

1

CRITERIOS DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN VEREDAS

La **Accesibilidad Universal en el entorno urbano** es el conjunto de características que se incorporan en el diseño y que contemplan espacios e itinerarios con dimensiones, formas y materiales apropiados para que todos puedan interactuar sin dificultades, en condiciones de comodidad, seguridad, igualdad y autonomía e independiente de las capacidades físicas o sensoriales de las personas.

Las acciones tendientes a mejorar e incorporar estas variables en las **veredas de una comuna** deben responder al desarrollo de un **Plan de accesibilidad** que contemple el estudio de los puntos que generan conflicto en una ruta o sector determinado.

DIAGNÓSTICO SECTORIZADO DE VEREDAS



Reflejará la situación actual del estado de las veredas y sus cruces peatonales, evaluando la continuidad de una ruta accesible. Este diagnóstico permitirá proyectar y determinar plazos para la ejecución de los trabajos necesarios a realizar mediante un **Plan de Accesibilidad**.



PROYECTOS NUEVOS:

Incorporar en el inicio de cada proyecto las variables de accesibilidad universal y los requisitos y modelos establecidos en la normativa nacional. Diagnosticar el proyecto en etapa de plano.

LO EXISTENTE:

Las adaptaciones y adecuaciones deberán realizarse paulatinamente de acuerdo al Plan de Accesibilidad fijado y sujeto a las prioridades y costos.



MANTENCIÓN Y REMODELACIÓN:

Utilizar toda instancia de renovación y mantención para incorporar variables de accesibilidad en veredas y sus cruces peatonales.



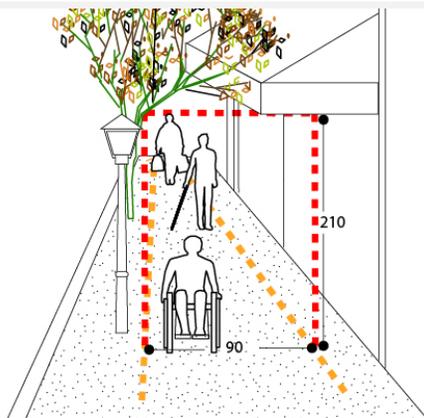
Foto: www.mph.cl

2

DEFINICIÓN DE “RUTA ACCESIBLE”

El concepto de “**ruta accesible**” se define como **un trayecto continuo de dimensiones mínimas de 90 cm de ancho por 210 cm de alto, de pavimento estable, liso, antideslizante y libre de obstáculos, gradas o barreras**. Esta ruta tiene un desarrollo virtual dentro de los itinerarios o veredas regulares de una ciudad, pasando a ser visible o distinguirse físicamente cuando se produce algún conflicto con los elementos existentes que obstaculizan la circulación. Por ejemplo, una vereda en un sector antiguo o patrimonial con pavimento de adoquín irregular requerirá una circulación de pavimento estable de 90 cm de ancho que facilite la circulación. En este caso la ruta accesible se diferencia y se hace visible en estos 90 cm de ancho.

Esta “**ruta accesible**” en las **veredas** de una ciudad, entrega independencia y facilidades para acceder, circular y usar los espacios públicos permitiendo una circulación continua y expedita.



Ruta accesible virtual en vereda



Ruta accesible definida en vereda

3

PLAN DE ACCESIBILIDAD: SECTORIZAR

Se sugiere comenzar aplicando planes de accesibilidad **sectorizados**, considerando los lugares con mayor concurrencia de público e importancia y enfrentando la propuesta en la vía pública desde un perímetro exterior definido, por ejemplo un determinado número de cuadras en los alrededores de:

Plaza de Armas (o casco histórico), Municipalidad y Oficinas Públicas, Consultorios, Hospitales y Clínicas, Centros educacionales y Universidades, Plazas y Parques, Centros Comerciales, Iglesias, Teatros, Estadios y Recintos Deportivos, Puntos de afluencia por transporte público, etc.

4

VEREDAS

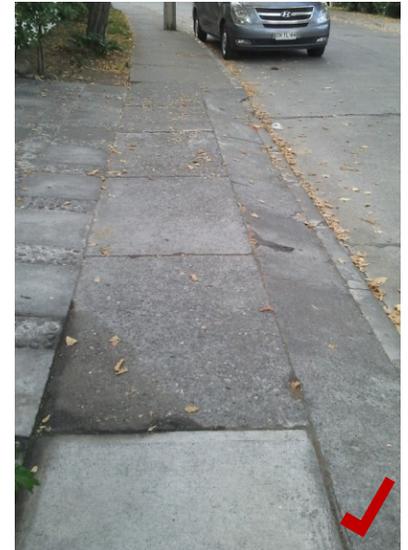
Las veredas de una ciudad, deben asegurar la independencia y facilidad para acceder, circular y usar los espacios públicos a las personas con movilidad reducida, coches de niños, personas mayores, etc. La OGUC entrega los parámetros mínimos necesarios que permiten el desplazamiento de personas con discapacidad, la cual complementamos a continuación con mayor detalle.

Aun cuando se definen como *circulaciones lisas y sin obstáculos*, se encuentran muchas veces afectadas por diferentes interrupciones, por lo que se debe ser riguroso y considerar los siguientes puntos críticos:

4.1

PENDIENTE TRANSVERSAL EN VEREDAS

La pendiente transversal no debe ser superior al 2%. Algunas situaciones, como los accesos vehiculares, pueden afectar gravemente la circulación de personas con discapacidad cuando se intervienen las veredas modificando su pendiente transversal y materialidad ya que se alteran las condiciones básicas de una ruta accesible.



Se debe respetar la pendiente transversal en la "ruta accesible", la que no puede ser modificada por accesos vehiculares a viviendas, centros comerciales, garajes, etc. Una vez definida la ruta accesible de 90 cm de ancho con máximo 2% de pendiente transversal, puede utilizarse el espacio sobrante para generar la pendiente vehicular en los accesos a viviendas.

4.2

CIRCULACION PEATONAL LIBRE DE OBSTÁCULOS EN VEREDAS

Ningún obstáculo debe interferir en la ruta accesible. Postes, tirantes, mobiliario, etc. deben permanecer fuera de la ruta definida como accesible para no alterar la circulación de las personas.

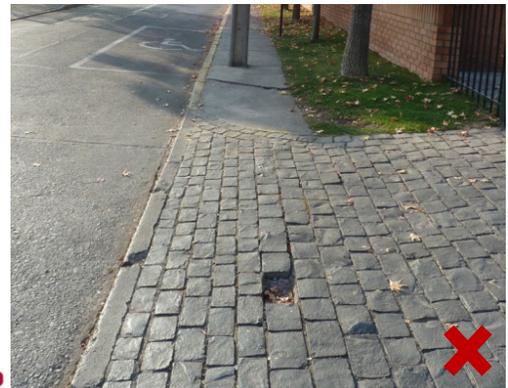
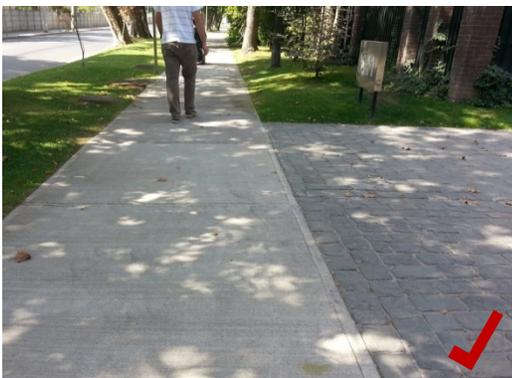


Veredas interrumpidas por postes y estacionamientos. Estas circulaciones no admiten uso por parte de personas con movilidad reducida. Llegar a destino como peatón significa sumar varias cuadras para sortear estos obstáculos.

4.3 PAVIMENTO EN CIRCULACIÓN PEATONAL EN VEREDAS

Las veredas deben contemplar **pavimentos lisos, firmes y estables**. Se debe asegurar la **continuidad de pavimento** de las características descritas en los accesos vehiculares a casas particulares o a centros comerciales que atraviesan la vereda, los que deben respetar la materialidad de ésta en al menos 90 cm de ancho, de manera que no altere el itinerario y que cumpla con las condiciones definidas como ruta accesible.

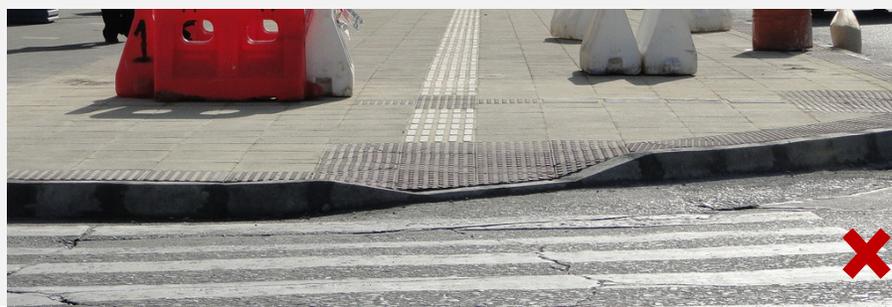
La ley prohíbe intervenir las veredas interfiriendo una ruta o cambiando la materialidad de ésta. Es imprescindible contar con superficies lisas, firmes y estables para el desplazamiento de sillas de ruedas y personas con movilidad reducida.



Cualquier material que presente desnivel o sea irregular no es apto para rodados en general y personas mayores

5 CRUCES PEATONALES

Los cruces peatonales son uno de los principales elementos que otorgan accesibilidad a una ciudad. Cada cruce accesible **añade metros adicionales de autonomía a las personas** y la falta de ellos o su mal diseño obliga a un recorrido hasta seis veces mayor para lograr la meta.



CONDICIONES DE REBAJES EN CRUCES PEATONALES:

- **Ancho del rebaje** debe coincidir con las demarcaciones en la calzada que delimitan el cruce peatonal o el paso cebra. Si no existieran, deben tener un ancho mínimo de 120 cm.
- Desnivel de vereda con la calzada debe salvarse con rampas de 12% de **Pendiente máxima**.
- La **diferencia de nivel entre vereda y calzada** debe alcanzar la cota cero.
- El **modelo de rebaje de vereda** dependerá de ancho de la acera, orden de los elementos instalados en la acera y del flujo de circulación peatonal.
- Los rebajes se deben **enfrentar con el cruce opuesto**, siguiendo la línea demarcatoria en la calzada o el paso cebra.
- Si el **ancho de la acera** es inferior a 120 cm la vereda debe bajar en todo su ancho hasta alcanzar la cota de la calzada.
- La rampa que salva el desnivel vereda y calzada debe ser antecedida por una **franja táctil de advertencia**. La franja táctil más una destacada demarcación del cruce en la calzada contribuye a la seguridad de niños y personas de baja visión.

5.1

CRUCES PEATONALES – ANCHO DE REBAJE

- Los rebajes de vereda deben **coincidir en ubicación y ancho con las demarcaciones en la calzada** destinadas al cruce peatonal. Si no existen demarcaciones en la calzada el ancho mínimo a considerar como rebaje es de 120 cm en plano. Esta norma de diseño universal privilegia la circulación de todas las personas y evita tropiezos a quienes no advierten la existencia de un rebaje en medio de un cruce peatonal. Coches de niños, sillas de ruedas, personas con transporte de carga, etc. se benefician con este diseño.
- Cuando se requiera la instalación de **pilotes o bolardos** para impedir el acceso de vehículos o para proteger al peatón del tráfico, éstos deben instalarse bien alineados y pintados de forma que contrasten con la acera. La ubicación mínima entre uno y otro debe ser de mínimo 90 cm en superficie plana para no entorpecer el desplazamiento de una silla de ruedas y su altura mínima debe ser de 75 cm para poder ser detectados sin dificultad.



5.2

CRUCES PEATONALES – PENDIENTE MÁXIMA

El desnivel entre la vereda y la calzada debe salvarse en todo el ancho mediante una rampa de pendiente no superior a 12% y un desarrollo máximo de 150 cm.

5.3

CRUCES PEATONALES – DIFERENCIA DE NIVEL

La diferencia de nivel en el rebaje de un cruce peatonal, entre la vereda y la calzada, debe ser igual a cero. Cualquier desnivel entre la vereda y calzada dificulta su uso y puede impedir el cruce autónomo a una persona en silla de ruedas. Sectores donde se utiliza la solera tipo “zarpa” (de menor altura) requieren igualmente el trabajo de rebaje para igualar las cotas de la calzada y vereda.



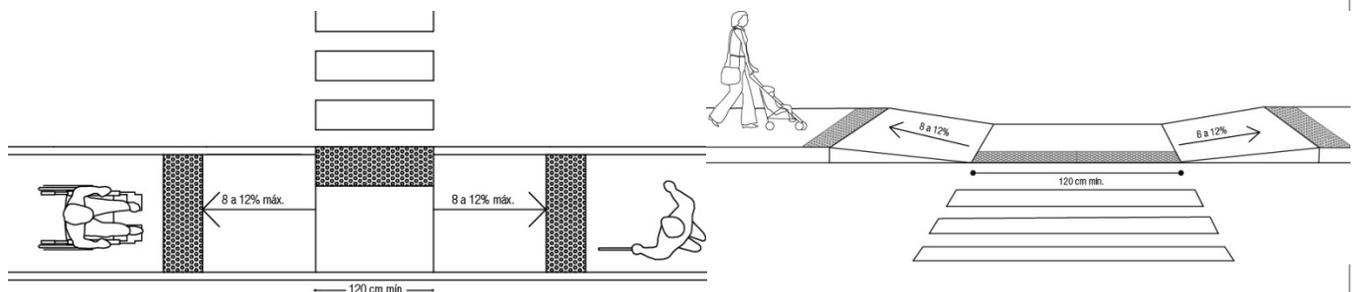
5.4

CRUCES PEATONALES – DISEÑO Y TRAZADO

El diseño del cruce peatonal se define en base al ancho de la vereda, flujo peatonal y características de la acera que enfrenta:

- VEREDA ANGOSTA**

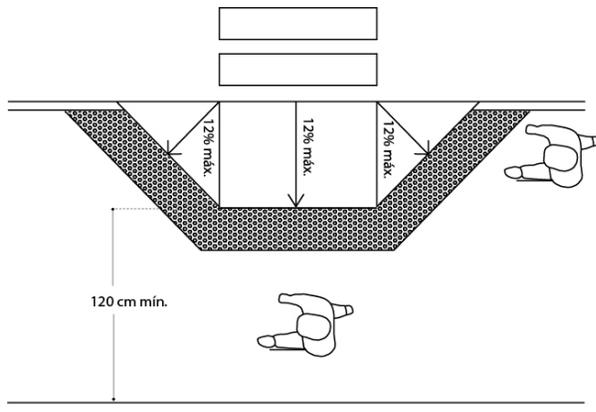
Aquella donde el ancho de la vereda es inferior a la suma del largo de la pendiente necesaria para alcanzar el nivel de la calzada más 120 cm (espacio de llegada y giro en 90°, en plano). Una vereda angosta debe bajar en todo su ancho hasta alcanzar el mismo nivel de la calzada para permitir un cruce expedito. Exige una franja de textura de alerta en todo su ancho para advertir a personas ciegas que comienza el cruce.



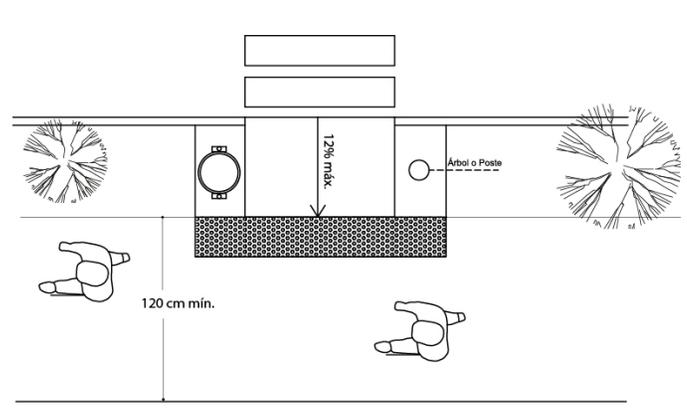
● **VEREDA ANCHA**

Cuando la acera tiene un ancho superior a 220 cm se pueden desarrollar diferentes tipos de rebajes en los cruces peatonales.

REBAJE CON ALAS LATERALES



REBAJE CON PROTECCIÓN LATERAL

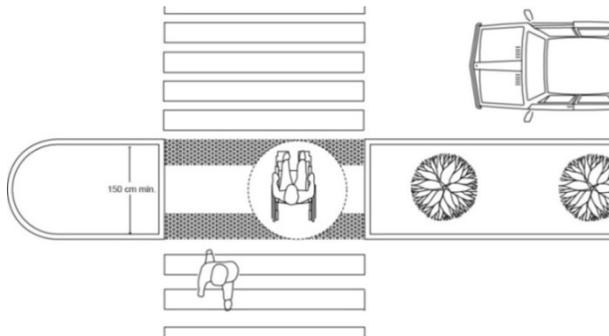


● **VEREDA CONTINUA**

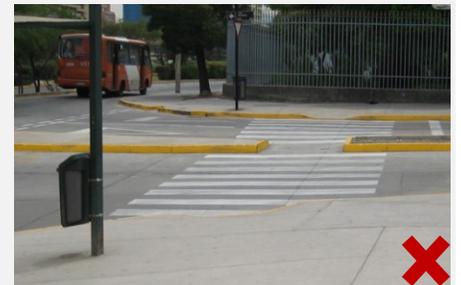
En calles donde se privilegia la circulación peatonal por sobre la vehicular, o bien se desea disminuir la velocidad de circulación de los vehículos, se puede recurrir a elevar la calzada a la altura de la vereda en todo el ancho destinado a la circulación. De esta forma el peatón no requiere salvar un desnivel para efectuar el cruce.



• **BANDEJÓN CENTRAL**



Debe tener **igual ancho que el paso demarcado para peatones y una profundidad mínima de 150 cm**. Se hace necesario la instalación de franjas táctiles para dar seguridad en el cruce a personas ciegas. El espacio de espera debe mantener la altura de la calzada para no dificultar el cruce.

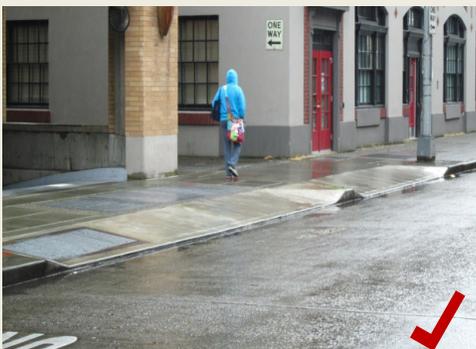


Pasos intermedios deben mantener nivel de calzada para facilitar el cruce y ser del ancho total demarcado para el cruce.

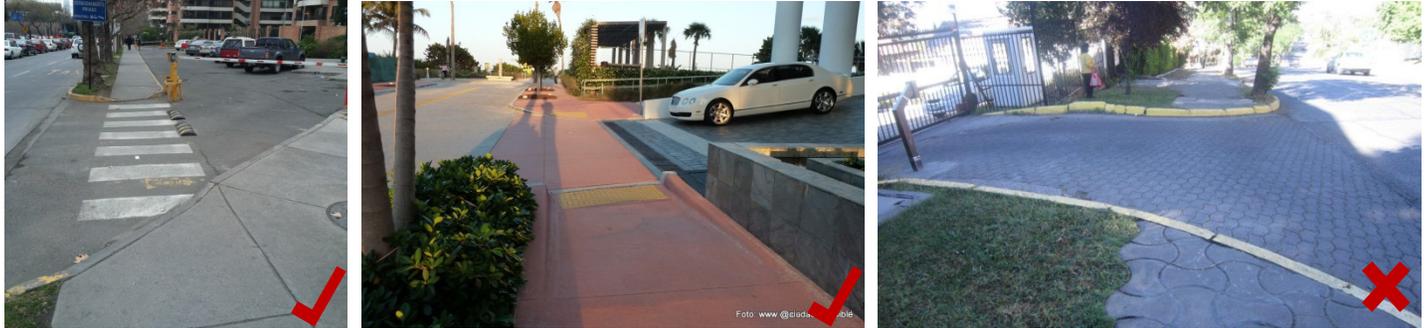
6 ACCESOS VEHICULARES EN VEREDAS

Los accesos vehiculares se deben ejecutar respetando la “ruta accesible” de las veredas, de lo contrario se transforman en el primer obstáculo infranqueable al momento de circular por ellas.

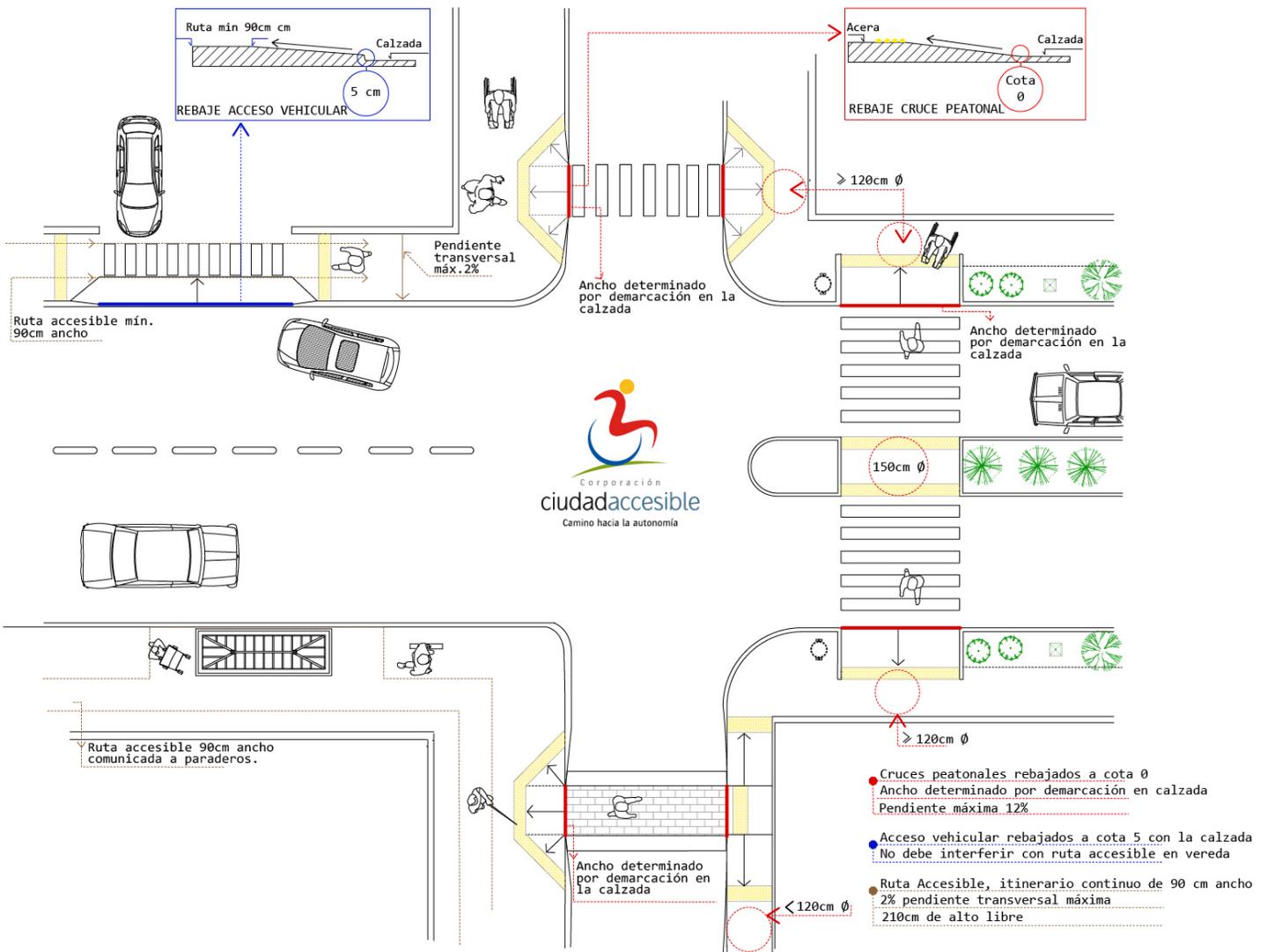
- Se debe **respetar y mantener la materialidad** lisa de la vereda y la **pendiente transversal** máxima de 2% en los accesos vehiculares en al menos 90 cm de ancho, de manera que no altere el itinerario y que cumpla con las condiciones definidas como ruta accesible.
- La **ley regula las intervenciones particulares en las veredas**, prohibiendo intervenir o interferir una ruta cambiando su materialidad.
- A diferencia del rebaje peatonal, el **rebaje para acceso de vehículos no requiere llegar a cota cero con la calzada**, pudiendo alcanzar los 5 cm de altura para minimizar la longitud de la pendiente y no interferir con la ruta accesible.



- Los accesos vehiculares de alto tráfico que interrumpen la vereda a nivel de la calzada hacia centros comerciales, strip centers, supermercados, estacionamientos públicos, etc. deben responder a los requisitos de continuidad de la ruta accesible, rebajando el desnivel vereda / calzada, manteniendo materialidad firme y estable, señalando el inicio de riesgo con una franja perpendicular de pavimento táctil de alerta y demarcando la vereda para señalar la preferencia peatonal sobre la vehicular.



Accesos vehiculares de alto tráfico que interrumpen la vereda requieren de una franja de alerta que anteceda el espacio de cruce vehicular y una demarcación en el pavimento de la vereda que otorgue la preferencia al peatón y la alerta de precaución al vehículo.



7 PROLONGACIÓN DE LA VEREDA HASTA EL ACCESO DE LA EDIFICACIÓN

Una práctica común en los accesos a centros de servicios como centros comerciales, strip centers, supermercados, estaciones de servicio, etc. es olvidar la comunicación de la vereda con el edificio (acceso peatonal) destacando exclusivamente el ingreso de automóviles.

Todo edificio que presta servicios a público debe asegurar una ruta accesible y segura, comunicando la vereda en la vía pública con el ingreso a la edificación o locales comerciales. Esta ruta debe distinguirse y separarse físicamente de la ruta vehicular además de hacerla accesible a todas las personas.



Strip Center: Destacan dos accesos vehiculares pero el acceso peatonal desde la vereda es inaccesible.

8 MOBILIARIO URBANO EN LA ACERA

Todo elemento como mobiliario urbano o señalizaciones debe ser ubicado fuera de la ruta accesible en la vereda. Aquellos que son de uso peatonal como paraderos o paneles de información deben conectarse a la ruta accesible sin obstáculos.



“La accesibilidad es un derecho y una obligación legal, hace una ciudad inclusiva aportando calidad al urbanismo y a la arquitectura.”