

ANNEX1:

CRITERIS DE PRIORITZACIÓ DE LES PROPOSTES.

EL PLA I LA FASE DE PROPOSTA:

Un cop recollida la informació de totes i cadascuna de les barreres arquitectòniques, de manera ordenada, i per cada àmbit, i un cop establertes les actuacions que cal realitzar per a eliminar-les, la fase de proposta del Pla d'Accessibilitat no és més que una ordenació i agrupació d'aquestes dades per a cadascun dels àmbits.

Aquesta fase de proposta s'ha de realitzar amb un contacte estret amb els responsables municipals, tot i que el més adient és posar aquestes dades a disposició d'electes, tècnics i operadors municipals per tal que les puguin gestionar i modificar segons les disponibilitats i voluntats municipals.

INTRODUCCIÓ ALS CRITERIS DE PRIORITZACIÓ:

Envers les actuacions a realitzar, especialment a la via pública i als edificis, sovint els responsables municipals tenen la prioritat de les actuacions perfectament identificades.

Malgrat això en aquest document s'aporta un **recull de criteris de priorització**, per tal que s'escullin aquells que poden ser de més interès si es vol reflexionar envers les actuacions a portar a terme.

Abans de fer el recull de criteris, presentem una breu introducció on es descriuen els **principis bàsics** sobre els quals establirem els criteris a prendre.

PRINCIPIS PER A LA PRIORITZACIÓ

En un pla teòric podem establir a priori uns principis que poden semblar els més lògics per a la priorització de les propostes. L'ordre d'enumeració d'aquests principis no correspon a l'ordre natural, és a dir, es pot escollir l'ordre que es vulgui. També cal destacar que alguns dels principis poden estar en contradicció d'altres i, per tant, caldrà escollir quins principis es volen prioritzar envers quins altres.

RENDIBILITAT SOCIAL I UTILITZACIÓ: Les actuacions han de beneficiar al major nombre de persones. Cal tenir en compte el grau d'utilització de les infraestructures i els equipaments de cara a determinar els elements clau a avaluar i actuar-hi.

EQUITAT TERRITORIAL: Un pla ha de preveure accions que ofereixin millores perceptibles a tot el territori d'estudi. Malgrat que les actuacions es concentren en les zones més cèntriques o històriques cal mantenir un mínim criteri d'equitat territorial.

COORDINACIÓ I APROFITAMENT AMB I PER A ALTRES PLANS MUNICIPALS: Cal tenir en compte l'existència d'altres actuacions planificades amb incidència en el pla d'accessibilitat i coordinar aquestes previsions amb les propostes que defineixi el pla d'accessibilitat. S'entén la coordinació en un sentit bilateral, adaptant aquells plans municipals al pla d'accessibilitat o a l'inrevés. En el sentit de l'aprofitament cal tenir en compte els majors efectes laterals que tinguin certes millores en altres àrees municipals, com benestar social, medi ambient, etc.

DISPONIBILITAT ECONÒMICA: Tenir en compte les disponibilitats econòmiques municipals per fer front a les actuacions proposades. En aquest sentit un altra factor de decisió important és estudiar la possibilitat d'aconseguir fonts de subvenció específics per a millores de l'accessibilitat, o altres fons de subvenció indirectes que beneficiïn les actuacions d'accessibilitat, per poder abordar aquestes actuacions de manera prioritària.

FACILITAT TÈCNICA: Prioritzar aquelles actuacions més senzilles d'implementar i que, per tant, portaran menys temps de tenir-les acomplertes. D'aquesta manera es treballa per assolir resultats tangibles a més curt termini i la població se'n comença a beneficiar abans.

DEMANDA SOCIAL: Aquelles demandes detectades per part de la població, de forma individual o col·lectiva. Aquestes demandes poden ser detectades gràcies al contacte personalitzat amb la població, via consultes més o menys àmplies o involucrant la població en processos participatius socials.

URGÈNCIA: Cobrir les peticions puntuals que responen a necessitats reals d'usuaris concrets, com per exemple els guals a l'entorn immediat d'una residència de persones amb discapacitat o d'una residència geriàtrica, o bé esmenar situacions de perill per a la població en general i especialment per persones amb mobilitat reduïda abordant l'existència de paviments lliscants, desnivells sense baranes, etc.

CRITERIS DE PRIORITZACIÓ DE LES ACTUACIONS

A continuació oferim un recull de criteris de priorització per a les actuacions, per tal que se n'escullin les que es puguin considerar més adients.

URGÈNCIA: PETICIONS PUNTUALS I PUNTS PERILLOsos O SIGNIFICATIUS:

Les màximes prioritats que creiem que s'han d'atendre són les peticions puntuals, i els punts perillosos. Molt probablement al llarg dels anys els serveis tècnics municipals ja han estat atenent aquestes urgències, però sempre pot ser que en vagin apareixent de noves, en el dia a dia de l'evolució del municipi. En tot cas a nivell de pla d'accessibilitat creiem que caldrà preveure assignacions pressupostàries per a aquest tipus de partida:

1. Per a les peticions puntuals de guals demanats per persones o associacions, guals que són imprescindibles per a l'autonomia personal de determinades persones o grups de persones.
2. En punts perillosos, aplicació de millores imprescindibles per a aplicar aquelles accions de manteniment que es puguin establir com a urgents.
3. Finalment en altres indrets o punts del municipi que encara que no siguin perillosos però si es pugui efectuar una acció puntual, com és reubicar elements que estan interrompent un pas o malmetent un pas que pot ser important per al municipi.

Per a aquestes actuacions puntuals urgents el pla pot establir un pressupost específic.

PUNTS SINGULARS D'INTERÈS:

1. Equipaments específics per a les persones amb discapacitat: residències de persones amb discapacitat, associacions, oficines i CAD (Centre d'Assistència al Disminuït), etc.
2. Equipaments específics per a la gent gran: residències de gent gran, CAP, i altres equipaments per a la gent gran com són llars i casals d'avis.
3. Equipaments per a la població en general, separant els equipaments d'interès de barri – per exemple un mercat - i equipaments d'interès de ciutat – per exemple un auditori. En els carrers, tot i que no és tant evident, es poden establir carrers d'interès de barri i d'interès de ciutat.

ZONES D'INTERÈS PÚBLIC, I POLARITZACIONS CONCRETES DEL MUNICIPI:

1. Zones comercials – BCD (Business Center District) zones de botigues de gran afluència, com a concepte de zona prioritària general de ciutat; quan més cèntric més usat pel públic, i per tant més benefici social.
2. Grans polaritzacions del municipi: platges i punts d'alt interès turístic.
3. Connectivitat a altres espais lúdics: parcs i jardins, parcs naturals, zones de passeigs, punts naturals de trobada per a la gent gran.

4. Espais urbans de molt alt interès com poden ser carrers o zones de: festes majors, fires al carrer, “mercadillos” setmanals, altres esdeveniments populars que es facin amb certa periodicitat.

TIPUS DE CARRER ANALITZAT:

1. Carrers estrets (amplada inferior a 6 m) que tenen voreres estretes. A més aquests carrers estan en els casc antic, i són d'alt interès.
2. Carrers amb amples de vorera correctes però que només precisen reubicació d'elements.
3. Carrers que precisen ampliació de voreres.
4. Carrers sense urbanitzar i/o voreres a carreteres.

TRAMA URBANA:

1. Trama urbana cada cop més densa: vies principals i vies secundàries (concepte de “súper - illes”).
2. Expansió de les zones centrals, tipus taca d'oli, abordant gradualment la perifèria.
3. Connectivitat de punts distants, de barris de creixements puntuals i que estan a una certa distància del centre històric.
4. Itineraris alternatius a carrers amb fort pendent.

En la prioritització per trama urbana es pot aplicar una valoració matemàtica, basada en el concepte de Índex d'interès de carrer i índex d'interès de Zona, similar al IIL i IIZ per als transports, però aplicat a l'urbanisme, amb coeficients indirectament proporcionals a les distàncies, degut a la baixa tendència de fer llargs o molt llargs itineraris a peu i potenciant alternatives de mobilitat com són els transports públics, els transports privats i la bicicleta.

DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ I LA RENDIBILITAT SOCIAL:

Si bé és cert que a nivell TEÒRIC els censos de persones amb discapacitat amb dades de la seva distribució en el territori, i quines tendències de mobilitat tenen podrien aportar moltes dades sobre les necessitats, a nivell PRÀCTIC podem afirmar que no acostumen a aportar resultats factibles ni útils. El primer motiu és que el cens de persones amb discapacitat no és fàcil de trobar, i en cas de que es tingui, habitualment no està ben actualitzat, o sense les dades suficients (per exemple quins van amb cadira i quins no, i els seus punts de destí). El segon motiu és que per l'experiència sabem que on hi ha més densitat de població, hi ha més persones amb discapacitat, és a dir la densitat de població de persones amb discapacitat segueix la mateixa distribució que la densitat de població general. L'exemple més clar és el dels autobusos, els que més PMR porten o poden portar són sempre els busos que més càrrega porten.

Una altra possibilitat és estudiar el cens de persones grans, per districtes censals, observant la distribució del municipi per piràmides d'edat. Aquest estudi que l'hem portat a terme en determinats municipis sempre dona com a resultat que les tendències acostumen a ser similars a les de centralitat, és a dir, de començar a actuar en els cascs històrics dins el conjunt del casc urbà del municipi, i que sovint l'ajuntament ja ha actuat amb la conversió de carrers amb plataforma única plenament accessibles.

Finalment, i per criteris de creixements especials del poble o ciutat, amb nuclis urbans molt concrets ja siguin nous o en moments històrics de grans creixements migratoris del municipi. Quan son nous acostumen a tenir elements d'urbanització amb un alt nivell d'accessibilitat, i quant son distants en aquests casos parlem de connectivitat des de nuclis distants al casc urbà històric o consolidat.

TRANSPORTS PÚBLICS I LA SEVA ÀREA D'INFLUÈNCIA:

Una altra possibilitat és establir les zones prioritàries d'actuació per a la millora de l'accessibilitat a les immediacions de les línies de transport públic – especialment busos – i les seves àrees d'influència. Aquesta prioritització respón a l'idea d'assolir l'autonomia personal, - sempre i quant els transports públics siguin accessibles - segurament perquè els traçats responen a estudis o realitats del que és més factible per a la mobilitat i transitabilitat.

Aquest criteri agafa una consistència dubtosa entre el que ja hem comentat sobre l'interès de barri i l'interès de ciutat. La connectivitat dels itineraris a peu no té perquè ser la mateixa que els itineraris amb transport públic.

Una altra possible contradicció a aquest criteri és que moltes vegades les parades de bus es posen més on l'espai urbà i viari ho permeten, que no pas on convindria que es possessin, o el que és el mateix però dit d'una altra manera, de vegades en els carrers estrets no hi ha transport públic i en canvi seria molt important que fossin accessibles.

COMPROMISOS POLÍTICS I AJUST A LA DISPONIBILITAT MUNICIPAL:

És innegable que, a part de les qüestions tècniques, la previsió d'actuacions s'haurà d'ajustar per una banda a les decisions municipals i altres compromisos adoptats pels electes, i per altra banda s'haurà d'ajustar als difícils equilibris de previsions pressupostàries municipals.

Compromisos electorals:

1. P.A.M. (Pla d'actuació de Mandat o Pla d'actuació Municipal)
2. Grans remodelacions del poble o ciutat: per exemple la construcció d'un aparcament soterrat al centre, o la reurbanització integral d'una zona, etc.)
3. Carrers malmesos, antics o que es veuen desarreglats, i que donen mala imatge al municipi.

Compromisos adptats en processo de participació ciutadana o altres:

1. Carrers amb pressió veïnal, o per recollida d'opinions per participació ciutadana i els compromisos que se'n desprenen.
2. Carrers amb zones de perill, que han rebut o poden rebre denúncies.
3. Compromisos que provenen de les reivindicacions dels col·lectius, per peticions concretes o també per processos de participació ciutadana .

En aquest punt hi ha dos condicionants a tenir en compte que no faciliten gens la fena dels electes:

El primer és que a nivell governamental (ni estatal ni autonòmic) hi ha lleis però no hi ha previsió pressupostària per a refer els municipis en accessibles. El segon condicionant prové dels calendaris, els compromisos polítics només poden ser com a molt a quatre anys vista que dura un mandat.

EXEMPLE MATEMÀTIC FINAL SEGONS APLICACIÓ DE CRITERIS:

KT ANALISI EN LA VIA PÚBLICA (TRAMS DE CARRER)

	 criteri 1	 criteri 2	 criteri 3	 criteri 4	 criteri 5	 criteri 6	 criteri 7	 criteri 8	 TOTAL
PONDERACIÓ:	3	2	2	1	2	2	1	3	
Carrer 1	2	2	8	4	9	5	3	2	67
Carrer 2	4	5	4	4	3	4	8	7	76
Carrer 3	3	1	3	10	2	6	5	2	50
Carrer 4	10	3	8	5	3	4	8	7	99
Carrer 5	2	5	7	5	4	2	7	7	78
Carrer 6	9	10	3	4	7	7	9	2	100
Carrer 7	0	7	6	6	2	7	10	1	65
Carrer 8	7	7	7	7	2	8	5	5	97
Carrer 9	9	8	1	7	3	4	2	9	95
Carrer 10	5	10	8	2	0	2	6	8	88

KT ANALISI EN ELS EDIFICIS

	 criteri 1	 criteri 2	 criteri 3	 criteri 4					 TOTAL
PONDERACIÓ:	3	2	2	1					
Edifici 1	5	6	7	7					47
Edifici 2	4	1	9	10					43
Edifici 3	8	6	7	8					57
Edifici 4	9	7	9	1					61
Edifici 5	4	9	9	4					50

KT ANALISI EN ELS TRANSPORTS (PARADES)

	 criteri 1	 criteri 2	 criteri 3						 TOTAL
PONDERACIÓ:	3	2	2						
Parada 1	4	2	9						33
Parada 2	3	7	0						22
Parada 3	1	4	0						12
Parada 4	9	0	0						29
Parada 5	4	0	1						15