retorn massa dures, les portes automàtiques que es tanquen massa de pressa i les portes giratòries.
- Cal evitar els llindars amb relleu. En el cas que sigui del tot necessari, han de ser arrodonits o axamfranats a 45°, i no han de superar mai els 2 cm.
- Els senyals indicadors han de ser visibles i entenedors. Requereixen atenció especial els de casos d'emergència.

Garatges i places d'aparcament

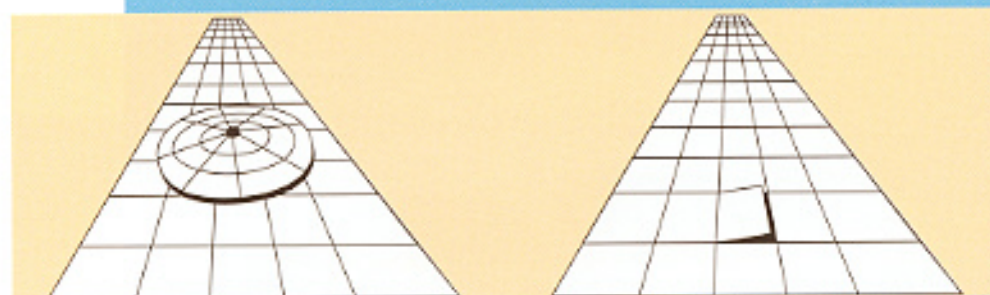
Les places d'aparcament han de presentar dimensions superiors a les normals (mínim 3,50 m), per facilitar la pujada i baixada de la cadira, que s'ha de fer amb la porta del cotxe del tot oberta.



Rebaixament també a les cantonades, per facilitar la tria de l'itinerari en la proximitat de les cruïlles.

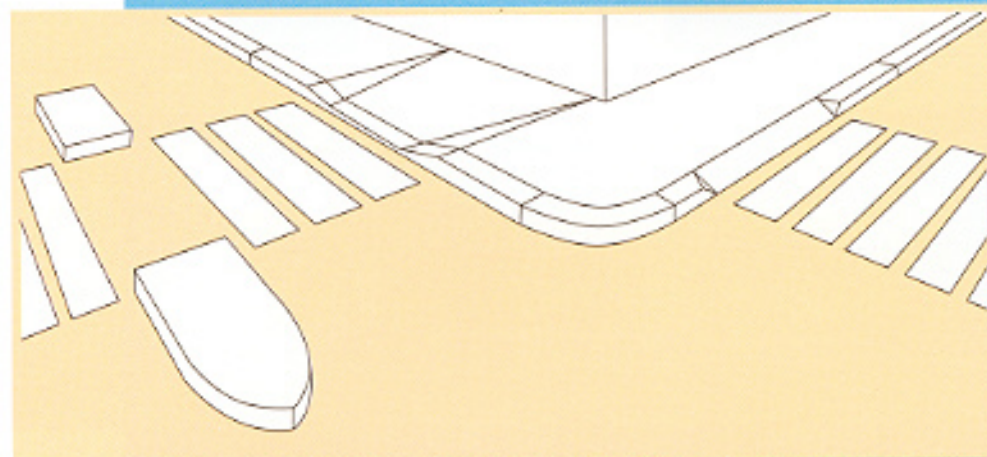


S'hauria de procurar que les voreres no tinguessin relleu, és a dir, que fossin tan uniformes i anivellades com fos possible, per evitar ensopegades tant de les persones amb mobilitat reduïda com dels invidents o de les persones grans. Al mateix temps s'ha de procurar que els materials no siguin lliscants.

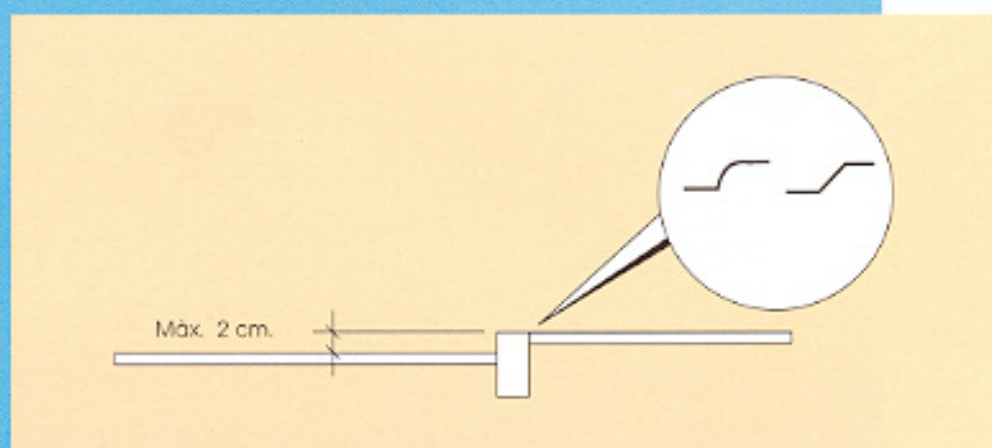


Refugis centrals

Es recomana d'implantar una illa intermèdia que faciliti el creuament del carrer quan el verd del semàfor duri massa poc o quan la velocitat practicada pels vehicles sigui massa elevada. Aquest illot ha de ser prou ample i estar ben senyalitzat, sobretot de nit, per evitar accidents dels vehicles que hi circulen.



Per garantir la mobilitat de les persones amb limitacions, cal evitar graons que superin els 2 cm d'alçada. A més a més, el perfil de graó ha de ser arrodonit o presentar un angle de 45°.

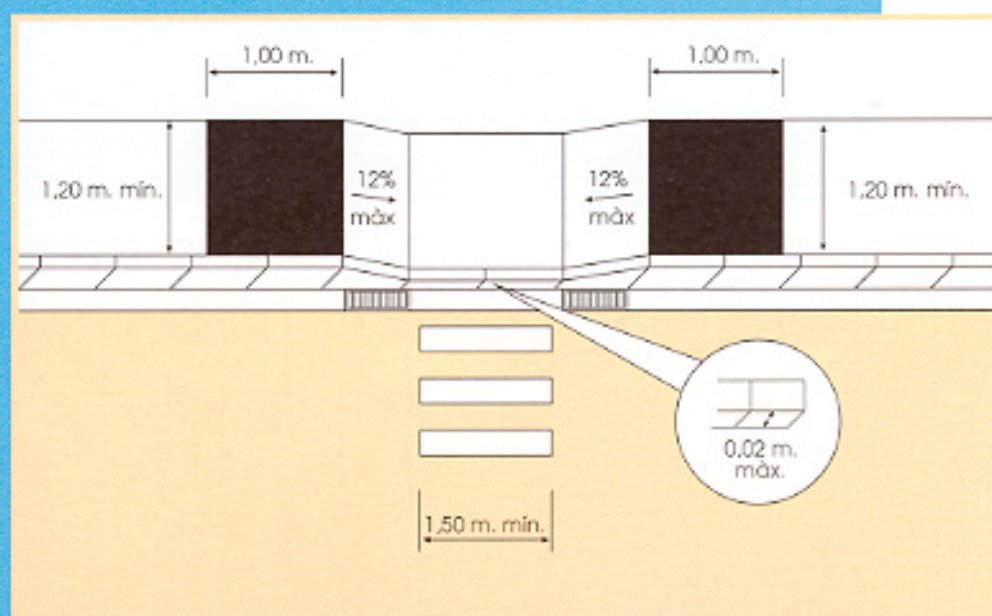


En el transport públic, aquests graons han d'anar pintats de forma que siguin ben visibles.

PRINCIPALS CONDICIONAMENTS ESPECÍFICS

Voreres

Es recomana rebaixar les voreres perquè les persones amb limitacions puguin travessar el carrer sense problemes quan no superin l'amplària mínima i no permetin l'espai de maniobra de les cadires de rodes (1,5 m).



LES BARRERES ARQUITECTÒNIQUES

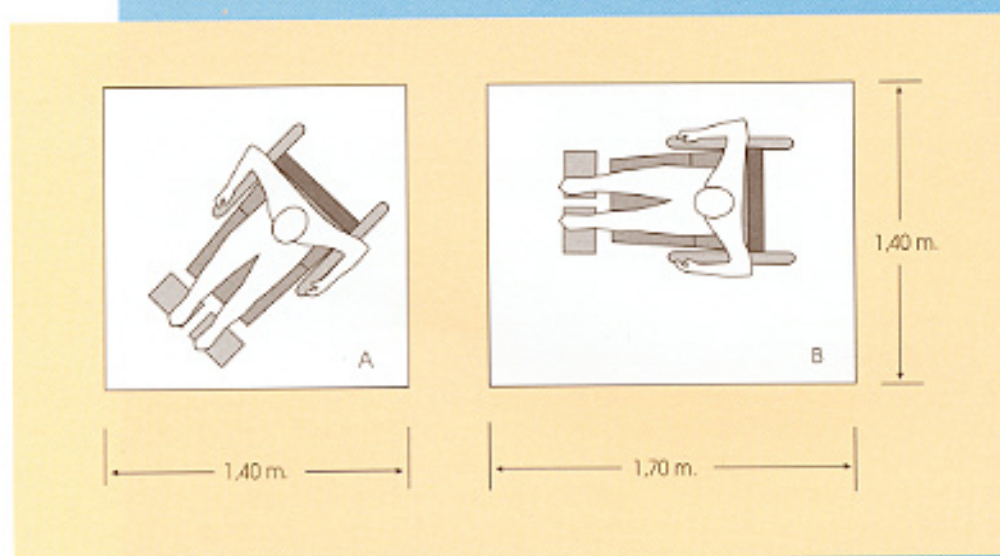
Com ja s'ha dit abans, les barreres arquitectòniques són aquells obstacles que impedeixen el lliure moviment de les persones amb mobilitat reduïda, la seva autonomia i independència.

Les persones amb mobilitat reduïda han de sortir de l'entorn que els ha dificultat el seu moviment i s'han de girar cap a una participació activa en la vida pública. Però per poder-hi accedir, volen tenir les mateixes condicions que la resta de la gent; volen que desapareguin les barreres arquitectòniques per poder sortir, anar pels carrers, viatjar de ciutat a ciutat, gaudir dels transports públics, accedir als edificis públics o d'ús públic, a les escoles, a les esglésies, als cinemes i teatres, a les instal·lacions esportives...

Per això són necessàries unes certes condicions, unes certes mesures adaptades a les seves possibilitats.

PRINCIPALS CARACTERÍSTIQUES GEOMÈTRIQUES

A fi que la integració social de les persones amb mobilitat reduïda sigui una realitat, els espais públics i els edificis públics o d'ús públic han de presentar itineraris que, com a mínim, permetin la maniobra d'una cadira de rodes.



Espai de maniobra d'una cadira de rodes

Així, els itineraris han d'estar adaptats al desplaçament de les persones amb mobilitat reduïda, i doncs, han de tenir una amplada mínima d'1,50 m.

Quan no sigui possible adaptar els itineraris, almenys caldrà fer-los practicables, és a dir, caldrà garantir en qualsevol cas una amplada mínima d'1,20 m.

5. PER UN ENTORN ACCESSIBLE I SEGUR

Una persona que mai hagi tingut un problema de mobilitat, és difícil que pugui entendre que el terme *qualitat de vida* pot tenir diferent significat segons la mobilitat de les persones. Els que es desplacen continuament amb metro, autobus, taxi, cotxe o a peu no es paren a pensar com s'ho farien si anessin amb cadira de rodes o croses o si fossin invidents. Normalment no es tenen problemes per telefonar des d'una cabina pública, ni per travessar un carrer, ni per llegir les indicacions dels transbords del metro, ni per pujar les escales d'accés a un edifici de l'Administració, ni per agafar un ascensor, ni per caminar per una vorera inclinada i excessivament estreta. Algunes d'aquestes situacions les han viscudes, potser, les dones que porten cotxets, o la gent que un dia es desplaça amb maletes i molt sovint la gent gran o els que necessiten temporalment croses. Però s'ha de tenir clar el que per la majoria no són més que situacions ocasionals, per a les persones amb mobilitat reduïda, és el pa de cada dia.

La ciutat s'ha concebut per als que disposen d'una mobilitat absoluta, d'un dinamisme sense impediments, pels quals ja es compleix tots els requisits de *qualitat de vida*. En canvi, per a l'individu que veu reduïdes les seves capacitats, físiques o sensorials, això no és pas així.

Afortunadament, els especialistes en *espai urbà* han començat a tenir en compte aquestes persones, que també formen part de la ciutat i que tenen dret a gaudir-ne i a utilitzar-la. És una sort que estudiïn les millores a fer i que reconsiderin el que ha de ser, per a ells, un entorn urbà i una qualitat de vida millors.

S'ha de dir, però, que l'ideal no és l'adaptabilitat total i integral, donat que aquesta població no és gaire nombrosa. Caldria trobar una situació de confort intermèdia que satisfés tots els usuaris. Entre altres raons, es dóna el fet que no totes les persones amb limitacions tenen les mateixes necessitats i que n'hi ha molts que poden no sentir-se a gust si se'ls intenta integrar per la força en la societat.

S'ha de fer el possible perquè aquest sector de la població pugui *accedir* a la ciutat, però sense oblidar els condicionaments i les exigències de la vida actual urbana (trànsit, pressa, aglomeracions, etc, que s'han de tenir en compte a l'hora de portar a terme qualsevol planificació).

Així, només quan es tinguin en compte les seves necessitats, quan s'estudiïn les maneres per fer més accessible ja un mitjà de transport (públic, privat), ja la mobilitat individual amb cadira de rodes per les voreres i els carrers, només a les hores es podrà parlar d'entorn accessible i segur. En aquests últims anys els urbanistes s'han plantejat totes les millores que caldria fer, tots els punts conflictius que caldria eliminar. Entre d'altres es troben la bona pavimentació, els semàfors adaptats al ritme de les persones que es desplacen lentament, els passos subterranis o elevats amb rampes que no superin el 8% de desnivell (Vegeu el *Dossier tècnic* núm.6).

Aquestes són algunes de les mesures estudiades i que es recomana que s'adoptin a tota població.

En el cas dels autobusos, s'ha de tenir en compte que, per a les persones amb mobilitat reduïda, l'alçada entre l'interior i l'exterior d'un autobús és una barreira de vegades insuperable. I sobretot no s'ha d'oblidar que, si bé ha estat possible pujar-hi amb moltes dificultats, i sovint amb l'ajuda d'una tercera persona, baixar-ne esdevé realment difícil.

A més, sovint els passadissos són massa estrets i impedeixen el pas de les cadires. Això passa sobretot als trens on, a més a més, molta gent circula amb maletes.

Els avenços dels transports de Barcelona es poden considerar avenços molt positius. Certes línies han habilitat cotxes per a les persones amb mobilitat reduïda, on s'han reduït els dos esglaons de pujada a un de sol de menys alçada i s'ha previst un espai particular perquè s'hi puguin instal·lar com a mínim dues cadires amb total comoditat i seguretat (ja que s'hi han instal·lat cinturons de seguretat i uns seients reservats). Una altra adaptació necessària en el transport públic és l'eliminació de la barra central de la porta de sortida, per facilitar les maniobres de les cadires.

EL TRANSPORT INDIVIDUAL

Hi ha moltes persones amb limitacions que tenen un vehicle propi per als seus desplaçaments. Són vehicles adaptats a les persones amb dificultats motores. Però aquestes persones poden trobar-se en ocasions amb tants problemes i impediments com les que han de viatjar amb els mitjans públics. Aquests problemes apareixen a l'hora d'aparcar. Fer-ho en una plaça d'aparcament de dimensions normals sovint és pràcticament impossible. La plaça ha de fer com a mínim 3,50 metres perquè la persona amb mobilitat reduïda pugui baixar del cotxe i col·locar-se a la cadira amb un mínim de seguretat i de comoditat. La plaça d'aparcament tampoc ha de quedar massa lluny de l'edifici a on es dirigeix o, almenys, no ha de presentar barreres arquitectòniques.

Una altra possibilitat que es té poc en compte són els desplaçaments de curt recorregut. Molta gent amb problemes de mobilitat aprecia poder valdre's per ella mateixa, anar a peu o amb cadira de rodes als llocs que són relativament propers al seu domicili. Caldria adaptar, doncs, l'entorn per fer-lo abastador a aquesta població. Això vol dir millorar la pavimentació, allargar la durada dels semàfors per als vianants...

En definitiva, l'objectiu és facilitar els desplaçaments de curt recorregut. Perquè això sigui viable cal generar polítiques orientades a la desaparició de les barreres arquitectòniques i, per tant, incidir en:

- la millora de les característiques longitudinals de les vies
- la millora de les característiques transversals de les vies

Tal com ja s'ha dit, un dels objectius principals que els transports públics s'haurien de plantejar és l'accessibilitat integral. Això vol dir que tothom hauria de poder-ne fer ús de la forma més natural possible. Encara que en aquest terreny tot és una mica subjectiu, almenys caldria homologar les normes.

El cas del taxi, exemple típic de servei orientat a la demanda, és molt revelador. Després del transport privat, és el mitjà més utilitzat pels ciutadans amb disminucions. Això s'explica pel fet que el taxi és l'únic servei que garanteix un transport porta a porta i que elimina tots els inconvenients que presenten els altres (en el cas dels cotxes particulars, l'aparcament; en el cas de l'autobús públic, l'allunyament de les parades respecte al lloc de destinació). Només presenta inconvenients quan no està adaptat al transport de persones amb mobilitat reduïda. Aquesta adaptació es troba bastant estesa en alguns països europeus i consisteix en un seient de davant pivotant, és a dir, que es pot moure, deixant un lloc prou ample per a una persona amb mobilitat reduïda. Una altra possibilitat, la que s'ha escollit a Barcelona, és introduir en el parc de vehicles uns taxis adients per a tot tipus d'usuaris.



4. PER UN TRANSPORT ADAPTAT

En desplaçar-se per la ciutat, normalment l'usuari utilitza els transports públics que estan a la seva disposició. La preocupació per facilitar el transport de les persones limitades va fer concebre ja fa temps els transports especials per a aquestes persones. Amb el seu color determinat, amb el distintiu de la cadira de rodes i amb la rampa adient per facilitar la pujada i baixada de les cadires. Ens podríem preguntar per què els autobusos normals no estan pensats per a tothom. O encara, per què no es veuen mai persones amb mobilitat reduïda al metro.

Així i tot, la preocupació per les persones amb mobilitat reduïda existeix. Això es veu en el nombre d'estudis realitzats sobre l'adaptabilitat del transport.

Els principals consells s'orienten cap a l'accessibilitat de primer ordre, és a dir, l'accés als vehicles (autobús, tren, taxi o metro). També es tenen presents els condicionaments dels espais exteriors: es té en compte així, la instal·lació de passamans i bancs a les parades o als llocs on l'usuari ha d'esperar (per exemple, a les estacions de tren, als aeroports o a les parades d'autobús).

Així mateix, és recomanable parar atenció a la manera de conduir dels conductors dels autobusos urbans, que sovint obliden que transporten persones grans o amb problemes de mobilitat reduïda.

A més a més cal seguir avançant en l'estudi i la readaptació de la cadira de rodes, ja que els nombrosos models existents no sempre responen a les necessitats del seu usuari ni són del tot còmodes de fer anar.

Es recomanen les campanyes publicitàries i d'informació per tal que les mateixes persones amb mobilitat reduïda puguin tenir accés a tots els mitjans de transport, i per posar-los al dia sobre els serveis que se'ls ofereixen.

EL TRANSPORT PÚBLIC I SEMIPÚBLIC

El terme *transport públic* engloba, entre altres, el metro, l'autobús, el tren. En canvi, el transport semipúblic es refereix als taxis i als minibusos de servei especial.



Vehícle incorporat a la flota de taxis de Barcelona per al transport de les persones amb limitacions

3. LA SEGURETAT VIÀRIA

Acostumats en general a travessar les calçades quan i per on volem, s'ha de reconèixer que les persones amb limitacions no poden fer el mateix. Quan arribem a un semàfor verd que comença a fer pampallugues, per exemple, aconseguim aprofitar-lo si correm una mica. Tots els projectes de regulació i ordenació es conceben per a les persones sense limitacions. Però això no és correcte, perquè el que és normal és que hi hagi gairebé sempre persones amb limitacions. I cal tenir-los en compte i dissenyar una estratègia per garantir la seva seguretat viària.

Els responsables de la via pública sovint s'han parat a pensar en els perills que les persones amb disminució corren en unes ciutats pensades, en primer lloc, per a la circulació motoritzada i, després, per al comú dels vianants.

ELS ESCENARIS PERILLOSOS

Quan una persona amb cadira de rodes o amb croses vol travessar un carrer, el primer obstacle que hi troba és el desnivell de la vorera. Quan hi ha més de 10 centímetres entre la calçada i la vorera, fer-hi baixar la cadira no és fàcil. (De tota manera, s'han de fer constar les millores en aquest punt, introduïdes a poc a poc, que es concentren en els rebaixaments de vorera amb lloses amb relleu la qual cosa serveix d'indicador als invidents).

Tampoc és senzill creuar un carrer d'una certa amplada, ja que sovint la llum verda dura molt poc, o els vehicles arrenquen abans de tenir pas.

Les cruïlles són una altra zona conflictiva, a l'igual que els carrers on els cotxes giren en bifurcacions sense respectar gaire el pas per als vianants. Una persona que travessa a peu pot reaccionar ràpidament: pot córrer o pot fer marxa enrere amb relativa facilitat; normalment no passa el mateix amb les cadires de rodes, i menys amb les croses.

No hem d'oblidar els cotxes aparcats anàrquicament, que obliguen tant els vianants com les persones amb limitacions a baixar de la vorera allà on sovint no els toca, cosa que fa augmentar el perill d'atropellament.

El *Dossier tècnic* núm.6, «Els vianants: la solució», ja presentava la problemàtica de les voreres massa estretes. A més a més, la dimensió reduïda de les voreres empeny sistemàticament l'usuari amb limitacions a la calçada, cosa que l'exposa a un perill suplementari i li crea un fort sentiment d'inseguretat subjectiva.

LA SEGURETAT SUBJECTIVA

Quan a una persona l'entorn no li és favorable, li pot aparèixer la por, l'angoixa. Són sensacions subjectives que depenen de cada individu. La por subjectiva és el resultat d'una situació difícil, d'una situació poc confortable i fins i tot perillosa.

En el cas de les persones amb mobilitat reduïda, aquesta por també es dona, però amb conseqüències més transcendents. De fet, la seva mobilitat reduïda els pot portar a renunciar a sortir del domicili i, doncs, a renunciar a integrar-se. Això voldria dir excluir-se, a causa de les dificultats per moure's d'una manera natural i segura.

Sens dubte, la seguretat subjectiva és un baròmetre que reflecteix la bondat de les mesures establertes per a la guia natural de les persones amb limitacions a les vies públiques. Les mesures han de planificar-se fins i tot amb els protocols d'adaptació en el termini escaient.

DRET A L'AUTONOMIA, DRET A LA DIFERÈNCIA

Labregère deia, ja el 1981: «Un dia es farà necessari inscriure entre els altres drets cívics, el de ser diferent sense ser exclòs ni sentir-se frustrat, sense ser considerat o veure's obligat a considerar-se estrany o estranger.»

El lloc que ocupen a la societat les persones amb limitacions s'ha anat modificant amb el temps. Als nostres dies, la tendència general és donar-los autonomia i independència, a fi de proporcionar-los unes condicions de vida tan normals com sigui possible. Aquesta manera de veure les coses és justament la contrària de la de principi de segle, quan se'ls marginava.

Ara, considerats ciutadans amb els mateixos drets que qualsevol altra persona, aconsegueixen una plena integració física, intel·lectual, psicològica, social, professional, afectiva i relacional. Això, però, no vol dir que no hi hagi diferències, que puguin fer la mateixa vida que tothom, el que vol dir és que la integració consisteix a viure amb els altres. L'eslògan «Dret a la diferència» es refereix a aquest objectiu de ser un mateix.

En qualsevol cas, la coexistència de persones amb limitacions diferents ha de traduir-se en tots els projectes normatius, d'infraestructura o relacionats amb el trànsit de vehicles de motor. S'ha de valorar sempre la repercussió que les mesures a establir podrien tenir sobre les persones amb mobilitat reduïda, per adaptar les actuacions al desenvolupament normal dels seus moviments en l'entorn natural de la vida quotidiana.

- la produïda per una causa traumàtica (acostuma a ser el cas dels paraplègics, tetraplègics i hemiplègics);
- la que té origen en una malaltia.

Pel que fa als diferents tipus, ens trobem amb les persones amb limitacions físiques (les seves capacitats es veuen reduïdes a causa d'un dany corporal), les persones amb limitacions mentals (que tenen les seves capacitats mentals i psíquiques alterades) i les persones amb limitacions sensorials (amb perturbacions de la vista, de l'oïda i/o de la paraula).

També podem parlar dels diferents graus de gravetat:

- la limitació lleugera, és aquella que permet una independència total de l'ajuda exterior i un desenvolupament màxim de les possibilitats;
- la limitació mitjana o de gravetat intermèdia, en què la persona amb disminució pot comptar amb l'esperança d'una readaptació i que, amb el tractament escalent especialitzat i recursos per a interaccionar amb l'entorn, es pot integrar socialment i professionalment;
- la limitació greu o seriosa, que impedeix assolir un grau suficient d'independència i que fa que la persona amb disminució necessiti sempre l'ajuda d'una tercera persona fins i tot per a les coses més elementals.

Val a dir que moltes vegades es tendeix a generalitzar utilitzant el concepte *persona amb mobilitat reduïda*, en el qual s'inclouen les persones amb mobilitat reduïda, els invidents, la gent gran, els nens, les dones amb cotxet i les persones amb un impediment passatger, com ara una cama enguixada.

Aquesta gran varietat de població és la que s'ha de considerar a l'hora de fer més accessible l'entorn urbà.

LA RESOLUCIÓ DE L'ONU

L'Assemblea General de l'ONU, reunida el mes de desembre de 1975, va redactar una Declaració dels drets de les persones amb limitacions.

El primer article defineix el que vol dir *persona amb limitacions*: «Tota persona que no està capacitada per assegurar per ella mateixa totes o només una part de les seves necessitats de vida individual o social normal, per l'existència d'una deficiència de les seves capacitats físiques o mentals, d'origen congènit o no».

La resta dels articles estan dedicats als seus drets com a persones, com a individus: no han de ser discriminats ni per la raça, ni per la religió, ni per les conviccions polítiques. Tenen dret a tractaments mèdics, a aparells ortopèdics, a l'educació, al treball, a un nivell de vida digne. També tenen dret a fer vida de família o a viure en cas necessari en una residència especialitzada. Se'ls ha de protegir contra qualsevol abús o explotació, contra tot tractament degradant o discriminatori. Tenen dret a totes les mesures que els possibilitin aconseguir la màxima autonomia possible.

i, per tant, s'ha de demanar:

- sensibilitat per als ciutadans amb problemes de mobilitat
- interès perquè la circulació sigui equitativa entre tots els ciutadans
- empatia amb els ciutadans amb disminucions

Tots estem obligats a garantir que qualsevol ciutadà pugui circular com a vianant, com a usuari dels transports o com a conductor amb la màxima llibertat, únic camí possible per a l'ús correcte del seu dret a la lliure circulació per les vies públiques.

Aquest *Dossier tècnic* es referirà en particular a les persones amb limitacions físiques i a la seva mobilitat en l'àmbit urbà. Pel que fa a les persones amb dèficit visual, el *Dossier tècnic* núm. 6: «Els vianants: la solució» ja els dedicava alguns apartats. S'hi parlarà de les persones amb disminució d'una manera general, donat que no són un grup de delimitació fàcil.

Hi ha moltes maneres de definir el terme *limitació*, però massa sovint els mots no són neutres ni objectius. Una definició que intenta ser-ho és aquella que diu que *tenir limitacions* significa «patir unes limitacions funcionals físiques o mentals que impedeixen participar en la vida de la comunitat de manera activa, tal com poden fer-ho les persones no discapacitades»

Això ens orienta cap a la incidència d'aquest tipus de problema en la vida social. Hi ha una clara interrelació entre la integració i el fet de tenir limitacions. Per veure-ho clar, només cal pensar en els problemes amb què aquests ciutadans es troben a l'hora d'utilitzar un transport públic.

Per començar, s'intentarà donar una definició del concepte *limitació*, que engloba diferents nocions:

- *Dèficit funcional*
La persona amb mobilitat reduïda és un individu normal pel que fa a la personalitat i a les seves necessitats, però algunes de les funcions motrius li són més difícils.
- *Limitació*
Aquesta noció engloba totes les coses que no pot fer la persona discapacitada, en el terreny de l'educació, de la feina o de l'allotjament.
- *Frustració*
Són tots els factors psicològics lligats a la persona amb limitacions (mobilitat, aspiracions, aptituds per a les relacions) i al que l'envolta (mirades i comportament dels altres).

ORÍGENS, TIPUS I GRAVETAT

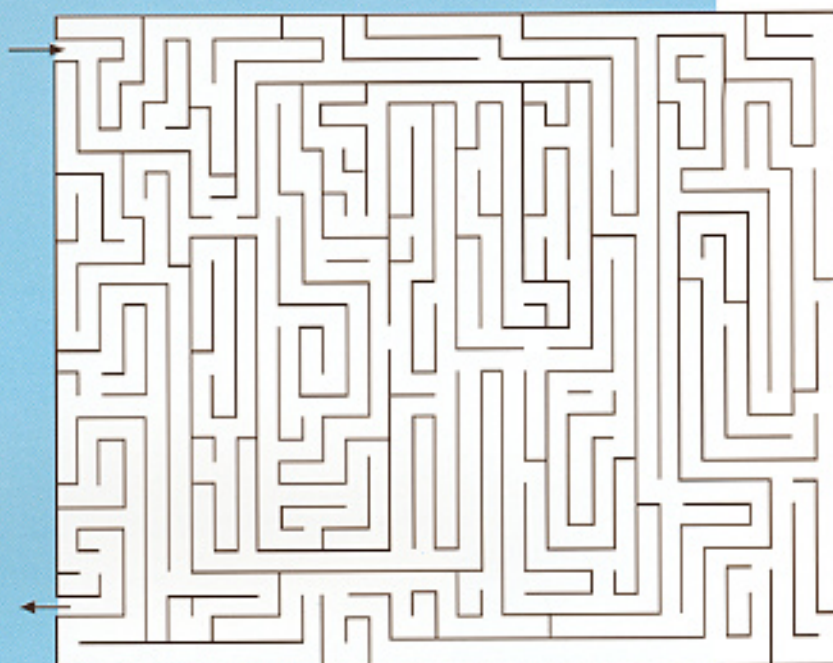
No totes les deficiències que produeixen limitacions tenen el mateix origen. N'hi ha quatre de diferents:

- la deficiència hereditària, anomenada malaltia congènita;
- la deficiència de naixement, que apareix a causa de les incidències durant el part o després;

2. LA PROBLEMÀTICA

Miri d'arribar a la sortida...

...del tot impossible o com a mínim molt i molt difícil.



Aquest garbuix de línies sobre el paper, aquest laberint que li ha fet capficar-se el cap per trobar la sortida, pot servir per intentar imaginar-nos una miqueta, encara que sigui molt de lluny, totes les dificultats amb les quals, dissortadament, topa un ciutadà amb mobilitat reduïda que vol situar-se i bellugar-se en algun poble o alguna ciutat de Catalunya, i potser també ens pot fer pensar en l'angoixa que tots aquests impediments generen, ja que no es tracta d'un passatemps damunt d'un paper, sinó de les eines bàsiques que permeten un desenvolupament personal i social satisfactori.

El que sí podem entendre, però, és que aquesta situació urbanística tan complicada encara s'agreuja més per la manca de coneixement i de reconeixement dels ciutadans que, afortunadament, no tenen cap mena de limitació de mobilitat cap als qui no gaudeixen de la mateixa capacitat de moviments.

Hem de pensar que la percepció i les possibilitats que un ciutadà amb disminucions motrius té de l'entorn urbà són molt diferents de la percepció i de les possibilitats que tenen els altres ciutadans sense cap problema de mobilitat i, per tant, accions que són habituals i aparentment senzilles, encara que arriscades, com és baixar d'una vorera perquè hi ha un vehicle mal aparcat que l'ocupa totalment, creuar un carrer molt ample pel pas de vianants amb la incapacitat d'arrencar a córrer en la darrera fase del verd o, en el cas d'un conductor, per exemple paraplègic, haver d'aparcar el vehicle a la dreta amb el risc d'irrompre a la calçada, plena de gom a gom de vehicles, mentre s'ha de preparar la cadira de rodes per poder baixar del turisme, són, sinó impossibles, sí carregades d'una gran complexitat i dificultat.

Per tot això, cal aconseguir entre tots plegats

UNA HARMONIA VIÀRIA SENSE DISTINCIONS

1. PRÒLEG

Una zona urbana hauria de ser un conjunt harmònic on els espais públics i els privats es repartissin la superfície en sintonia. L'urbanisme ens orienta sobre l'equilibri entre l'ocupació de zones per particulars i la reserva de zones per oferir-hi serveis públics. I això, no solament des de la perspectiva geomètrica i estètica dels dissenys, sinó també segons la previsió de totes les persones de la societat per desplaçar-se d'un lloc a un altre.

El trànsit no és un concepte lligat exclusivament a la mobilitat dels vehicles de motor, el ciclomotors i les bicicletes. Al contrari, per damunt de tot, el que s'ha de preservar, protegir i facilitar és el moviment natural de les persones com a vianants. Per a aquests, sens dubte, les planificacions d'espai, d'itineraris i de trajectes han de tenir en compte els ritmes i els mitjans naturals per als diferents grups, tant per les seves peculiaritats per edats com per la seva mobilitat. En concret, les persones amb mobilitat reduïda, constitueixen un col·lectiu estàndard que en tot moment cal considerar fix en els planejaments dels projectes d'ordenació i regulació del trànsit.

Aquest Dossier tècnic ha volgut fer un recull d'apunts i suggeriments per incloure'ls de manera sistemàtica en els nous projectes urbanístics i en els nous plantejaments de les polícies de trànsit adreçats a la regulació de la circulació viària. Ara també es poden considerar els treballs de millora de l'accessibilitat que es duguin a terme a llocs concrets. Com a mínim, es tracta d'un document de reflexió que pot permetre generar idees per aplicar-les a la pràctica, a l'objecte de millorar la qualitat de vida de tothom.

COL·LECCIÓ DOSSIERS TÈCNICS

- 1 • Moderació de la circulació a l'àmbit urbà
- 2 • Carrers per viure
- 3 • Les travesseres
- 4 • Les rotondes
- 5 • Els vianants: el problema
- 6 • Els vianants: la solució
- 7 • Els ciclistes
- 8 • L'enllumenat públic
- 9 • Les persones amb mobilitat reduïda