

El peatón es la prioridad en el plan de movilidad de la comuna de Santiago. Con la implementación del PIM buscamos hacer de Santiago un lugar amable para los peatones y para las personas con movilidad reducida.

Plan integral de movilidad | Santiago

La Calle **San Antonio**, entre **Alameda e Ismael Valdés**, será el próximo eje a ejecutar dentro del Plan Santiago. El proyecto, ya licitado, considera ensanchamiento de veredas, un nivel entre calzada y acera y ordenamiento de cruces peatonales a nivel, manteniendo la ubicación de árboles y mobiliario urbano y elementos como quioscos, sumideros, grifos, árboles, postes, de alumbrado y otros.

A efectos de que la ganancia del ancho de la vereda sea equivalente a un mejor y mayor flujo continuo y seguro de personas (sin importar si son PcD o no) los elementos y mobiliario urbano deben disponerse alineados ordenadamente, próximos a la calzada, **de manera de despejar el máximo de ancho posible de vereda, lo que permite aumentar el tráfico fluido de peatones**. En el caso de la calle San Antonio, la vereda poniente queda dividida longitudinalmente en dos tramos de igual ancho debido a la permanencia de los árboles, lo que no colabora en sacar el máximo de provecho en dar mayor fluidez a la circulación peatonal. La vereda opuesta se ensancha en menor proporción.

Como respuesta a la normativa actual, El ancho mínimo a considerar como **ruta accesible** sin elementos, gradas u obstáculos es de 1,2m de ancho por 2,1m de alto (Art. 2.2.8 N°1 D50 3/3/2016), sin embargo, a mayor ancho de vereda que cumpla estos requisitos, mayor será el beneficio y carácter universal del diseño, necesarios en una acera de alto flujo peatonal como es el caso.

***"Ruta accesible:** parte de una vereda o de una circulación peatonal, de ancho continuo, apta para cualquier persona, con pavimento estable, sin elementos sueltos, de superficie homogénea, antideslizante en seco y en mojado, libre de obstáculos, gradas o cualquier barrera que dificulte el desplazamiento y percepción de su recorrido. Art. 2.2.8 N°1 (D50 3/3/2016)*

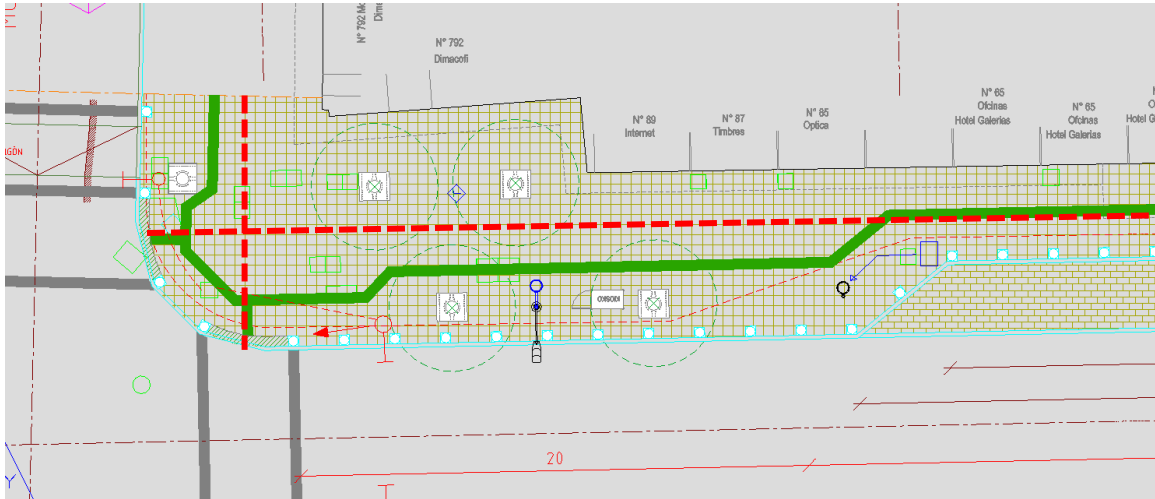
Dado el estado de avance del proyecto se comunica que ningún elemento de mobiliario urbano, iluminación, grifos, postes o árboles podrá ser removido. Sin embargo, consideramos necesario prevenir sobre algunas situaciones que interfieren en la ruta accesible, la que se definirá como el tramo correspondiente al sector de la vereda más cercano a la línea de edificación para mayor seguridad de las personas con discapacidad.

En la vereda donde los trabajos entregan un mayor ensanchamiento (vereda poniente), la línea de árboles provoca un eje que la divide longitudinalmente por la mitad. La ruta accesible deberá definirse en la sección más cercana a la línea de

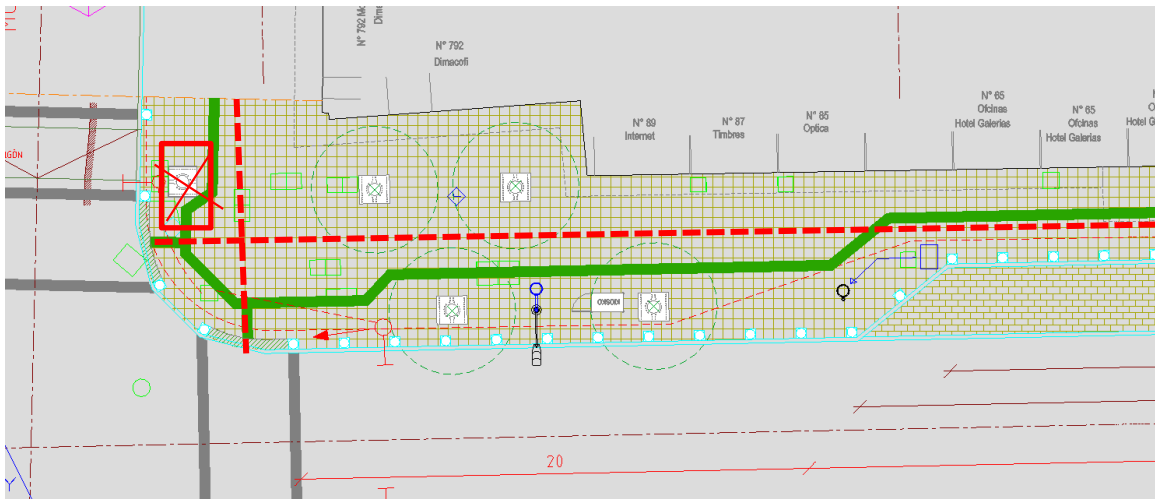
edificación, sin embargo persisten obstáculos y elementos que interfieren en una ruta segura.

La GUÍA TÁCTIL es un recurso de información importante para personas ciegas, debiendo obedecer estrictamente a ciertas características de instalación para asegurar que cumplen su función de otorgar una guía segura de circulación. Entre ellas, que su recorrido sea preferentemente recto y continuo y sin interrupciones de elemento como árboles, postes, grifos, señalizaciones, tapas de cámaras o rejillas. La guía táctil proyectada, no presenta una buena ubicación, indica cambios de dirección sin sentido y está obstaculizada por numerosos elementos durante su recorrido.

De acuerdo a los resultados observados en calle Compañía-Merced la huella podotáctil instalada no garantiza la independencia de personas ciegas.



ÁRBOLES

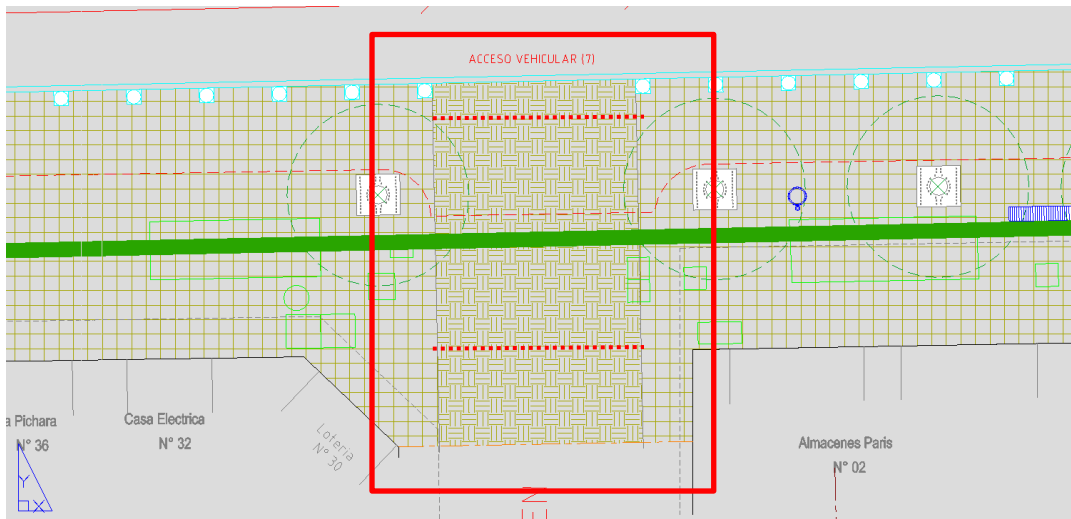


Ej. Tramo San Antonio | Alameda – Moneda | Vereda Oriente

La línea de árboles debe ubicarse cercana a la línea de la calzada para no interferir con la circulación y flujo peatonal. Se observan **árboles** desalineados que se ubican en el tramo definido como ruta accesible, cercanos a los sectores de cruces. Interfieren linealmente con esta ruta que se proyecta de un extremo a otro. Esta situación se repite en varios tramos. Los árboles ubicados en el eje de la ruta accesible y en los sectores de aproximación a los cruces debieran ser retirados.

Los alcorques de los árboles deben estar enrasados con el pavimento.

CAMBIOS DE PAVIMENTO



Ej. Tramo San Antonio | Alameda – Moneda Vereda Poniente

No corresponde **cambio de pavimento** en los sectores de acceso vehicular. La vereda debe mantener continuidad de su materialidad y pendiente al menos en el ancho definido como ruta accesible. Esto refuerza la condición de que el peatón tiene preferencia sobre el vehículo en la vereda. Se recomienda demarcar el sector de cruce con paso cebra para aclarar visualmente la preferencia peatonal. En caso de accesos **con alto flujo vehicular** (estacionamientos públicos por ej.) se debe instalar una franja de pavimento táctil de alerta antes y después del cruce en todo el ancho de la vereda. La preferencia en el área de la vereda siempre es peatonal.

KIOSKOS

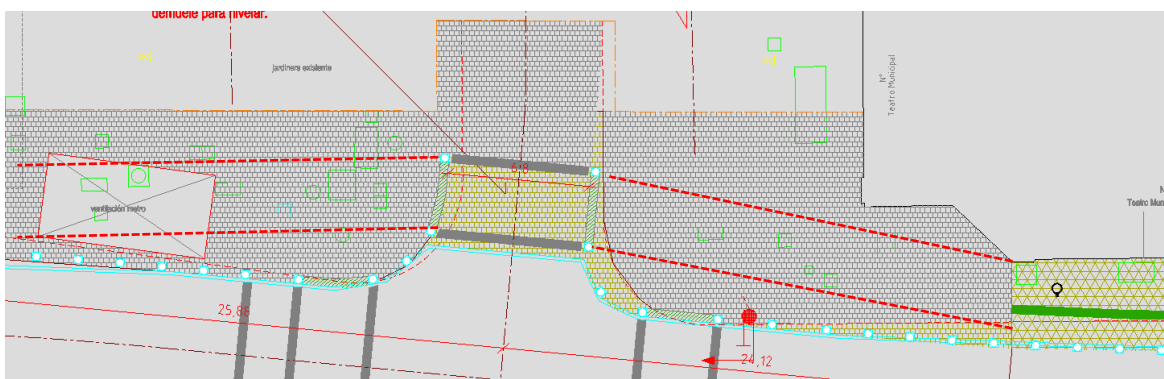


Los **quioscos** mantienen su posición original, en algunos casos sobrepasando la línea formada por los alcorques de los árboles, límite de la línea definida como ruta accesible. En la práctica, cuando están abiertos se colocan máquinas de frío o exhibidores de revistas en sus frentes, lo que sumado a las personas que congregan interrumpen la ruta accesible. Desplazarlos hacia la calzada mantendría despejada la franja útil de circulación y no se convertirán en otro obstáculo para personas ciegas y para la circulación general.

CRUCES PEATONALES

Los **crucos peatonales** son a nivel, favoreciendo la circulación. Tienen una franja de pavimento de alerta en todo el ancho delimitado para el cruce. La recomendación es instalar esta franja 40cm antes de la línea de unión entre calzada – vereda, de manera de advertir previo al riesgo y no directamente encima de él. **El pavimento del cruce peatonal debe mantener una superficie estable. Los adoquines como pavimento en un cruce peatonal dificultan la circulación a personas mayores, coches de niños y de movilidad reducida o sillas de rueda.**

CONTINUIDAD DE PAVIMENTO EN RUTA ACCESIBLE (SECTOR TEATRO MUNICIPAL)



Tramo San Antonio | Moneda – Agustinas Vereda Oriente

Se debe mantener una continuidad de **pavimento estable** (libres de adoquines) en la ruta correspondiente al ancho de la vereda del costado del Teatro Municipal que conduzca hasta el cruce y continúe hasta retomar la vereda que enfrenta. **Mantener un pavimento estable como ruta accesible en sectores patrimoniales con adoquines es una práctica habitual en ciudades de Europa.*

En el sector existe un acceso a los estacionamientos subterráneos, los que requieren urgentemente una franja de alerta en su acceso para alertar del peligro.

REJILLAS Y SUMIDEROS

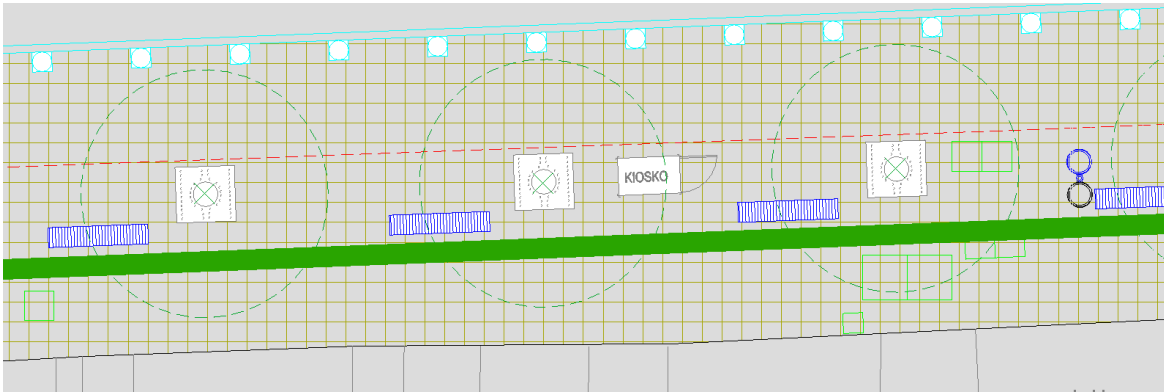
Se observan sumideros de aguas lluvia que miden aprox. 2 x 0,4m y sus rejillas son perpendiculares a la circulación peatonal. Están alineados a lo largo de la vereda pero invadiendo en varios tramos lo que se considera como ruta accesible. El comportamiento actual de esas rejillas muestra en muchos casos las canaletas descubiertas (han desaparecido las rejillas que las cubren) y otras torcidas y levantadas, siendo causa de permanentes accidentes. **Hay que considerar que las rejillas deben permanecer enrasadas al pavimento circundante sin que su instalación produzca resaltes y fijas para evitar lo que ocurre actualmente.**

Las aberturas entre rejillas deberán tener como máximo 1,5 cm de diámetro.

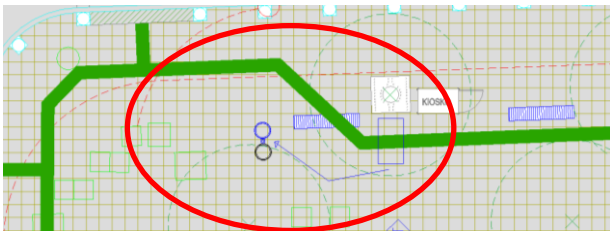


Rejillas actuales frente Teatro Municipal – Ancho entre rejilla 2,5cm

OGUC Art 2.2.8 N° 8. En los pavimentos de las veredas los elementos tales como rejillas de ventilación, colectores de aguas lluvias, tapas de registro, protecciones de árboles, juntas de dilatación, cambios de pavimentos u otros de similar naturaleza, no podrán tener separaciones mayores a 1,5 cm entre sí, deberán ubicarse a nivel del pavimento y, en caso de contar con barras o rejas, éstas deberán disponerse en forma perpendicular al sentido del flujo peatonal. Asimismo, tales elementos no podrán estar ubicados en la ruta accesible, en el espacio que precede o antecede a la rampa, ni en la huella podotáctil.



LUMINARIAS



Tramo San Antonio | Merced – Monjitas

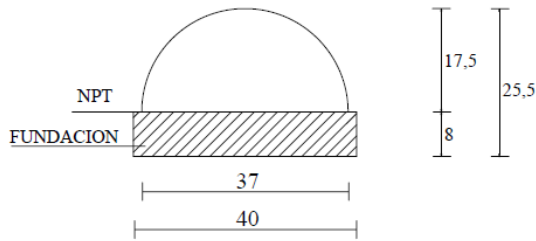
Tramo San Antonio | Monjitas – Santo Domingo

Se observa desplazamiento de algunas luminarias o postes existentes a los que se les añadirán luminarias a sectores de circulación peatonal. Estos deben ser alineados cercanos a la calzada, alejándolos de sectores definidos como de circulación y evitar añadir más obstáculos a la ruta. En varios casos las luminarias invaden el sector definido como ruta accesible.

BOLARDOS

Los bolardos o elementos de protección al peatón evitan que los vehículos invadan el itinerario o ruta accesible. Se recomienda un diseño redondeado y sin aristas y en ningún caso estos deben ser ubicados en forma perpendicular a la circulación peatonal.

Los señalados para el proyecto son de difícil detección, recomendando, tal como dice la OGUC al respecto considerar un contraste cromático que permita ayudar a su detección.



NORMATIVA OGUC; 2.2.8 ART 9 f) Cuando en la remodelación de vías existentes se consulte la acera y calzada al mismo nivel y la solera sea reemplazada por bolardos, se instalará una franja continua de pavimento podotáctil de alerta adyacente a la línea imaginaria que forman los bolardos a lo largo de la vía remodelada y por el lado que corresponde a la vereda. En este caso, los bolardos consultarán una aplicación de color que contraste con el pavimento de la vereda pudiendo tener dimensiones inferiores a 1 m, no pudiendo colocarse en la ruta accesible ni en la zona destinada al cruce para peatones.

PENDIENTE TRANSVERSAL

La pendiente transversal de las veredas es un factor determinante en la buena circulación de personas con movilidad reducida, debiendo respetarse el máximo de pendiente tolerable de 2%.

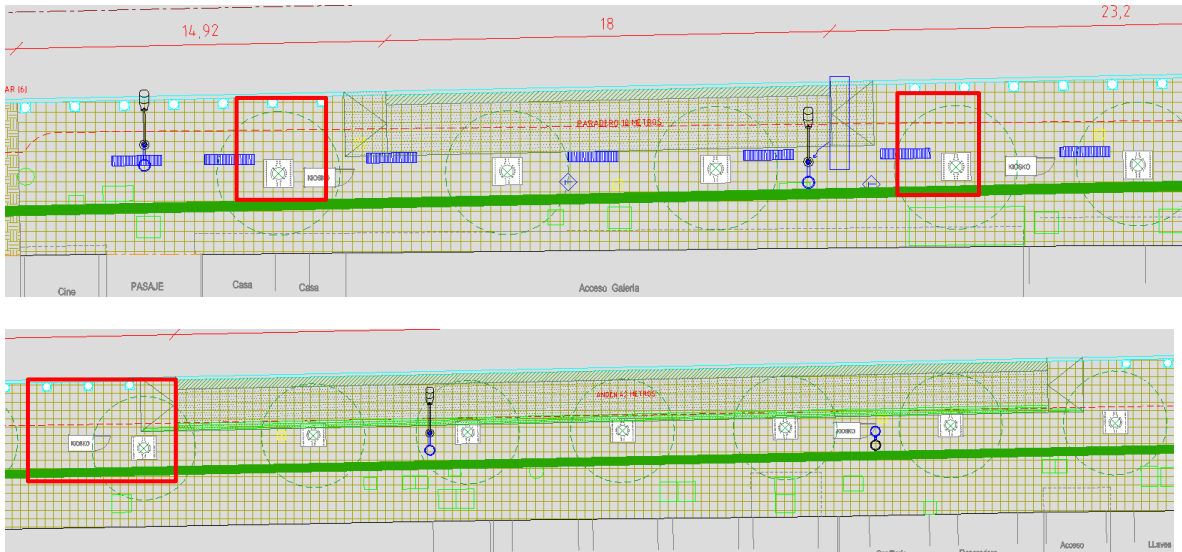
OGUC Art. 3.2.5 La pendiente transversal de la vereda no será menor de 2%.



Pendiente transversal actual en calle San Antonio

PARADEROS

Paraderos de 42 y 18m.



Si bien los paraderos se encuentran ubicados fuera de la ruta accesible, estos deben estar conectados a ésta sin desniveles ni obstáculos. Los quioscos o cualquier elemento que se interponga deben ser alejados de los accesos – salidas y desplazados para evitar ser obstáculos en el camino hacia las rampas de acceso a los andenes.

Los paraderos que consideren rampas de acceso deben considerar pasamanos continuos a 70 cm y 95 cm

OGUC 2.2.8 9 c) Los paraderos de locomoción colectiva no podrán obstaculizar la ruta accesible y deberán estar conectados con ésta. En caso que los paraderos se proyecten sobre el nivel de la vereda, o bajo éste, el desnivel que se produzca deberá salvarse mediante rampas antideslizantes que no sobrepasen el 10% de pendiente. La rampa de acceso a los paraderos siempre deberá estar libre de obstáculos. La señalización vertical que identifica al paradero estará ubicada de forma que no obstaculice el acceso al paradero ni el giro en 360° de una silla de ruedas. En todo el largo del paradero que enfrenta a la calzada se deberá instalar el pavimento de alerta, con una aplicación de color que contraste con el pavimento del paradero.

GRIFOS

No hay referencia normativa sobre grifos, pero con el fin de no ser un obstáculo, debiera considerarse comenzar a retirar y desplazar fuera de la ruta accesible. El color amarillo debe contrastar respecto al entorno dónde se ubican.



ALCORQUES

OGUC; art 2.2.8 punto 9 d) Cuando se requiera aumentar el ancho de la vereda a todo o parte de la acera, los tazones o platos de riego de los arboles deberán contemplar una protección cuyo nivel corresponda al nivel de la vereda. El elemento usado para esa protección deberá tener contraste cromático respecto del pavimento circundante.



Alcorque en Calle Compañía

OTROS ELEMENTOS

Se observan otros elementos que están instalados sobre la vereda y en algunos casos adosados a la línea de edificación. Esta línea es el eje de la ruta accesible, independiente si lleva franja táctil de avance debe procurarse mantener despejada las fachadas de elementos que obstaculicen el área peatonal.





CONSIDERACIONES PARA EL DESARROLLO DE LA OBRA

NORMATIVA OGUC 2.2.8 Art. 10 Las autorizaciones que se concedan para la ocupación del espacio público, sean temporales o permanentes, no podrán interrumpir o entorpecer la ruta accesible ni el rebaje de vereda. Tratándose de ocupaciones temporales para trabajos en el área de la ruta accesible, se deberá habilitar un circuito alternativo de iguales características que ésta, el cual estará señalado con el Símbolo Internacional de Accesibilidad (SIA).

Tratándose de proyectos de repavimentación, reparación, remodelación o reposición de veredas y/o calzadas, el respectivo proyecto de pavimentación deberá considerar la construcción de los rebajes de vereda con sus respectivas rampas, siempre dando continuidad a la circulación peatonal entre veredas.



Merced esquina Santa Lucia

En la esquina de calle Merced con Compañía, no hubo continuidad en la aplicación de huella táctil, seguramente por las numerosas tapas de registro que existen en el lugar. Se debe evitar que ocurran situaciones como estas en la intervención de calle San Antonio.



Queremos alertar sobre los numerosos elementos urbanos que se observan en la esquina de Ismael Vergara con Compañía: paletas publicitarias, postes, quioscos (que no aparecen dibujados en planos). De no ser considerados para su reubicación o eliminación (que sería lo más prudente) se estaría contraviniendo la norma al interrumpir la ruta accesible y huella táctil proyectada.



Corporación Ciudad Accesible los invita a aprovechar esta oportunidad para considerar las nuevas modificaciones a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, Decreto 50, publicado en el diario oficial el 3 de marzo 2016, normativa que pretende, al igual que nuestras consideraciones, otorgar calidad de vida y seguridad en la circulación de todos los ciudadanos, independiente de sus condiciones físicas o sensoriales.

Corporación Ciudad Accesible