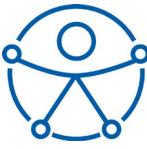


## INTERVENCIONES URBANAS | RECOMENDACIONES PARA CIUDADES ACCESIBLES EN PANDEMIA

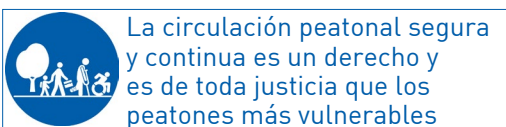
Urbanistas y autoridades coinciden en las nuevas formas de movilidad, veredas más anchas que colaboren en el distanciamiento físico entre peatones, fomentar los desplazamientos a pie, en bicicleta y espacios más abiertos. Todas medidas que apuntan a resolver y dar más seguridad a la salud y movilidad en el contexto del nuevo escenario de ciudades post pandemia. Las nuevas iniciativas de urbanismo táctico, que intervienen el espacio público ampliando las áreas peatonales a bajo costo y con gran impacto ciudadano, requieren considerar a todos los peatones independiente de sus grados de movilidad o capacidades sensoriales.

[📄 Leer Artículo completo](#)



Toda iniciativa de movilidad debe aplicar los principios del diseño universal, herramienta que aporta las condiciones de equidad, seguridad y prioridad y que beneficia a todos los ciudadanos. Evaluar las alternativas en base a este diseño nos asegura una ciudad que pueda acoger a todos sus ciudadanos por igual.

### 1. CIRCULACIÓN PEATONAL SEGURA Y CONTINUA

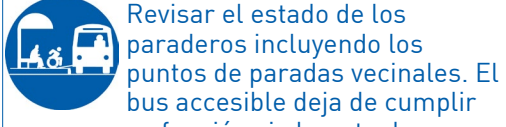


La circulación peatonal segura y continua es un derecho y es de toda justicia que los peatones más vulnerables en su desplazamiento tengan asegurada una "ruta accesible" como base del concepto "movilidad". Debemos asegurar:

- ▶ Pavimentos lisos y antideslizantes
- ▶ Ruta accesible libre de obstáculos
- ▶ Itinerario peatonal sin desniveles

Las medidas de bajo costo utilizan pintura y conos para demarcaciones y no siempre incluyen medidas de diseño universal. Toda modificación de itinerarios en las vías peatonales, necesita continuidad de paso sin desniveles ni barreras. Las veredas requieren una revisión y reordenamiento en busca de liberar espacio de circulación ante las múltiples barreras existentes.

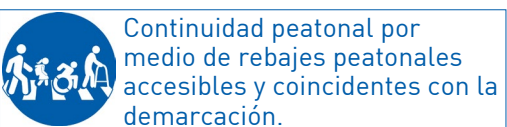
### 4. TRANSPORTE PÚBLICO



Revisar el estado de los paraderos incluyendo los puntos de paradas vecinales. El bus accesible deja de cumplir su función si el punto de parada no lo comunica accesiblemente hacia y desde la vereda. Se requiere:

- ▶ Puntos de paradas conectados a ruta accesible
- ▶ Andenes en paraderos de superficie estable y mínimo 8 metros de largo para poder recibir en ese espacio las dos primeras puertas del bus y asegurar el ascenso y descenso accesible.

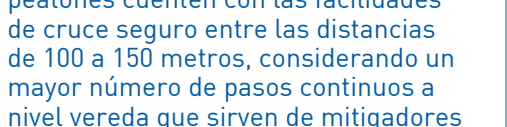
### 2. CRUCES PEATONALES ACCESIBLES



Continuidad peatonal por medio de rebajes peatonales accesibles y coincidentes con la demarcación.

- ▶ El urbanismo táctico considera la ampliación de los cruces peatonales demarcados en la calzada con el fin de considerar 2 sentidos de circulación. Se deben considerar los respectivos rebajes peatonales en ambos sentidos y del ancho de la demarcación establecida.
- ▶ Señal audible en semáforos. En las vías de mayor flujo peatonal, dotar a los semáforos con señales audibles para las personas con discapacidad visual.
- ▶ Velocidad de paso. Considerar los tiempos de paso en semáforos para adultos mayores y personas con movilidad reducida.
- ▶ Aumento de la dotación de cruces peatonales accesibles para que los peatones cuenten con las facilidades de cruce seguro entre las distancias de 100 a 150 metros, considerando un mayor número de pasos continuos a nivel vereda que sirven de mitigadores de la velocidad vehicular y aumentan la seguridad y fluidez peatonal.

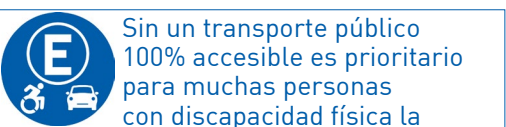
### 5. ACCESO A LA INFORMACIÓN



El uso de tecnologías tiene que asegurar la igualdad de herramientas digitales para personas sordas, personas ciegas y adultos mayores que permanecen en situación de discriminación y aislamiento.

Se requiere privilegiar la conectividad digital, accesibilidad de páginas web, entrega de información en lengua de señas y protocolos de atención preferente y áreas de espera con distanciamiento.

### 3. ESTACIONAMIENTOS ACCESIBLES



Sin un transporte público 100% accesible es prioritario para muchas personas con discapacidad física la alternativa de movilidad del automóvil particular.

- ▶ Se deben reubicar estacionamientos para PcD en aquellas zonas donde se eliminen los estacionamientos sobre la calzada para ser sustituidos por ciclovías u otras intervenciones ligeras.
- ▶ Fomentar el cumplimiento legal de números de estacionamientos demarcados y conectados en la vía pública y en todo espacios privados de uso público para favorecer el acceso de las personas con discapacidad a las áreas de servicios y cercanías de sus fuentes laborales.
- ▶ Gestionar un trámite de expedito y no presencial para eximir a las personas con discapacidad que cuenten con la Credencial del Registro Nacional de la Discapacidad para el uso del automóvil como una ayuda técnica fundamental para sus actividades los días de restricción vehicular.