

Acessibilidade e mobilidade pedonal

26-Jun-2009

Todos os diplomas e programas lançados pelo governo em matéria de acessibilidade e mobilidade pedonal falharam logo à partida, porque não houve o cuidado nem a vontade de fazer previamente a estimativa orçamental do custo nacional da aplicação das leis e um programa financeiro de apoio às instituições que dele necessitassem.

Contributo de João Marques

4
Notas para alguns aspectos da acessibilidade e mobilidade pedonal no texto participado do programa eleitoral do BE

1
- "Que sejam imediatamente tomadas medidas no sentido da remodelação da acessibilidade no espaço público que excluam as pessoas com deficiência, como se têm edificado sistematicamente sem atender às normas de acessibilidade definidas. Importaria, por isso, que se definisse legislativamente um curto período de tempo que, obrigasse à transformação das estruturas existentes, e que garantisse o cumprimento do que for doravante edificado."

Os prazos para adaptação estão previstos no Decreto-Lei nº 163/2006, de 8 de Agosto e também estavam no Decreto-Lei nº 123/97 de 22 de Maio, revogado pelo DL163/2006, só que o cumprimento deste último não se verificou, e a ausência de uma estratégia por parte do PS/Sócrates para que a lei seja consequente, cria todas as condições para que o DL 163 também não venha a ser cumprido, especialmente no que diz respeito à adaptação e transformação do espaço público e edificado existente.

A razão mais forte prende-se com o facto de todos os diplomas e programas lançados pelo governo em matéria de acessibilidade e mobilidade pedonal falharem logo à partida, porque não houve o cuidado nem a vontade de fazer previamente a estimativa orçamental do custo nacional da aplicação das leis e um programa financeiro de apoio às instituições que dele necessitassem.

O Orçamento de Estado deveria prever nas transferências para os municípios verbas vindas, por exemplo, do imposto sobre produtos petrolíferos (sugere-se o ISP por princípio contrastante - a

mobilidade motorizada poderia ajudar a financiar a mobilidade pedonal), exclusivamente destinadas à adaptação, com a finalidade de criar acessibilidade pedonal. Este princípio poderia de alguma forma suprir, a ausência da provisão orçamentária que deveria ter sido feita, do custo da aplicação de todos os diplomas legais em matéria de acessibilidade pedonal e da concepção de modelos de financiamento.

(€ parte) A segurança da mobilidade pedonal depende em muito do comportamento e dos limites impostos à mobilidade motorizada.

1.1

- A obrigatoriedade da execução de Planos de Acessibilidade Pedonal a prever no Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial, como parte integrante dos PMOT's, seria uma forma estruturante de implementar a acessibilidade do planeamento e ordenamento territorial.

Como sustenta-se pode-se referir que, uma legislação de âmbito urbano (DL 163/2006) vincula no seu cumprimento, os campos de actuação do Regime Jurídico da Edificação e Urbanização (Lei nº 60/2007), verifica-se assim a discrepância entre estas exigências e a ausência da obrigação de elaborar Programas de Acessibilidade, dentro dos PMOT'S (PDM, PU e PP). Acresce também, que o PNPA estabelece como recomendação para os municípios, a elaboração de 24 programas no domínio da acessibilidade pedonal.

2

- "A lei deve clarificar a natureza das alterações exigidas no edificado para garantir o acesso ao serviço/edifício pretendido, distinguindo entre os decisores, as câmaras, e os serviços de fiscalização."

Neste ponto aquilo que me parece que importa salientar é um aspecto que pode ter carácter um pouco absurdo:

As imensas possibilidades combinatórias que se escudam no regime de excepção previsto no DL 163/2006 articulado com a Lei nº 60/2007, de 4 de Setembro - Regime Jurídico da Urbanização e Edificação.

3

- Para a definição "barreiras arquitetónicas", sugere-se barreiras físicas.

João
Marques

{easycomments}