



Arartekoaren Ebazpena, 2010eko otsailaren 22koa. Horren bidez, Donostiako Udalari gomendatzen zaio Zubiaurre pasealekua Intxaurrendoko Zarategi pasealekuarekin lotzeko igogailua jartzeari lehentasuna ematea, Lizardi kalean bost arrapala mekaniko jartzeko asmoaren ordez, herritar guztiei igogailua erabiltzea ahalbidetuko dien konponbide teknikoak baita.

Aurrekariak

1. Ezgaitasun fisikoa duten pertsonak koordinatzeko Gipuzkoako ELKARTU federazioak erakunde honetara jo zuen eta adierazi zigun Donostiako Udala salatu zuela, Lizardi kalean bost arrapala mekaniko jartzea erabaki zuelako, Zubiaurre pasealekua Intxaurrendoko Zarategi pasealekuarekin lotzeko.
2. Hasieran, proiektatutako arrapalen ordez, Elkartuk igogailu diagonal bat jartzea proposatu zuen. Gero, *in situ* egiaztatu ahal izan zuten Lizardi kalearen inguruko eremuan –arrapalak bertan jartzeko asmoa zegoen– bazegoela igogailu bertikalak jartzeko adina leku. Zehazki, proposatu zuten igogailuak Alice Gulick parketik Luistarren kaleraino jartzea, Gaztelu kalea zeharkatuz eta Zarategi pasealekura iristeko aukerarekin.
3. Erakunde honek egin zuen lehenengo eskaerari erantzunez, Donostiako Udalak txosten bat helarazi zigun. Txosten hori Intxaurrendoko Lizardi kalean bost arrapala mekaniko jartzeko proiektua egin zuen arkitekto teknikoak idatzi zuen. Hala, proposamen horren harira, honakoa adierazten zen:

"Indicar que se ha elaborado un estudio de viabilidad para mejorar la accesibilidad de la calle Lizardi del Barrio de Intxaurrendoko, barajando las diferentes soluciones técnicas viables para mejorar la accesibilidad en el barrio.

Se ha procedido al estudio de aquellas opciones que no supongan afecciones a privados, las diferentes opciones debieran inscribirse por tanto en terrenos municipales, por lo que se ha estudiado la instalación de rampas en la propia acera del lado derecho de la calle Lizardi. De este modo no se producen afecciones a terrenos privados.

El diseño elegido de cinco rampas se corresponde tanto a criterios técnicos derivados de la pendiente de la propia calle y límites en longitud en el trazado de las rampas, como a criterios de capacidad en el transporte pues en tanto las rampas móviles garantizan una capacidad de transporte en torno a 9.000 personas/hora, la capacidad prevista para estos ascensores diagonales se reduce a 300 personas/hora.





Las rampas diseñadas tiene un ancho de 1 metro y pendientes de 10 a 12 grados lo que hacen posible su utilización para la subida de la calle Lizardi por personas de movilidad reducida, siendo factible su utilización con sillas de ruedas si bien es necesario una persona de apoyo en estos casos.

Sin embargo el principal condicionante en el diseño de las citadas rampas móviles vino motivado por la existencia de accesos rodados a la propia calle Lizardi desde los laterales, correspondientes a cruces de calles, accesos a garajes y viviendas de las edificaciones situadas en sus laterales, que con una instalación de ascensor diagonal continua a lo largo de la calle quedarían inutilizados..."

4. Elkartu erakundeak txosten horri buruzko oharra eta zehaztasunak egin zituen, eta horiek aintzat hartuta, ulertu genuen proiektuak ez zituela betetzen apirilaren 11ko 68/2000 Dekretua eta abenduaren 2ko 51/2003 Legea. Dekretu horrek hiri inguruneen, espazio publikoen, eraikinen eta informazio eta komunikazio sistemen irisgarritasun baldintzei buruzko arau teknikoak onartzen ditu eta Lege hori ezgaitasunen bat duten pertsonen aukera berdintasunari, bereizkeriarik ezari eta irisgarritasun unibertsalari buruzkoa da. Hortaz, proiektuak aipatutako legea eta dekretua urratzen zituela pentsatu genuen, arrazoi hauengatik:
 - 4.1 *"Diseinatutako arrapalen zabalera metro 1ekoa da eta aldapa 10-12 gradukoa".* Horri buruz, 68/2000 Dekretu horren III. Eranskinen 5.3.5.2 eta 5.3.2 artikulua aipatu behar ditugu. Horiek ezartzen dituzte arrapala mekanikoek edo aldapako zola ibiltariak bete behar dituzten baldintza teknikoak eta, baimendutako aldapei dagokienez, ezartzen dute gehienez % 10ekoak izan behar dutela, 3 metro baino gehiagoko luzeretan, eta gainontzekoetan, % 8koak, eta % 6koak izatea gomendatzen da. Era berean, V. Eranskinen 3.2. e) artikulua, salbuespenez onartzen du arrapalen aldapa % 12 arte igo ahal izatea, 3 metrotik beherako zatietan. Esku artean dugun kasuan, ezartzen direnak 3 metrotik gorako zatiak dira.
 - 4.2 Proiektua egin duen arkitektoaren txostenean adierazten da arrapala horiek erabilgarriak direla *"gurpil-aulkietan dabiltzan pertsonentzat, horrelako kasuetan laguntzeko pertsona bat behar duten arren"*. Aipatutako dekretuak ezartzen du, komunikazio bertikalaren irisgarritasuna, mugikortasun urriko pertsonen euren kabuz erabil ditzaketen eraikuntzako elementu edo elementu mekanikoen bidez lortu behar dela (III. Eranskinen 5.3 artikulua).
5. Proiektua egin duen arkitektoak erabilitako argumentuak ez zitzaizkigun nahikoak iruditu eta, hortaz, Donostiako Udalean bilera bat egitea egokitzat jo genuen, aipatutako gaia sakonago aztertzeko helburuarekin. Bileran Arartekoaren erakundeko, Elkartu erakundeko eta Donostiako Udalaren Herri



Lan eta Proiektuetako Departamenduaren eta Mugikortasunerako Departamenduaren ordezkariak bildu ziren. Bilera horretan erabaki zen tokiko erakundeak beste txosten bat egingo zuela, emandako dokumentazioa baino gehiago emanaz.

Donostiako Udalak egindako beste txosten horretan ohar hauek egin ziren:

Lehenik eta behin, 2009an irisgarritasun bertikala hobetzeko burutu ziren jardueren berri eman ziguten: Aquariumeko igogailua (martxan); Buenavistako igogailua (eraikitzen); Aizkorriko igogailua (eraikitzen); Montpellierreko igogailua (eraikitzen) eta Azkueneko igogailua (2009ko azaroan esleitutako obra).

Bigarrenik, adierazi ziguten Intxaurrendoko Koruko Andre Mariaren kalean igogailua jartzeko proiektua 2008an ezin izan zela burutu, udalaren asmoaren aurka. Horri buruz, adierazi ziguten proiektu hori ezin izan zela gauzatu, alde batetik, parte hartzeko prozesua egin zen arren, inguruan bizi zirenek gogor kontra egin zutelako; eta bestalde, ez zutelako lortu proiektua burutzeko beharrezkoak ziren lurak eskuragarri izatea.

Hirugarrenik, Lizardi kalean arrapala mekanikoa jartzeko proposamen konponbideari buruz, txostenak honakoa dio hitzez hitz:

"Descartada la instalación de un ascensor en Virgen del Coro, los técnicos del Departamento de Movilidad continuaron estudiando posibilidades de actuación.

En el proceso participativo se detectó igualmente una cierta inquietud por encajar una solución en la c/Lizardi, eje muy potente de comunicación en el barrio.

Parecía muy claro que dicho vial debía ser el emplazamiento de la actuación a realizar por lo que finalmente se llegó a la solución de instalación de rampas mecánicas en Lizardi, descartándose otras soluciones, tal y como se ha descrito en el informe del arquitecto autor del proyecto.

Esta actuación se ha expuesto en varias ocasiones en Intxaurrendo, habiendo tenido una gran acogida por parte de su vecindario quien la considera como algo imprescindible.

Es evidente que no es una actuación universal, pero que va a ser capaz de mover un eje de capital importancia en las comunicaciones internas de Intxaurrendo.

La discusión se centra en la obligatoriedad o no de priorizar las soluciones universales.





Entendemos que dentro de un marco de actuación que prime este tipo de soluciones, como es el caso de este Ayuntamiento, son factibles otros proyectos, que sin llegar a toda la población, pueden ser muy útiles para un importante número de personas."

Horrez gain, erakunde honetako ordezkariak bilera hartan egindako eskaera aintzat hartuta, txosten horrekin batera 2005eko azaroko Zubiaurre-Intxaurren Irisgarritasun Plana eman zen.

Azaldutakoa ikusirik, Donostiako Udalak emandako informazioa aintzat hartuta eta Elkartu erakundeak egindako gogoeten edukia aztertu ondoren, ondoko gogoeta hauek helaraztea egokia iruditu zait:

Gogoetak

1. Mugikortasun urritua duten pertsonen eskubideen konbentzioa 2008ko maiatzaren 3an sartu zen indarrean estatuan.

Konbentzioa onartu duten estatuek konpromisoa hartu dute konbentzioan aitortzen diren eskubideak benetako bihurtzeko beharrezko diren politikak, legeak eta administrazio neurriak aplikatzeko. Era berean, ezgaitasunak dituzten pertsonak bereizkeriaren esku jartzen dituzten legeak, araudiak, ohiturak eta jardunak indargabetuko dituzte. (4. artikulua).

Irisgarritasunaren arloan horrek esan nahi du estatuek oztopoak identifikatu eta kendu behar dituztela, ezgaitasunak dituzten pertsonak ingurune fisiko horietara, garraibideetara, instalazioetara eta zerbitzu publikoetara heldu ahal izateko, baita informazio eta komunikazio teknologietara ere. Horren ildotik, hala dio Konbentzioko 9.1 artikulua:

"Gaigabetasunen bat duten pertsonen askatasunez bizi eta bizitzaren arlo guztietan parte hartu ahal izan dezaten, Estatu Parte-hartzaileek neurri egokiak hartuko dituzte gaigabetasunen bat duten pertsonentzat, gainontzekoen baldintza berdinetan irisgarritasuna bermatzeko, inguru fisikora, garraiora, informaziora eta komunikaziora, informazio eta komunikazio teknologia eta sistemak barne, eta publikoarentzat zabalik dauden beste zerbitzu eta instalazioetara, bai hirietan, bai herrietan. Irisgarritasun neurri hauek, euren artean iristeko oztopo eta eragozpenen identifikazioa eta ezabapena daudelarik, beste batzuen artean, jarraiko kasuei ezarriko zaizkie:





a) *Eraikuntza, bide publiko, garraioa eta beste barruko eta kanpoko instalazioetan. Adibidez: eskolan, etxe-bizitzan, osasun eraikinetan eta lan tokietan,*"

Era berean, adierazi behar dugu Espainiako konstituzioko 9.2 artikulua honela dioela: *botere publikoen egitekoa da bideak jartzea norbanakoen nahiz taldeen askatasuna eta berdintasuna bene-benetakoak izan daitezten.* Konstituzioko agindu horretan, berdintasuna lege aurreko tradiziozko berdintasunetik harago doa. Egun, konstituzioko 14. artikuluan ere jasotzen da, esparru zabalagoan –*bizi baldintzetan*- eragina izateko asmoz. Printzipio horri eskerrak, hasieratik desberdintasun egoeran dauden talde sozialek botere publikoek benetako berdintasuna sustatzeko hartutako neurrien onurak jaso ditzakete.

Horregatik, ezgaitasunen bat duten pertsonen berdintasuna lor dezaten, ulertu behar da hiri inguruneke irisgarritasuna erraztuko duten neurriak izan behar direla helburu, besteak beste.

Ezin dugu ahaztu konstituzioko 49. artikulua dioena: *"Botere publikoek aurreneurri-, tratamendu- eta gizarteratze-politika egingo dute elbarri fisikoentzat, zentzumen-elbarrientzat eta elbarri psikikoentzat; horiei, eurek behar duten arreta berezia emango zaie, eta bereziki babestuko dira, titulu honek herritar guztiei ematen dizkien eskubideak egikaritu ahal izateko".*

49. artikuluko agindu hori *gizarte eta ekonomi politikaren printzipio gidariak* izenpean jasota dagoen arren, ez dago hor programatuta: politikako erretorikaren esparruan mugatuta. Konstituzio doktrinak eta jurisprudentziak egiaztatu dutenez, printzipio horiek arau balioa dute, eta berariazko agindua ezartzen diete botere publikoei, helburuak benetan gauza dezaten. Horrekin pertsona guztien benetako berdintasuna eskuratzea da helburua.

Gure erkidegoaren baitan, irisgarritasuna sustatzeko 20/1997 Legeak gure erkidegoko pertsona guztiek ingurune fisikorako eta komunikaziorako irisgarritasuna bermatzeko neurriak jasotzen ditu; eta, bereziki, hainbat arrazoiengatik mugaren bat duten pertsonen integrazioa hobetzeko ekintza positiboak biltzen ditu. Muga horiek dituzten pertsonak gizarte desberdintasunean daude, eta gizarte baldintza horiek oinarritzko gisa definitzen diren eskubideez gozatzeko funtsezkoak dira.

1. artikulua botere publikoak behartzen ditu pertsonen bizi kalitatea hobetuko duten laguntza teknikoak susta ditzaten. Horren bidez *"hiri-ingurunearen, gune publikoen, eraikinen, garraiobideen eta komunikabideen irisgarritasuna bermatzea, pertsona guztiek eta, batez ere, mugikortasun*





murriztua, zailtasunak komunikazioan edo muga psikiko zein sentsoriala, aldi baterako zein betirako, dituztenek era autonomoan erabil eta goza ditzaten."

Ondorio horietarako, aipatu behar dugu ezgaitasunen bat duten pertsonen aukera berdintasunari, diskriminaziorik ezari eta irisgarritasun unibertsalari buruzko abenduaren 2ko 51/2003 Legearen 2. artikulua legearen oinarri diren printzipioak zehazten dituela eta honela dioela:

"c) Accesibilidad universal: la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. Presupone la estrategia de «diseño para todos» y se entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse.

d) Diseño para todos: la actividad por la que se concibe o proyecta, desde el origen, y siempre que ello sea posible, entornos, procesos, bienes, productos, servicios, objetos, instrumentos, dispositivos o herramientas, de tal forma que puedan ser utilizados por todas las personas, en la mayor extensión posible."

Aplikagarria den araudi esparrua aztertu ondoren, erakunde honen ustez, argi dago herri administrazioek gure udalerrietan herritar guztiek hiriko inguruneetan irisgarritasuna izan dezatela bermatzeko konponbide teknikoak hartzeko betebeharra dutela. Horrela, halako konponbide unibertsalak hartuz gero, mugitzeko zailtasun gehien duten mugikortasun urriko pertsonen bizi baldintzak hobetzen laguntzen dugu eta pertsona horiek bereizkeriarik ez jasateko duten eskubidea betetzen dugu.

2. Arrapala mekanikoak, ordea, oztopo handiak dira mugikortasun urria duten pertsonentzat. Izan ere, kasu gehienetan, ezin dituzte beren kabuz erabili.

Gai honi buruz, sektoreko enpresek beren iritzia eman dute. Adibidez, "Schindeler" enpresa eskailera eta arrapala mekanikoak fabrikatu, instalatu eta mantentze lanetan garrantzitsuenetakoa da mundu mailan, eta honakoa adierazi du konponbide teknikoek:

"Transporte para discapacitados, transporte de cochecitos de niño. Ni las escaleras mecánicas ni las rampas móviles son adecuadas para el transporte de sillas de ruedas y de cochecitos de niño. Se recomienda





colocar en las zonas de acceso a las escaleras mecánicas y rampas móviles una indicación mencionando dónde se encuentran los ascensores más próximos."

Horrek honako gogoetara eraman gaitu: enpresa horren aburuz, eskailera eta arrapala mekanikoak ez dira egokiak mugikortasun urritua duten pertsonentzat. Frantzian, adibidez, halako instalazioetarako sarreretan gurpildun aulkia duen irudia ixa marka batekin marratuta egoten da. Hau da, horren bidez adierazten da, gurpildun aulkia duten pertsonak instalazioa ez erabiltzea.

Bestalde, aipatu behar dugu esku artean dugun kasuan, gainera, proposatutako arrapala mekanikoek ez dutela betetzen apirilaren 11ko 68/2000 Dekretuan xedatutakoa eta abenduaren 2ko 51/2003 Legean ezarritakoa. Dekretu horrek hiri inguruneen, espazio publikoen, eraikinen eta informazio eta komunikazio sistemen irisgarritasun baldintzei buruzko arau teknikoak onartzen ditu eta Lege hori ezgaitasunen bat duten pertsonen aukera berdintasunari, bereizkeriarik ezari eta irisgarritasun unibertsalari buruzkoa da. Izan ere, arrapala mekaniko horiek, gehienez baimendutako aldapa gairiditzen dute eta, horrela, mugikortasun urria duten pertsonak ezin dituzte inola ere beren kabuz erabili. Horregatik, proiektu hori gauzatzeko asmorik balego, 68/2000 Dekretuko V. Eranskinaren 3.3 artikuluan xedatutakoaren arabera, derrigorrezkoa izango litzateke izapidetutako udal espedientearen irisgarritasunerako Euskal Kontseiluari helaraztea, horren berri izateko.

3. Gainera, igogailuek haiek dauden tokitik igarotzen diren mugikortasun urria duten pertsonen bizi baldintzak hobetzeaz gain, bestelako abantailak dituzte; eta aipatu ditugun beste elementuek ez. Adibidez: herritar guztiek erabil ditzakete, baita gehien behar dutenek ere -mugikortasun urria duten pertsonak-; mugikortasun bertikala bi noranzkotan ahalbidetzen dute; arrapala edo eskailera mekanikoak baino merkeagoak dira; instalazioa eta mantentzea askoz merkeagoak dira; funtzionamendu hobea bermatu daiteke, eta, teknikoki, elementu seguruagoak dira.

EAEko udalerrri askok eremu desberdinen arteko lotura arazoak igogailu edo jasotze plataformak jarrita konpondu dituzte. Baina Donostia izan da, zalantzarik gabe, irisgarritasuna hobetzeko jardueri dagokienez eredarria. Izan ere, udalerriko hainbat eremutan irisgarritasuna egokitu du, mugikortasun bertikaleko arazoak konpontzeko igogailua bezalako konponbide teknikoak erabiliz. Hori egiaztatuzko, erakunde honi bidalitako udal txostenean egiten den zerranda dago, 2009 ekitaldian gai honi buruz hirian burutu diren azken jardueren zerranda, alegia. Horregatik, deigarria da





kasu honetan udalak Intxaurre-Lizardi kalean arrapala mekanikoak jartzea erabaki izana.

Bestalde, Zubiaurre-Intxaurre irisgarritasun plana aipatu behar dugu. Plan hori tokiko erakundeak onartu zuen 2005ean. Eremu horretako irisgarritasuna hobetzeko proposatutako jardueren artean, Luistarren sektorean hainbat igogailu jartzea zegoen, auzoko irisgarritasun arazoak konpontzeko aukera modura. Azterketa horretan, eremu horretako beharrak zehatz-mehatz aztertu ondoren, eta garraibide bertikalen konponbidea bilatzeko oinarritzko irizpide gisa irisgarritasun unibertsala ezarriz, igogailuak ezartzea proposatu zen. Gauza bera proposatu zen Koruko Andre Mariaren sektorean, Gaztelu sektorean eta Luistarren sektorean. Horrek, beste neurri mota batzuekin batera, Intxaurre-Lizardi irisgarritasun arazo larriak konpontzeko lituzke.

Koruko Andre Mariaren sektoreko proiektua ezin izan zen burutu, parte hartzeko prozesuan jasotako emaitza dela-eta, baina gure ustez, hala ere, berriro ere saiakera egin beharko litzateke, irisgarritasun plan hori gehien eragindako sektore horietan (Luistarrenean eta Gaztelun) gauzatzeko. Izan ere, eremu horretan bizi direnek jasaten duten irisgarritasun arazo larria konpontzeaz gain, Intxaurre-Lizardi beste sektore batzuek geroko Zubiaurreko tren geltokiarekin lotura izan dezaten ahalbidetzen du, hiriko erdialdera iristeko modua eskainiz. Ezin dugu alde batera utzi Intxaurre-Lizardi goialdean Txara I eta Txara II eraikinak daudela. Lehenengoan adinekoentzako egoitza bat dago, eta bigarrenean Gipuzkoako Foru Aldundiaren Gizarte Politikako Departamentuko bulegoak daude. Era berean, aipatu behar da Intxaurre-Lizardi auzoan ezgaitasunen bat duten pertsonentzako gordeta zeuden lehenengo etxebizitzak jarri zirela, babes ofizialeko erregimenean.

Ingurune irisgarria funtsezkoa da eskubide berdintasunean oinarritutako gizartearen lortzeko. Izan ere, herritarrei autonomia ematen die eta baita erabat aktiboa den bizitza sozial eta ekonomikoa garatzeko beharrezko bitartekoak ere. Era berean, ingurune irisgarria oinarritzkoa da bereizkeriarik gabe bizitzea oinarri duen eta herritar guztiak aintzat hartzen dituen gizartearen eraikitzeak.

Horregatik guztiagatik, gomendio hau egiten dugu, otsailaren 27ko 3/1985 Legeak –erakunde hau sortu eta arautzekoak– 11 b) artikuluan ezarritakoaren arabera:



5/2010 GOMENDIOA, otsailaren 22koa, Donostiako Udalari egina.

Donostiako Udalak Zubiaurre pasealekua Intxaurreondoko Zarategi pasealekuarekin lotzeko igogailua jartzeari lehentasuna eman diezaiola, Lizardi kalean bost arrapala mekaniko jartzeko asmoaren ordez, herritar guztiei igogailua erabiltzea ahalbidetuko dien konponbide teknikoa baita. Horrela, herri administrazioen jarduerak gai hauetan nagusi izan behar duten irisgarritasun unibertsalaren eta diseinuaren printzipioa beteko du.

