

GUÍA

para una

CIUDAD ACCESIBLE



Ministerio de
DESARROLLO SOCIAL

DIRECCIÓN DE DISCAPACIDAD



GOBIERNO DE LA
PROVINCIA DE
CÓRDOBA





ÍNDICE

Introducción	1	Anexos	
Plan de Accesibilidad	2	Vados.....	16
Diseño Universal	3	Camino seguro.....	20
Metodología para la elaboración de un plan de accesibilidad	4	Sendas podotáctiles.....	21
Accesibilidad en el espacio público	7	Detalles Técnicos	
Accesibilidad en edificios públicos	11	Vado Tipo 1.....	24
Accesibilidad en el transporte automotor público.....	14	Vado Tipo 2.....	26
		Rampas.....	28
		Glosario.....	32
		Bibliografía.....	34



INTRODUCCIÓN

LA ACCESIBILIDAD ES CONDICIÓN DE CALIDAD

Una ciudad, para ser accesible, debe atender las diferentes necesidades de los usuarios, facilitando así la vida de todos los ciudadanos. Los proyectos urbanísticos, y arquitectónicos, deben tener como objetivo fundamental la universalización del acceso a la ciudad, combatiendo la exclusión y la discriminación en cualquier nivel, dentro de una visión humanizante y socializadora.

¿QUÉ ES UNA CIUDAD ACCESIBLE?

Es una ciudad cuyos espacios permiten "Plena Accesibilidad": es decir, que permitan un desplazamiento independiente y sin obstáculos a niños, adultos mayores, personas obesas, personas con discapacidad permanente o transitoria, etc. para su real integración al trabajo, recreación, cultura y a todas las exigencias de la vida diaria. Es una ciudad sin barreras.

UNA CIUDAD PARA TODOS

Vivir en la ciudad significa "moverse" entre un espacio privado que es nuestro hogar, nuestro lugar de trabajo, de educación etc. y un espacio público que es la calle, las veredas, las plazas, los parques etc.

La ciudad es un complejo espacial que denominamos "Espacio Urbano".

Un diseño adecuado es aquel que permite el desplazamiento de automóviles y de personas, la utilización de los diversos servicios que brinda la ciudad, y la realización de las múltiples actividades que

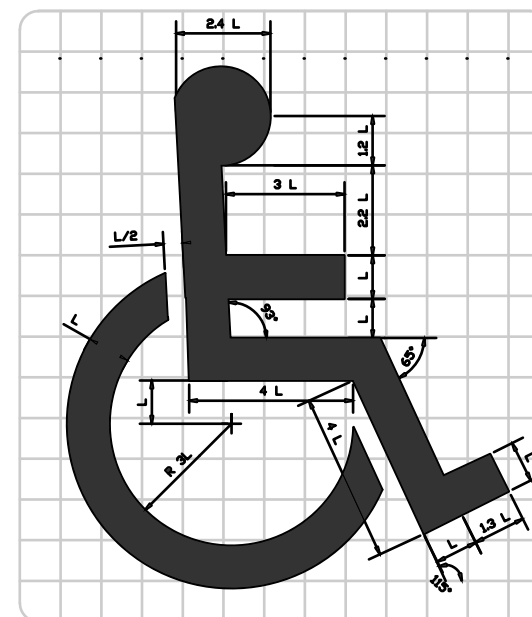
en ella se desarrollan.

¿COMO SE LOGRA UNA CIUDAD ACCESIBLE?

Eliminando las barreras físicas, de orden urbanístico y arquitectónico, del transporte y de la comunicación.

Pero esto no implica romper una ciudad y hacerla de nuevo, ya que con la participación de todos se pueden encontrar las alternativas y soluciones más adecuadas para cada necesidad.

Así como no hay dos ciudades iguales, tampoco habrá dos soluciones idénticas.



Símbolo de Accesibilidad. NORMA IRAM 3722



PLAN DE ACCESIBILIDAD

¿POR DÓNDE EMPEZAR?

Lo mejor es elaborar un PLAN DE ACCESIBILIDAD que contemple: Un carácter estratégico; lo cual implica la necesidad de una programación de acciones y una designación de funciones que aseguren la supresión de barreras y establezcan la base necesaria para que no se vuelvan a originar.

Una planificación política; que implica concebir la accesibilidad como una condición o característica a tener en cuenta en todo momento, para lo que es preciso tener una perspectiva de acción a medio y largo plazo.

¿CÓMO DEBE SER EL PLAN?

El Plan LOCAL de Accesibilidad constituirá el documento básico para actuar en la promoción de la accesibilidad .

¿QUÉ SE ESPERA DE UN PLAN?

FLEXIBILIDAD

Debe ser susceptible de cambios o variaciones en función de la evolución de las necesidades, de las tecnologías y los medios disponibles.

PLANIFICACIÓN ORDENADA

Las etapas del Plan deben promover de forma lógica los cambios necesarios.

1.- Promover el diseño accesible de lo nuevo.

2.- Adaptar lo existente hasta la medida razonable y posible.

RACIONALIDAD:

Las adecuaciones resultantes de la eliminación de barreras, deben realizarse de manera tal que no supongan una carga excesiva o desproporcionada, teniendo en cuenta costos, y efectos no deseados.

MONITOREO Y EVALUACIÓN

Debe realizarse un seguimiento del desarrollo del Plan.

DIFUSIÓN

Dar a conocer los objetivos, inversiones y mejoras.

El plan apuntará a un ordenamiento para la ciudad en la cual nos podamos mover todos, que no sólo tiene que ver con cuestiones materiales o técnicas sino con un cambio de conciencia en aquellos que tienen la responsabilidad de planificar y diseñar una obra pública, pensando también en aquellas personas que necesitan una accesibilidad diferente a la convencional, bajo las pautas del llamado DISEÑO UNIVERSAL.



EL DISEÑO UNIVERSAL

Es el desarrollo de productos y entornos concebidos para ser usados por el mayor número de personas posible, sin la necesidad de adaptarlos o rediseñarlos de una forma especial.

Contempla 7 principios.

1. USO EQUITATIVO

El diseño debe ser permitir un uso adecuado para todas las personas independientemente de sus capacidades y habilidades.

2. FLEXIBILIDAD EN EL USO

El diseño debe poder adecuarse a un amplio rango de preferencias y habilidades individuales.

3. USO SIMPLE E INTUITIVO

El diseño debe ser de fácil entendimiento independientemente de la experiencia, los conocimientos, las habilidades o el nivel de concentración del usuario.

4. INFORMACIÓN FÁCIL DE COMPRENDER

El diseño debe ser capaz de intercambiar información con el usuario, independientemente de las condiciones ambientales o las capacidades sensoriales del mismo.

5. TOLERANCIA AL ERROR

El diseño debe minimizar las acciones accidentales o fortuitas que puedan tener consecuencias fatales o no deseadas.

6. BAJO ESFUERZO FÍSICO

El diseño debe poder ser usado eficazmente y con el mínimo esfuerzo posible.

7. ESPACIO Y TAMAÑO PARA EL ACERCAMIENTO Y USO

Los tamaños y espacios deben ser apropiados para el alcance, manipulación y uso por parte del usuario, independientemente de su tamaño, posición, y movilidad.

NOTAS:

Area for notes, consisting of a large rectangular box with a dotted border.



METODOLOGÍA PARA LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE ACCESIBILIDAD

La elaboración de un PLAN DE ACCESIBILIDAD , es el diseño de un complejo de relaciones espaciales y funcionales que tiene como usuario o destinatario a un colectivo heterogéneo conformado por personas con capacidades y necesidades diversas en cuanto a movilidad y comunicación.

El Plan debe realizarse siguiendo los siguientes pasos:

- RELEVAMIENTO
- DIAGNÓSTICO
- DISEÑO
- IMPLEMENTACIÓN
- EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

RELEVAMIENTO

Descripción detallada del área , analizando las condiciones existentes, tanto de nuevos emprendimientos como en áreas y edificaciones ya consolidadas. Condiciones existentes del conjunto de elementos naturales y urbanos, los edificios, calles, plazas, veredas, equipamiento, transporte, objetos y servicios que se localizan en el sitio donde se plantea desarrollar un proyecto).

Sugerimos utilizar fichas de relevamiento y asentar toda la información sobre un Plano a Escala de la ciudad, marcando con diferentes colores : puntos de deseo (escuelas, hospitales, cines, teatros, plazas etc.) y el estado de los recorridos que unen estos puntos: continuidad, desniveles, veredas rotas, obstáculos, señalización, etc. (ver anexo)

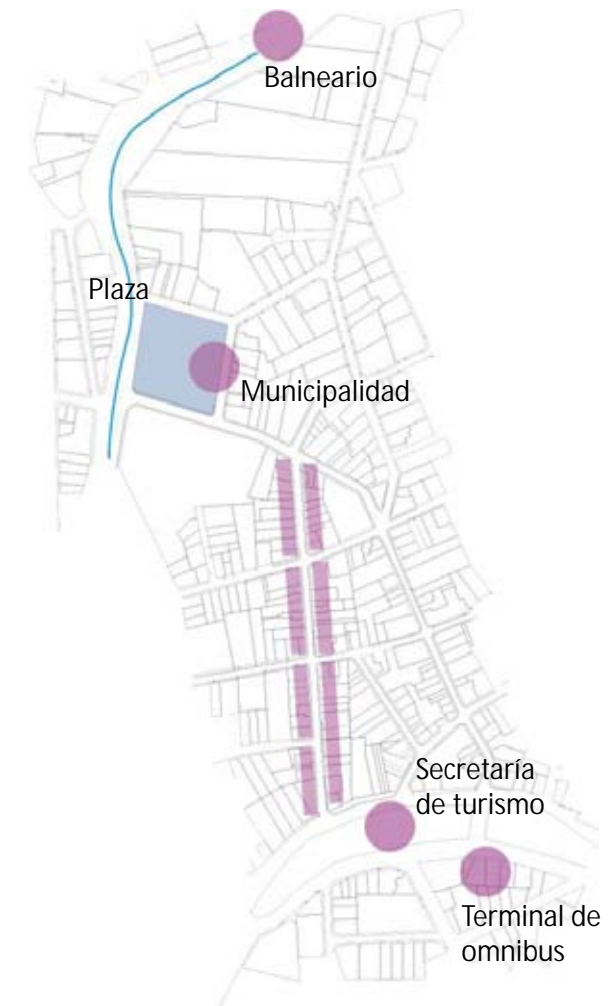
4

DIAGNÓSTICO

Análisis de la realidad en base a los datos relevados, según las actividades y su funcionalidad, bajo criterios de seguridad, conveniencia, equidad, autonomía y movilidad para un espectro amplio de usuarios, y teniendo en cuenta las normativas legales y técnicas en cuanto a Accesibilidad.

Del diagnóstico deberán surgir:

- La detección de Barreras.
- La determinación de la accesibilidad necesaria.
- El nivel de Accesibilidad recomendado.
- El ordenamiento de Prioridades.



Relevamiento de la Ciudad de La Cumbre



METODOLOGÍA PARA LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE ACCESIBILIDAD

DISEÑO

Es el Proyecto propiamente dicho. Elaborado por profesionales de la construcción (Arquitectos – Ingenieros, etc.) en conjunto con otros miembros de la sociedad: médicos, sociólogos, trabajadores sociales, usuarios, organizaciones etc.

Se sintetizan en el desarrollo de esta guía los puntos que mas caracterizan la realización de ambientes accesibles en espacios urbanos, edificaciones y transportes.

IMPLEMENTACIÓN

Se deberá determinar etapas y plazos de ejecución de las soluciones planteadas en el diseño.

EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

En toda obra, el seguimiento de los trabajos es imprescindible, a fin de mantener fidelidad al proyecto original.

El respeto de algunos detalles y el cumplimiento de normas técnicas en la ejecución de la obra, son fundamentales.

Es importante la definición de itinerarios accesibles que aseguren recorridos sin interrupciones, ni barreras, integrando las áreas prioritarias a ser utilizadas por los diferentes usuarios.

NOTAS:

Area for taking notes, consisting of a large rectangular box with a dotted border.



ACCESIBILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

Elaboración de itinerarios accesibles

EN VÍAS URBANAS

Es importante que exista una vía o itinerario accesible para todas las personas. Deben verificarse los itinerarios que vinculan calles principales y secundarias hacia edificios públicos, de educación, de salud, recreación, estacionamientos, paradas de transporte público etc.

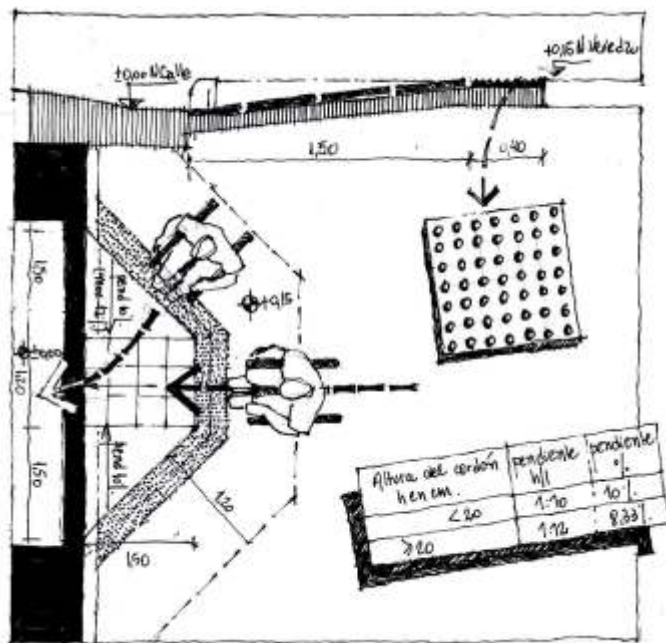
Estos itinerarios deberán poseer:

PAVIMENTOS ADECUADOS

Compactos, antideslizantes en seco y mojado, sin resaltes.

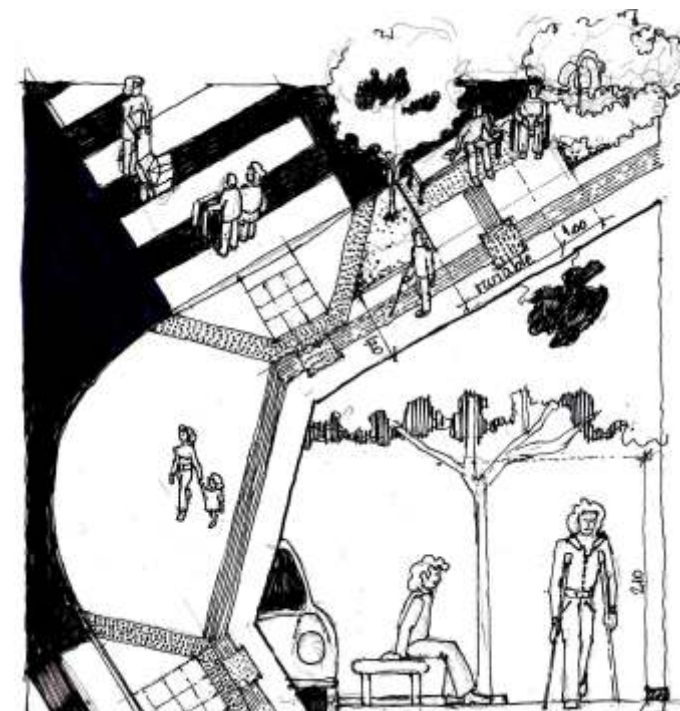
CRUCES PEATONALES A NIVEL

Se deben rebajar los cordones de vereda frente a los cruces peatonales en calles vehiculares y construir "vados" o pequeñas rampas, que deben tener preferentemente el mismo ancho que el cruce peatonal o como mínimo 1,20m.



EN VEREDAS

Deberá tener un ancho mínimo de 1.20m para permitir el paso de personas con movilidad reducida que utilicen ayudas técnicas (sillas de ruedas, bastones, muletas, bolsos, carritos de bebes, etc.).



Mobiliario Urbano localizado en una misma franja paralela al sentido de la acera; fuera del ancho mínimo de 1,20m. (luminarias, letreros, postes, cestos de basura, semáforos, etc).

Señalización Informativa en lenguaje visual, sonoro y táctil.

Las barras de las rejillas de desagües serán perpendiculares al sentido de la marcha y estarán enrasadas con el pavimento o suelo circundante.

Piso táctil: su uso en veredas mejora la accesibilidad de personas ciegas o disminuidas visuales.



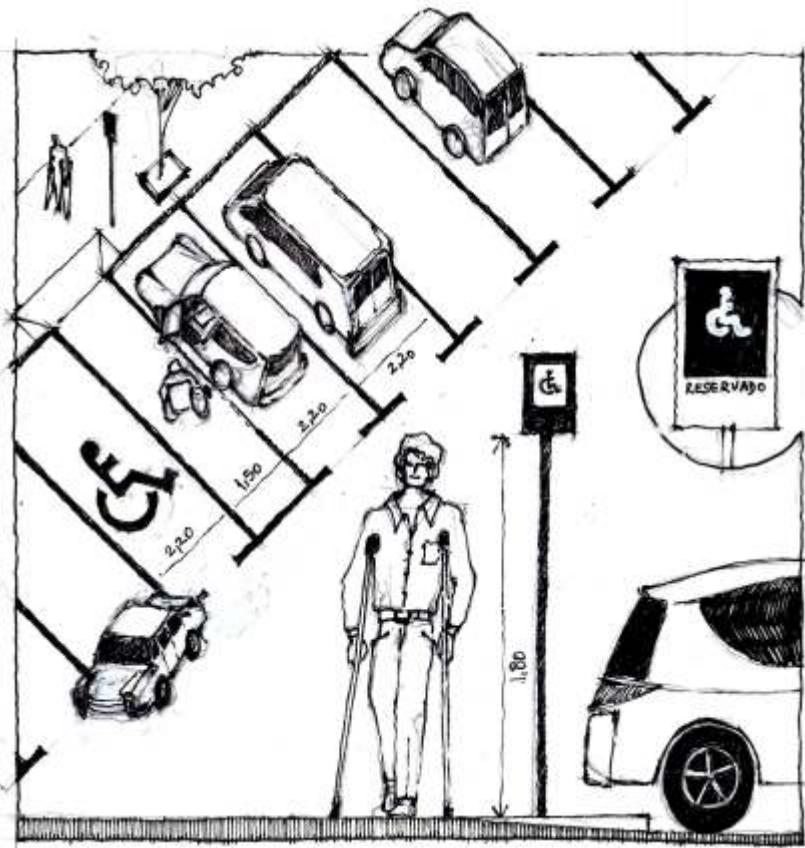
ACCESIBILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

Estacionamiento reservado / escaleras

ESTACIONAMIENTO RESERVADO:

Debe existir 1 módulo de estacionamiento especial por cada 50 estacionamientos convencionales, ubicándose lo mas cerca posible de los accesos. Dimensiones mínimas: 3.50 m x 6.50 m.

Deben estar señalizados con el símbolo de accesibilidad en el piso y con una señal vertical ubicada en un lugar visible.



ESCALERAS:

No tendrán más de doce escalones entre descansos.

Huella: 0.28 m. contrahuella: 0.16 m.

Colocar alerta táctil en el piso al inicio y al final del recorrido.

Pasamanos colocados a ambos lados de la escalera, serán dobles y continuos. La forma de fijación no podrá interrumpir el deslizamiento de la mano y su anclaje será firme.

La altura de colocación del pasamano superior = 0.90 m y la del inferior = 0.75m.

Piso Antideslizante en los escalones y nariz áspera.





ACCESIBILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

Alternativa para la resolución de vados y rampas

VADOS

Existen diferentes tipologías de vados y rampas que responden a las distintas características que presentan veredas y calzadas (diferencia de nivel, ancho, materiales).

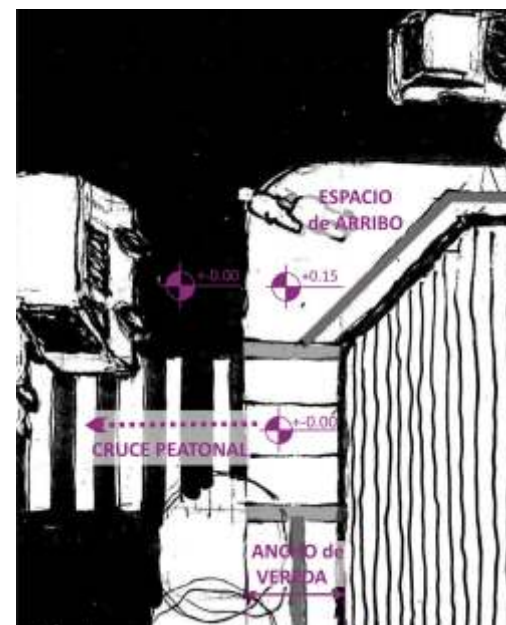
Para diferencias de nivel entre vereda y calle menores a 0.20m se recomienda la utilización del VADO TIPO 1 siempre que el ancho de vereda posibilite un espacio de arribo de 1.20m.

En el caso de veredas con espacio verde, se puede colocar el vado sobre el pasto, siempre previendo los espacios de maniobra necesarios.

Para diferencias de nivel entre vereda y calle menores a 0.20m, en donde el ancho de vereda sea reducido y no permita la ubicación del vado y/o del espacio de arribo, se puede optar por el VADO TIPO 2.



VADO TIPO 1 (Cosquín)



VADO TIPO 2 (La Cumbre)



En los casos en que la implantación del vado coincida con la ubicación de árboles, postes u otros obstáculos estos pueden quedar contenidos en el espacio entre el desarrollo del vado y el cordón.

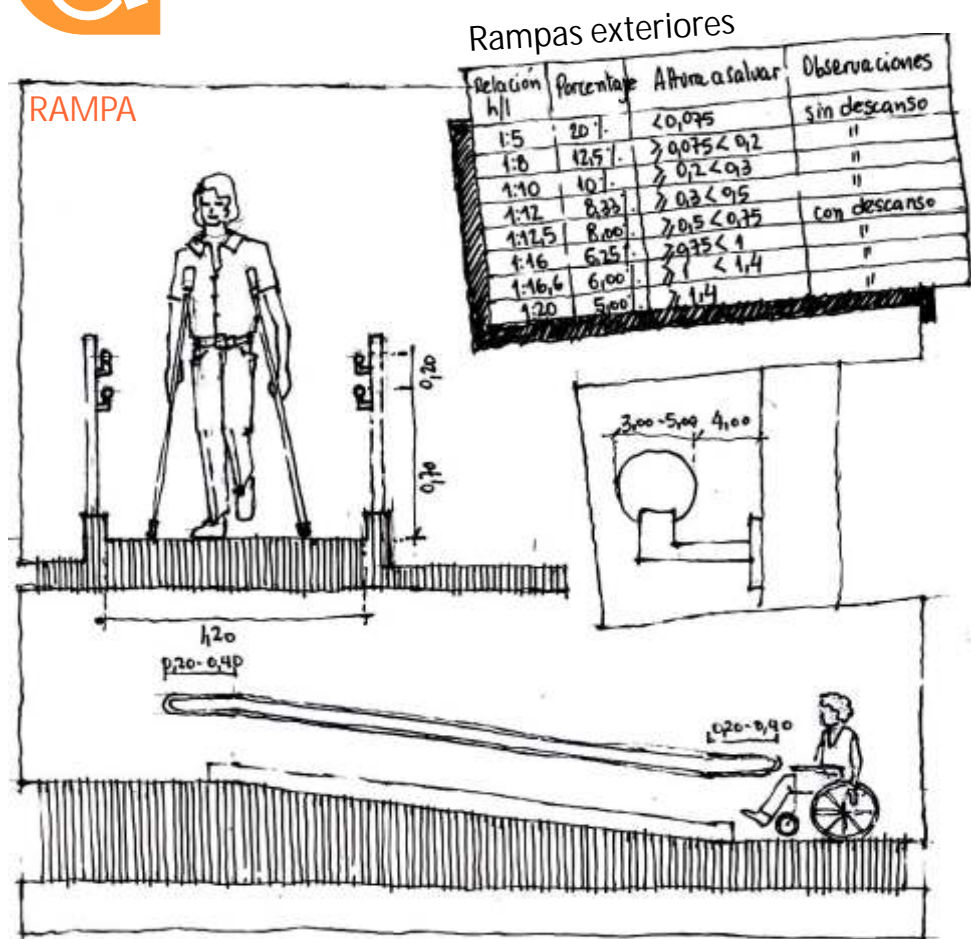
RAMPAS

Para diferencias de nivel entre vereda y calle mayores a 20cm se debe resolver el desnivel a partir de una RAMPA, es decir, con las características normadas que regulan las rampas (pendiente, distancias máximas, descansos, barandas, etc).

RAMPA ubicada paralela al cordón vereda: es recomendable, ya que el desarrollo de la rampa (que varía según el nivel a salvar) no invade considerablemente el ancho libre de paso de la vereda.



ACCESIBILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO



RECORDAR que para desniveles mayores a 0.50m. es obligatoria la disposición de descanso en el desarrollo.

Es imprescindible respetar en todos los casos las pendientes especificadas según la altura a salvar determinadas en tabla 1. (ver ANEXO TÉCNICO: RAMPAS)



Rampa de dos tramos exterior.



Rampa interior

Se puede plantear la rampa dentro del área verde de la vereda. En el caso de veredas con espacio verde se puede colocar la rampa sobre el pasto, siempre previendo los espacios de maniobra necesarios. También se puede optar por resolver la rampa en más de un tramo siempre en relación a los condicionantes de cada situación.



ACCESIBILIDAD EN EDIFICIOS PÚBLICOS

Accesos / Circulaciones

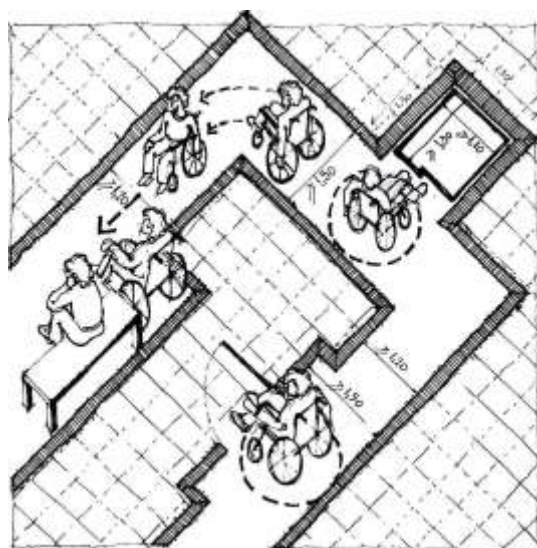
En edificios se debe garantizar el acceso, la circulación (horizontal y vertical) y el uso, de manera accesible: segura, cómoda y autónoma. Estos itinerarios deberán poseer:

PUERTAS DE ACCESO PRINCIPAL

De ancho libre de paso no menor a 1,20 m. Accionamiento accesible.

PUERTAS DE ACCESO A LOCALES

De ancho libre de paso no menor a 0,80m. Accionamiento accesible.



CIRCULACIONES

Ancho suficiente para permitir el paso de personas con movilidad reducida que utilicen ayudas técnicas.

Ancho mínimo:
1.20 m libre de obstáculos.
Altura 2.00m libres de obstáculos.

Garantizar áreas de giro a 360° con diámetro mínimo de 1.50m.

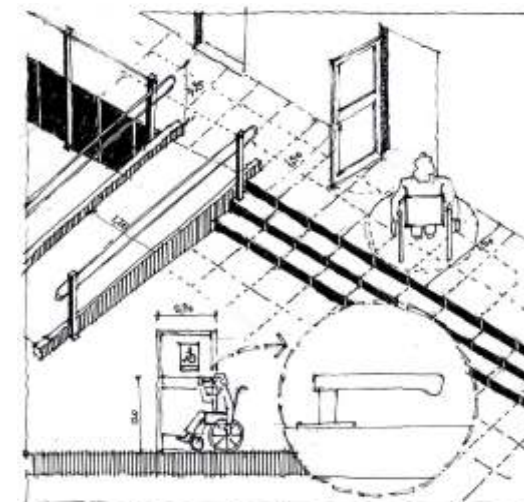
RAMPAS

Respetar las pendientes especificadas según la altura a salvar en la siguiente tabla de rampas interiores según Ley 24.314.

Relación h/l	Porcentaje	Altura a salvar (m)	Observaciones
1:5	20,00 %	< 0,075	sin descanso
1:8	12,50 %	≥ 0,075 < 0,200	sin descanso
1:10	10,00 %	≥ 0,200 < 0,300	sin descanso
1:12	8,33 %	≥ 0,300 < 0,500	sin descanso
1:12,5	8,00 %	≥ 0,500 < 0,750	con descanso
1:16	6,25 %	≥ 0,750 < 1,000	con descanso
1:16,6	6,00 %	≥ 1,000 < 1,400	con descanso
1:20	5,00 %	≥ 1,400	con descanso

Según Ley 24.314

Los pasamanos colocados a ambos lados de la rampa serán dobles y continuos. La forma de fijación: no podrá interrumpir el deslizamiento de la mano y su anclaje será firme. La altura de colocación del pasamano superior = 0.90m y la del inferior = 0.75m





ACCESIBILIDAD EN EDIFICIOS PÚBLICOS

Circulaciones / Comunicación

ASCENSOR ACCESIBLE

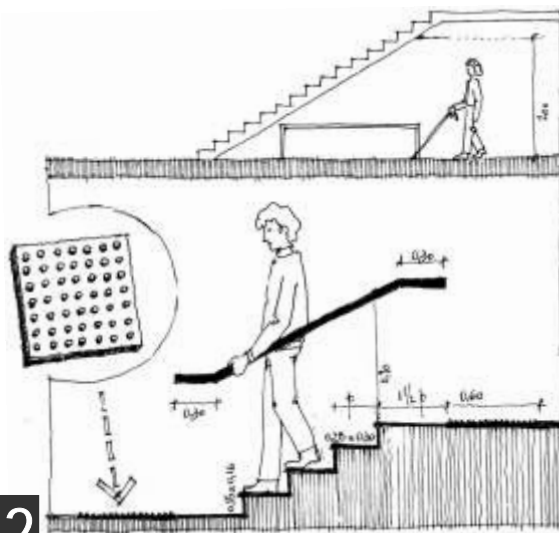
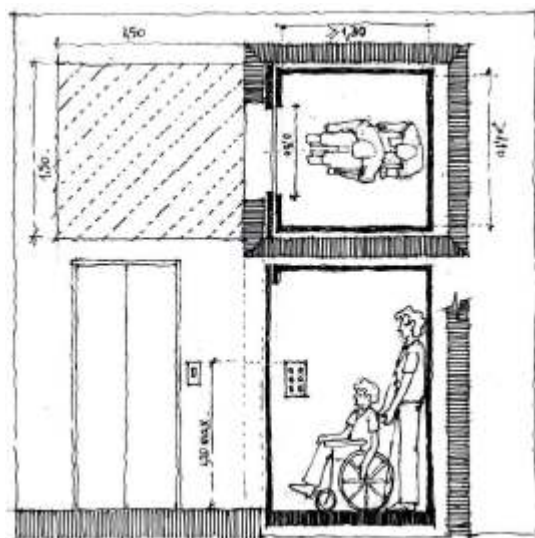
Dimensiones:

Cabina 1.10m x 1.30m

Comandos / botoneras a altura 0.80m, en lenguaje visual, sonoro y táctil.

Puerta de acceso a la cabina 0.90m de ancho de 0.80m de ancho libre de paso.

Espacio previo al acceso de 1.50m x 1.50m.



ESCALERAS

No tendrán más de 12 escalones entre descansos.

Huella: 0.28 m.

Contrahuella: 0.16 m.

Colocar alerta táctil en el piso al inicio y al final del recorrido.

ACCESIBILIDAD EN LA COMUNICACIÓN

Información en iconografía, lenguaje visual, sonoro y táctil de ubicación, dirección de recorrido, alertas de seguridad, evacuación etc.



En el caso de señalética y cartelería:

- Uso de íconos de reconocimiento internacional.
- Caracteres en Braille (altura entre 16 y 51mm) y altorrelieve en el mismo cartel o por separado.
- El tamaño de caracteres está en función de la distancia a la que se prevé que serán leídos.

Tabla 1:

DISTANCIA	MINIMO	RECOMENDABLE
>5.00m	7.0 cm	14 cm
4.00m	5.6 cm	11 cm
3.00m	4.2 cm	8.4 cm
2.00m	2.8 cm	5.6 cm
1.00m	1.4 cm	2.8 cm
0.50m	0.07 cm	1.4 cm



ACCESIBILIDAD EN EDIFICIOS PÚBLICOS

Equipamiento / Estacionamientos reservados

LOCALIZACIÓN Y DISEÑO DE EQUIPAMIENTO

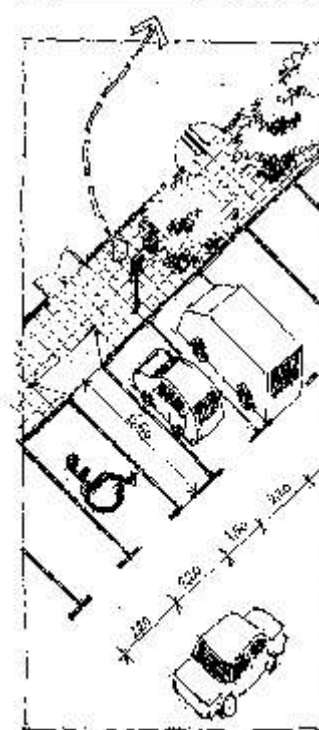
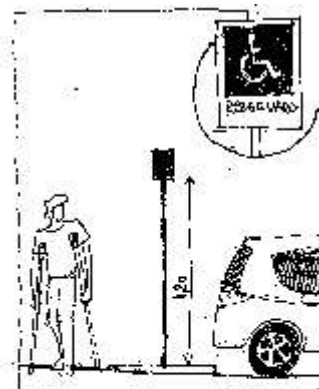
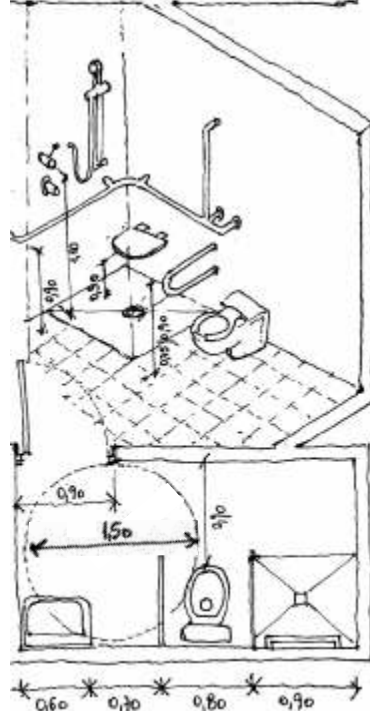
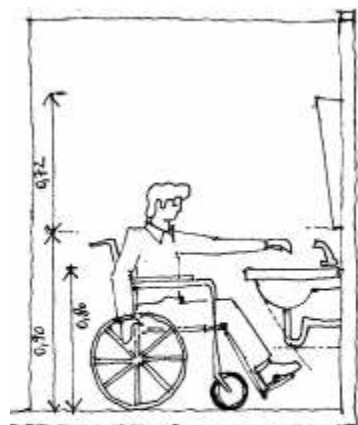
Debe posibilitar la interacción (teléfonos, mostradores, cabinas, terminales de auto-consulta y elevadores, entre otros).

BAÑOS ACCESIBLES

en todo edificio con asistencia de público, sea de propiedad pública o privada, se debe localizar como mínimo un baño adaptado para personas con movilidad reducida.

VÍAS DE ESCAPE

Las vías de evacuación deben ser accesibles y seguras, ser fácilmente identificables y estar adecuadamente señalizadas, utilizando lenguaje visual, sonoro y táctil.



ESPACIOS PARA ESTACIONAMIENTO RESERVADOS

Debidamente señalizados y cercanos a los Accesos (ver accesibilidad en espacios públicos).



ACCESIBILIDAD EN EL TRANSPORTE AUTOMOTOR PÚBLICO

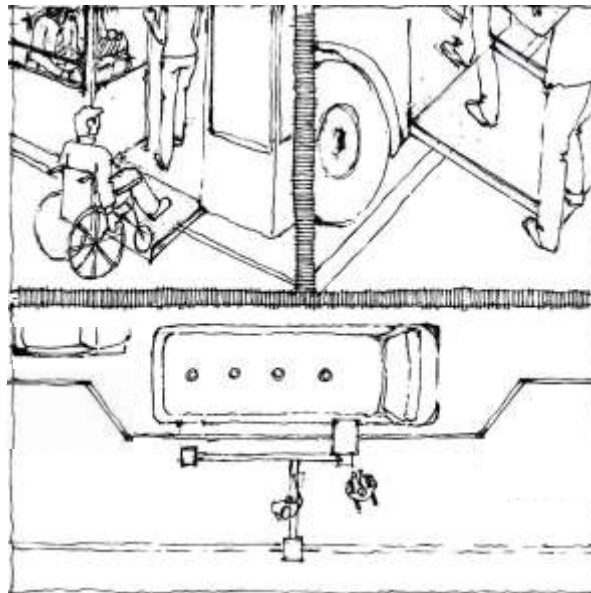
Acceso / Terminales

Las unidades de transporte público de pasajeros contarán con adaptaciones para el ingreso y egreso en forma autónoma y segura, y con espacio suficiente que permita la ubicación en su interior de personas con movilidad y reducidas.

PUERTA DE ACCESO

0,90 metros de ancho libre mínimo para el paso de una silla de ruedas.

Dos espacios destinados a sillas de ruedas: ubicados en el sentido de la marcha del vehículo, con los sistemas de sujeción correspondientes.



En los vehículos de larga distancia se optará por la incorporación de un elevador para sillas de ruedas o sistemas diseñados a tal fin, que cumplan con el propósito de facilitar el acceso autónomo de personas en sillas de ruedas y se dispondrá el espacio necesario en su interior para la ubicación de por lo menos una silla de ruedas con su correspondiente sistema de sujeción de seguridad.

ESTACIONES TERMINALES Y PARADAS

En las Terminales de transporte y paradores se deberán adoptar las siguientes medidas de accesibilidad:

- En presencia de desniveles, construcción de rampas para pasajeros con discapacidad, mujeres embarazadas y adultos mayores,
- Colocación de señalizaciones, incluidas las visuales y sonoras.
- Adaptación de servicios sanitarios accesibles para personas con movilidad reducida.
- Instalación de teléfonos públicos accesibles.
- Garantizar un circuito accesible.

NOTAS:

Area for notes with horizontal dashed lines.



ANEXOS



VADOS

Términos y definiciones

VADO TIPO 1

Los vados proveen accesibilidad entre la vereda y la calle para usuarios de sillas de ruedas y otras personas con movilidad reducida, permanente o temporal.

Los vados se colocaran en las esquinas y coincidirán con las sendas previstas para el cruce de peatones (paso de cebra)

El vado tipo 1 esta constituido por un tramo central (TC) y dos tramos laterales o alas (TL)

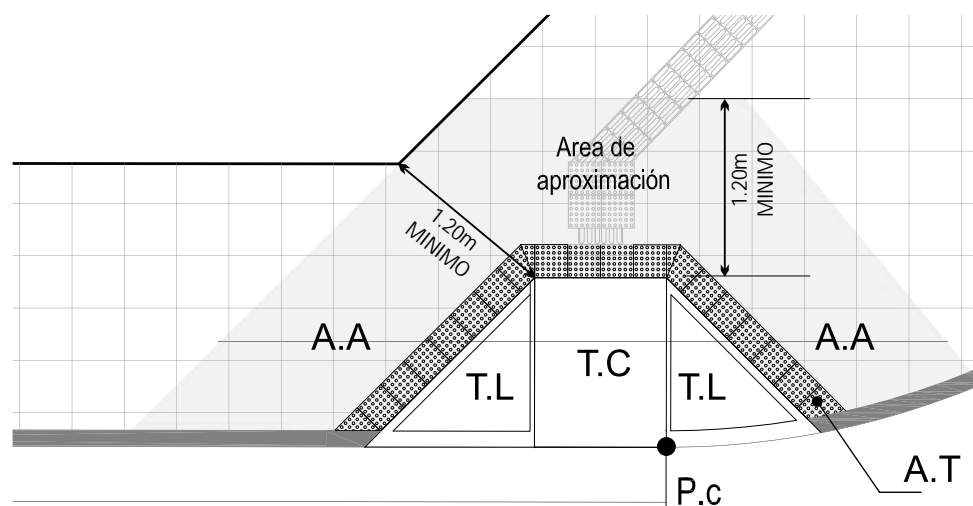


Gráfico n°1 Partes del vado tipo 1

Tramo central (T.C.) tendrá un ancho mínimo de 1.20 m y una pendiente longitudinal máxima del 10% (recomendable 8%). La pendiente transversal no debe exceder el 2%.

Tramo Lateral (T.L.): las diferencias de nivel que se forman en los laterales del tramo central se resolverán con tramos de pendiente igual a la del tramo central. En el caso de existir algún obstáculo se usara como máxima una pendiente del 12,5%.

Área de aproximación (A.A.): es el espacio de vereda adyacente al perímetro del vado, que debe ser de 1.20 m mínimo, si el espacio es limitado y el área de aproximación de 1.20 m es absolutamente inviable de proveer, el área de aproximación sera lo mas grande posible con un mínimo absoluto de 0.92 m. La pendiente máxima del área de aproximación no debe exceder el 2% (1,5% recomendable).

Alerta táctil (A.T.): Así mismo se debe contemplar un cambio de textura en todo el perímetro del vado adyacente a la vereda con losetas de alerta táctil para facilitar su identificación por parte de personas ciegas y personas con disminución visual.



Gráfico n°2 corte esquemático tramo central



VADOS

Términos y definiciones

UBICACIÓN DEL VADO

La ubicación del vado debe siempre proveer un área de aproximación (1.20 m. min.) en la parte alta del vado.

La pendiente del tramo central debe ser perpendicular al cordón vereda.

El vado se ubicara preferentemente en la parte recta del cordón de vereda. Así el tramo central quedará localizado como máximo inmediatamente antes del inicio de la curva de la esquina, quedando una de sus alas truncada por dicha curva.

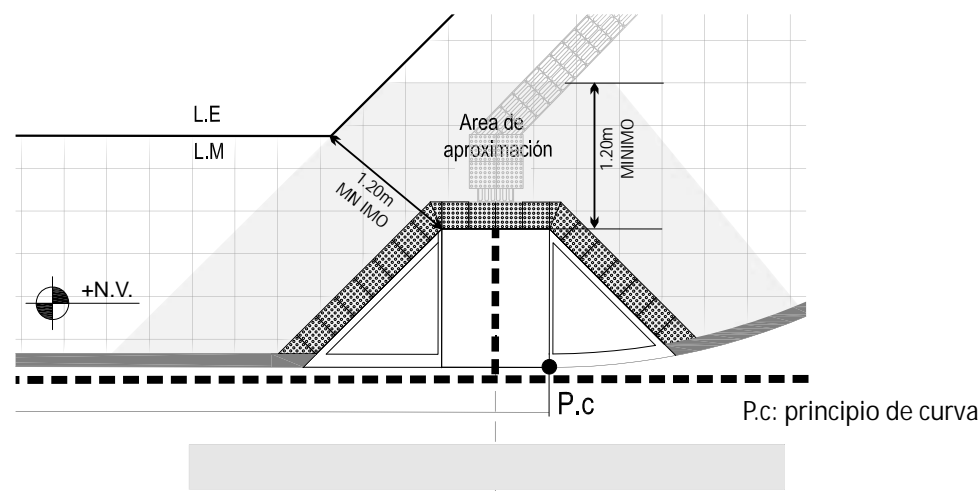


Gráfico n°3 Ubicación recomendable del vado en la parte recta del cordón.

En el caso de que el vado quede en la curva de la esquina la pendiente del tramo central será siempre perpendicular a la tangente de dicha curva, asegurándose de que el vado quede dentro de los límites de la senda peatonal.

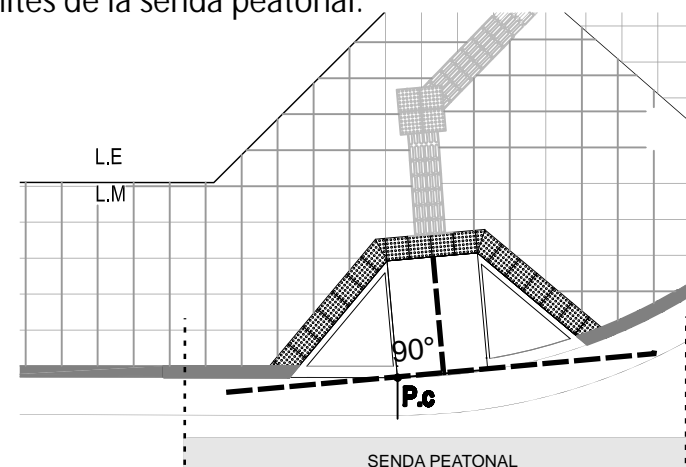


Gráfico n°4 vado ubicado en la curva del cordón: el tramo central debe ser perpendicular al cordón.

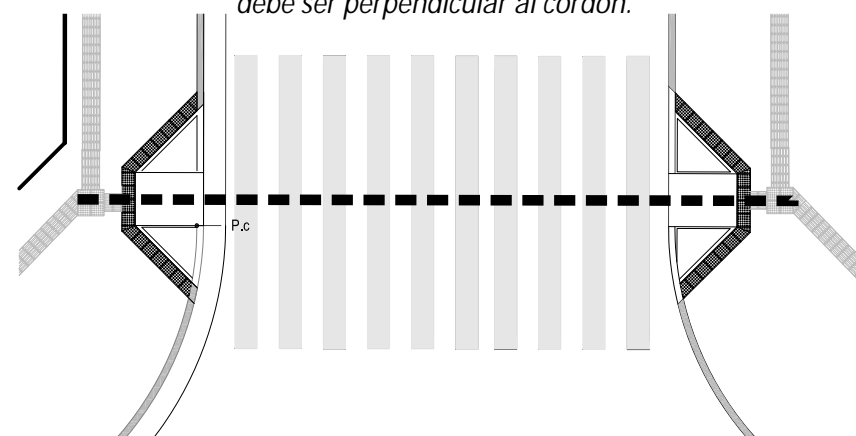


Gráfico n°5 los vados deben estar preferentemente enfrentados.



VADOS

Términos y definiciones

Si en el emplazamiento del vado hubiera obstáculos se tendrá en cuenta el siguiente criterio.

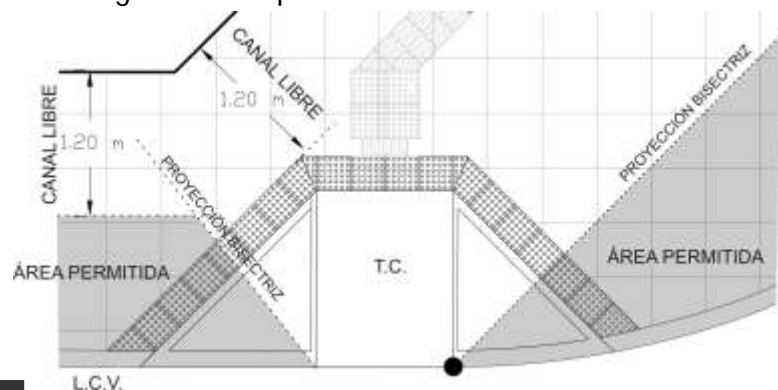
TRAMO CENTRAL

No se admite ningún obstáculo vertical.

Los obstáculos horizontales como tapas de inspección y acceso a instalaciones se reubicarán o podrán quedar dentro del tramo siempre y cuando dichas tapas mantengan la misma pendiente del mismo, no generen resaltos y sean de superficie antideslizante.

TRAMO LATERAL

Se admite solo la presencia de semáforos y luminarias como obstáculo vertical, siempre y cuando estos estén dentro del área determinada por la proyección de la bisectriz del ángulo formado por la línea cordón vereda y el tramo central (T.C.) del vado y el cordón vereda de dicho tramo lateral. ver gráfico n°6. Los obstáculos horizontales (tapas de inspección) se reubicarán o quedarán dentro del tramo siguiendo su pendiente.



18

Gráfico n°6 zona en la que se admite la presencia de semáforos o luminarias.

RELACIÓN VADO-CALZADA

Se tomarán los siguientes recaudos:

- Estado de la cuneta y la carpeta asfáltica: en caso de que la cuneta y/o el asfalto en el área prevista para el cruce de peatones se encuentre en mal estado (levantamientos, hundimientos, resaltos, etc.) se deberá reparar para asegurar el tránsito seguro de peatones.
- Cambio de pendiente:

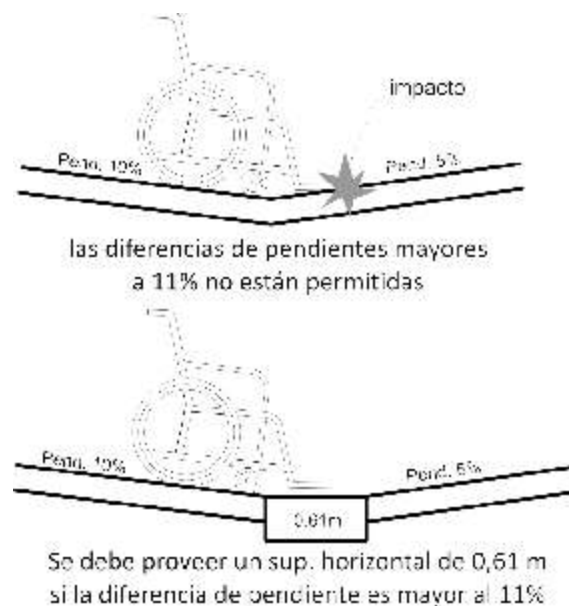
Los cambios de nivel pueden ser determinados por:

- La suma de las dos pendientes, si las pendientes están en dirección opuesta (ej.: uno en subida y el otro en bajada) Por ejemplo: si la pendiente del tramo central es del 10% y la pendiente de la cuneta es 5%, el cambio de pendiente es de 15% ($10+5=15$).
- Restando una pendiente a la otra, si las pendientes están en la misma dirección (ej.: una subida seguida de una subida más pronunciada) Por ejemplo, si el tramo central tiene una pendiente del 10% y arriba a una vereda con 15% de pendiente, el cambio de pendiente es del 5% ($15-10=5$).



VADOS

Términos y definiciones



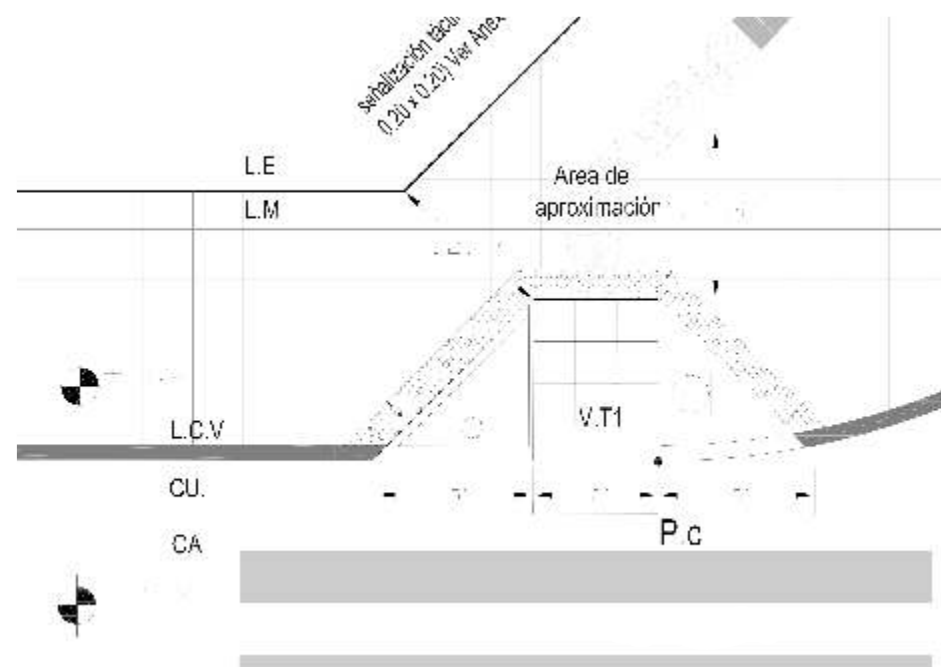
El cambio de pendiente máximo permitido es de 11%. Donde sea posible, vados y cunetas deben contemplar un cambio de pendiente menor al 11%. Los cambios de pendientes abruptos pueden ser minimizados también mediante la adición de 0.30m de tramo central con pend. 2% y 0.30m de cuneta con pend. 2%.

OBSTÁCULOS VERTICALES (V.T)

Luminaria, Semáforo, Cesto, Cartelería, Cabina telefónica, Ventilación Transformador. etc.

OBSTÁCULOS HORIZONTALES (V.H)

Boca de tormenta, Tapa de inspección (T.I) EPEC, T.I Telefonía, T.I Semáforo, T.I Cable Visión, etc.



DESIGNACIONES UTILIZADAS EN LAS PIEZAS GRÁFICAS

L.E: Línea de edificación

L.M: Línea municipal

L.C.V: Línea cordón vereda

CU: Cuneta

C.A: Carpeta asfáltica

VT1: Vado tipo 1

P.C: Principio de curva

NV: Nivel de vereda en relación a la calzada.

S.P: Senda peatonal



CAMINO SEGURO

Veredas / Sendas Podotáctiles

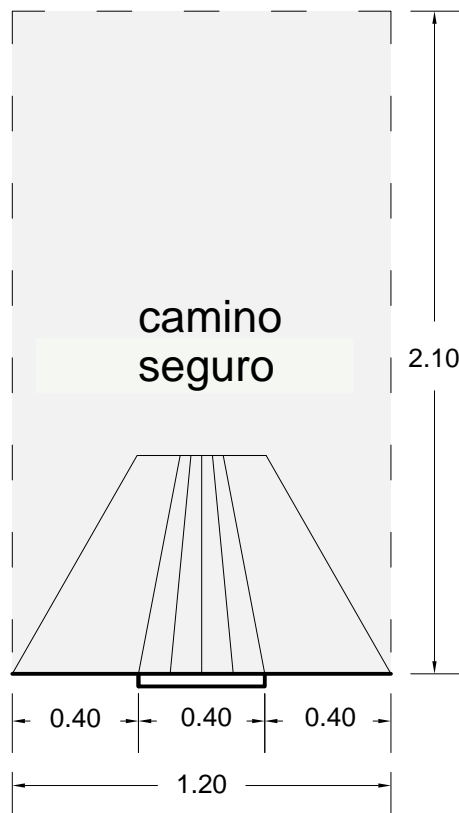
LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL CAMINO SEGURO:

Camino peatonal libre de todo obstáculo en un ancho mínimo de 1.20m y una altura libre de 2.10m.

El eje del camino seguro de 1,20m contiene una senda de 0.40m de ancho, de baldosas podotáctiles, que señalan a personas con discapacidad visual que pueden avanzar de forma segura o detenerse por encontrarse en el área de alerta.

Todo el ancho del camino seguro debe estar libre de cualquier elemento vertical.

La senda podotáctil (direccional y alerta) deberá diferenciarse cromáticamente del solado de la vereda.



SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN PODOTÁCTIL DEFINICIÓN:

El sistema de señalización podotáctil facilita la circulación de personas con discapacidad visual, dotando al solado de las veredas de dos códigos en sobrerrelieve, que pueden ser detectados fácilmente mediante el pie o el bastón, para ser reconocidos como señal de avance seguro (franjas longitudinales) y alerta de precaución (textura botones).

El avance indica el tránsito recto y giros reducidos.

La alerta señala inicialmente detención, luego exploración del entorno y en ciertas ocasiones avanzar con precaución.

En giros cerrados (mayores a 45°) se recomienda la utilización de textura de alerta.

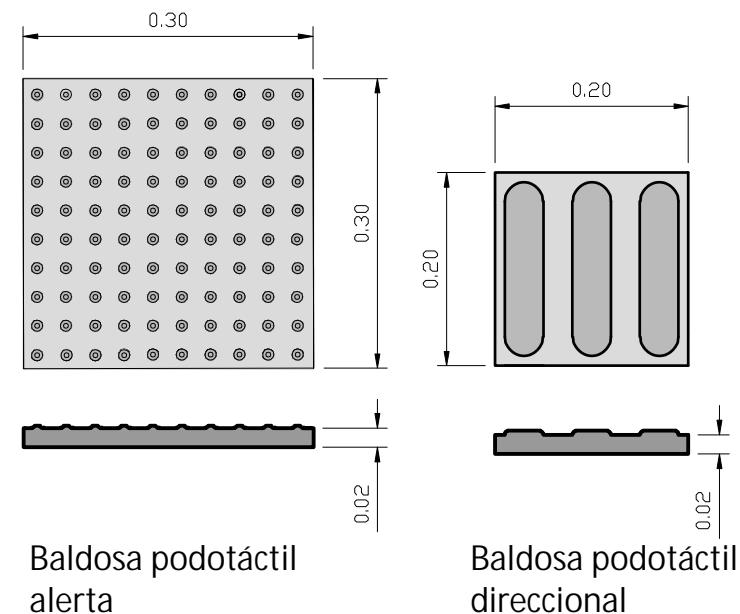


SENDAS PODOTÁCTILES

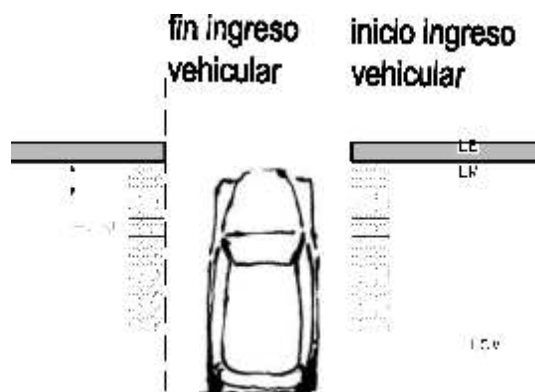
Usos / Especificaciones técnicas

Tabla de usos:

Desplazamiento recto		Doble baldosa direccional 20 x 20 cm
Alerta: detención-precaución		Baldosa de alerta 40 x 40 cm
Giro en ángulo igual o menor a 45°		Doble baldosa direccional 20 x 20 cm
Giro mayor a 45°		Baldosa direccional + Baldosa de alerta (doble 20 x 20 cm) (4 de 40 x 40 cm)



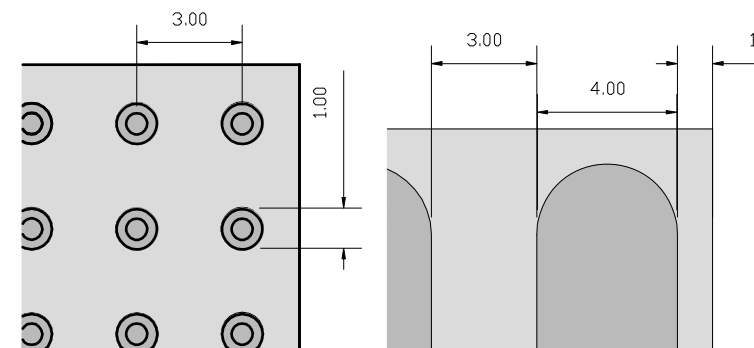
Criterios de uso en situaciones particulares:



Accesos Vehiculares



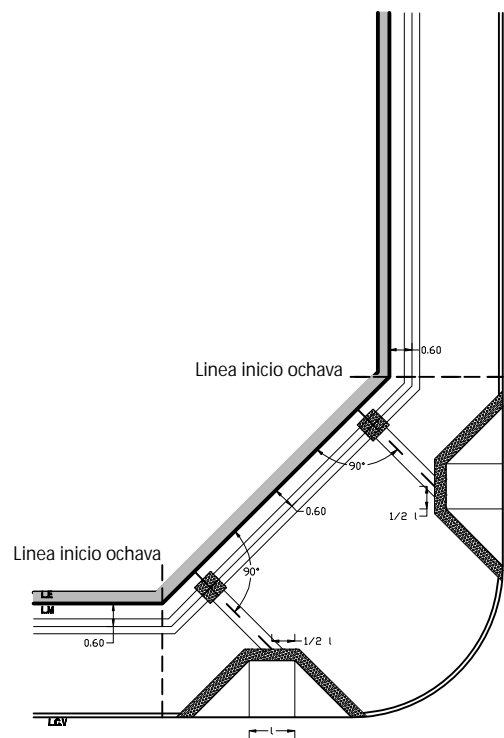
Accesos a edificios de interes



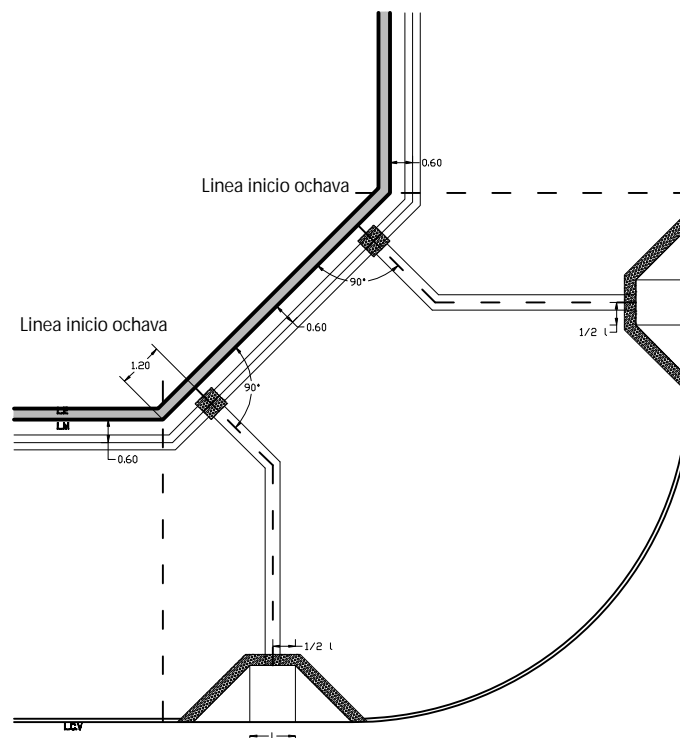


SENDAS PODOTÁCTILES

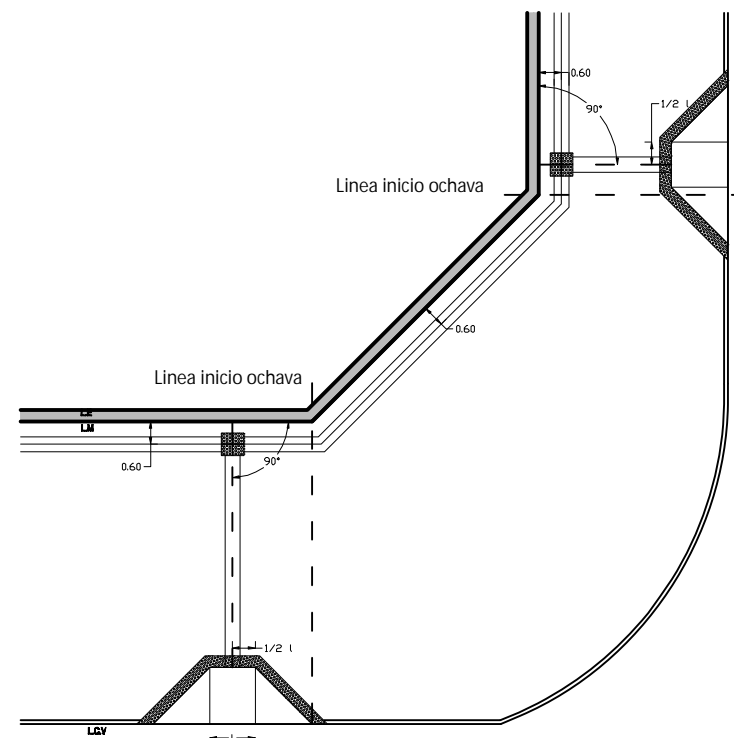
Resoluciones en esquinas



Eje del vado dentro de la zona de ochava (veredas angostas)



Eje del vado dentro de la zona de ochava (veredas anchas)



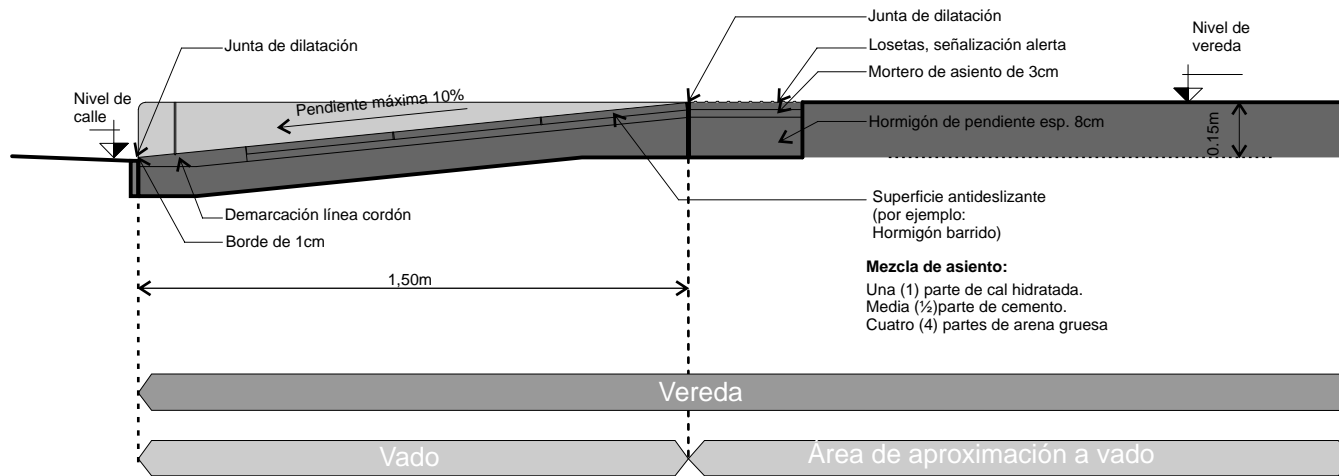
Eje del vado fuera de las líneas externas de ochava



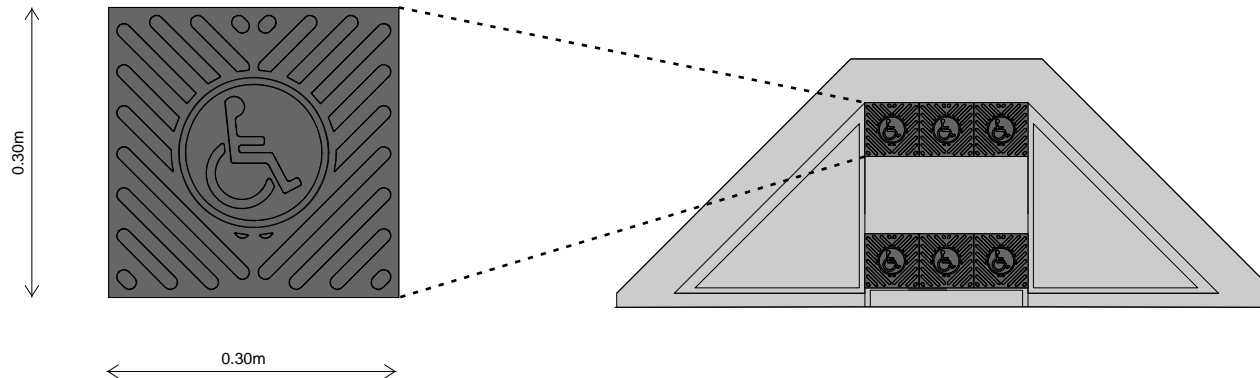
DETALLES TÉCNICOS



DETALLES TÉCNICOS VADO TIPO 1



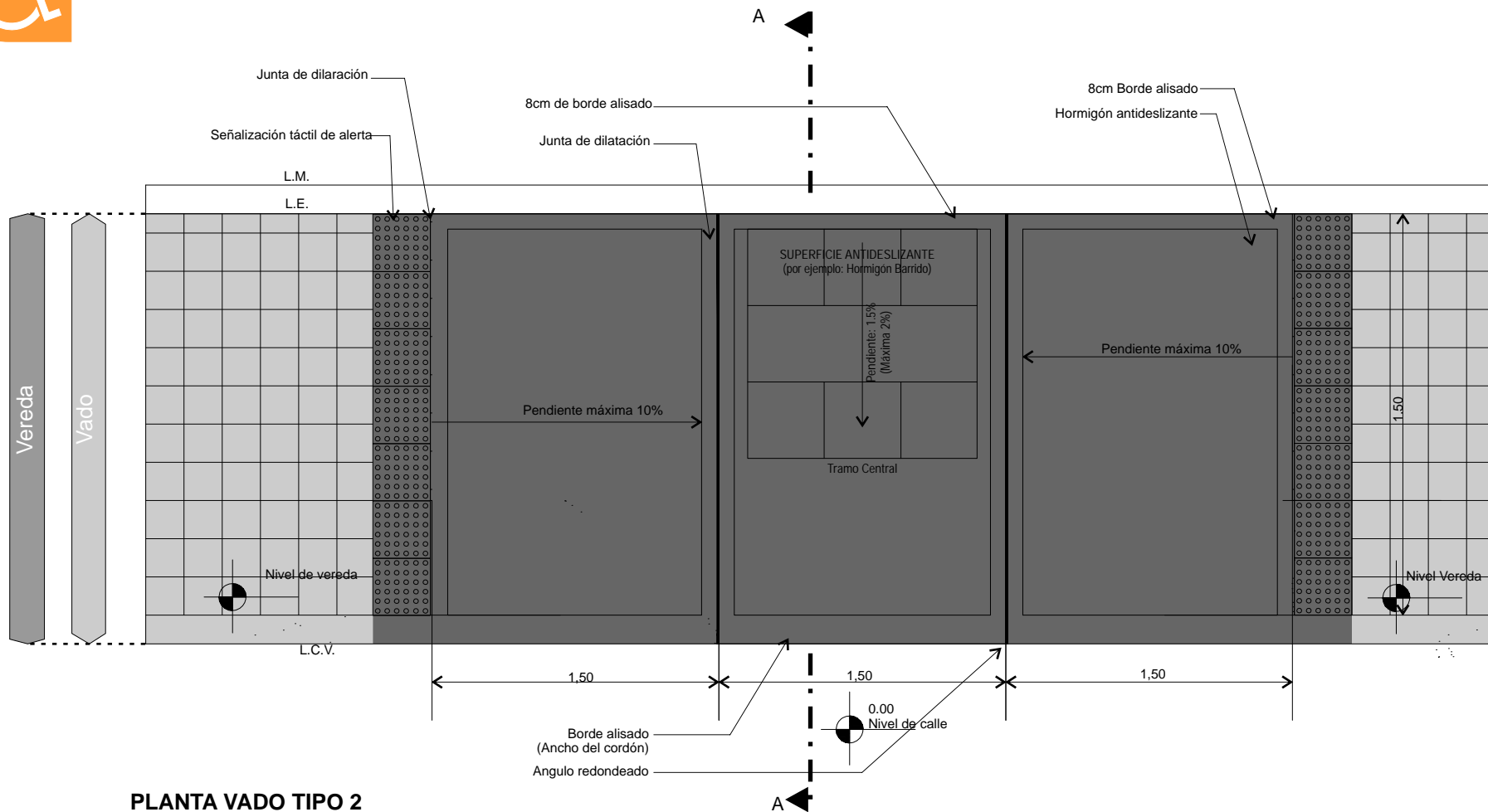
CORTE A - A
GRÁFICO S/ ESCALA



UBICACIÓN DE LOSETAS
PREMOLDEADAS EN VADO TIPO 1
GRÁFICO S/ESCALA



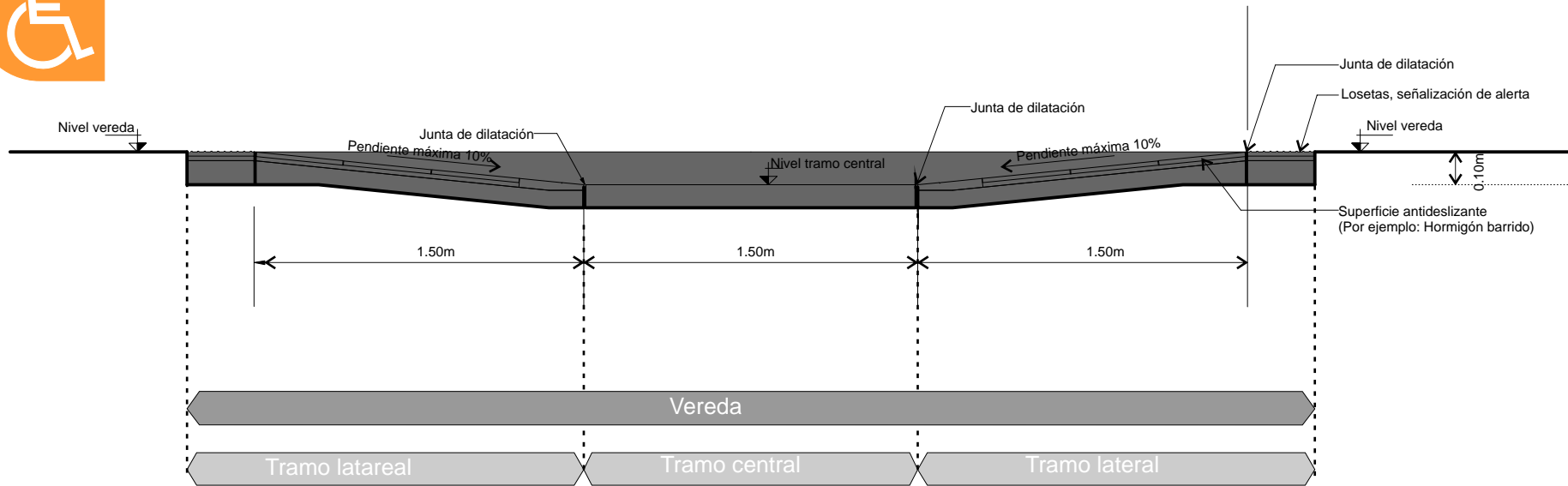
DETALLES TÉCNICOS VADO TIPO 2



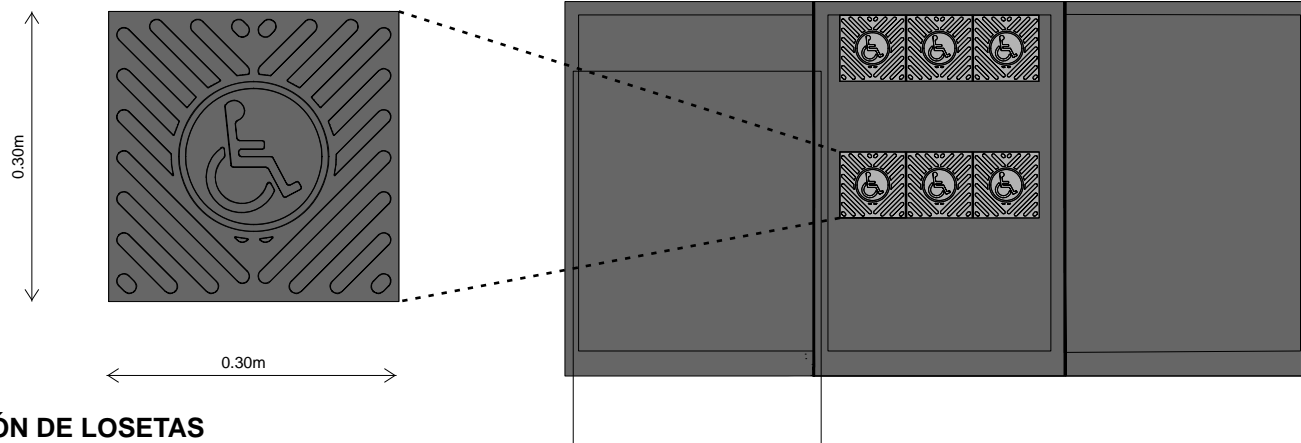
**PLANTA VADO TIPO 2
GRÁFICO S/ ESCALA**



DETALLES TÉCNICOS VADO TIPO 2



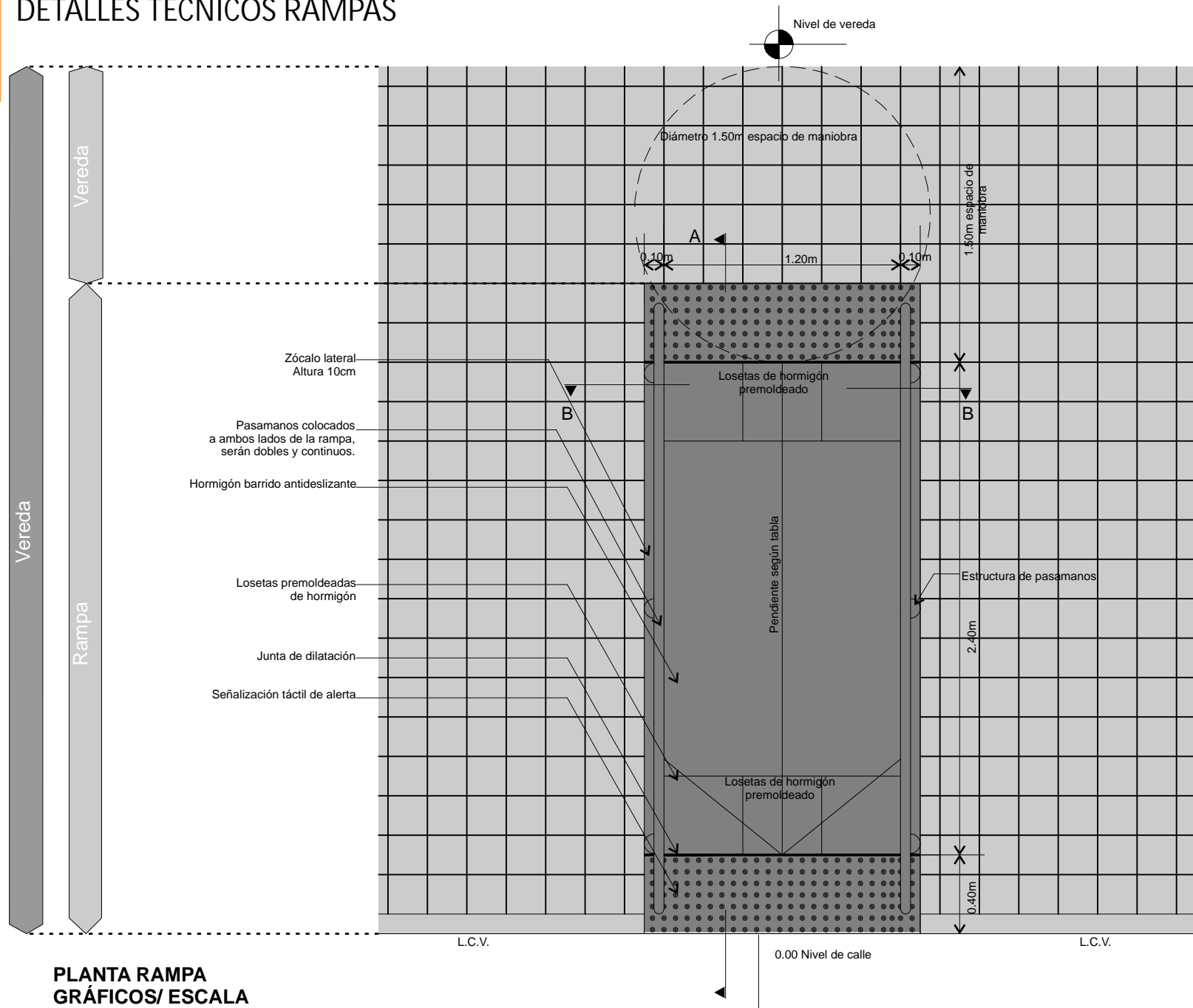
CORTE A-A GRÁFICO S/ ESCALA



UBICACIÓN DE LOSETAS PREMOLDEADAS EN VADO TIPO 2 GRÁFICO S/ ESCALA

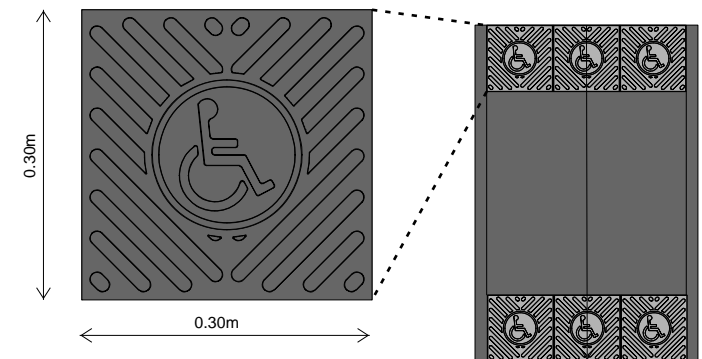
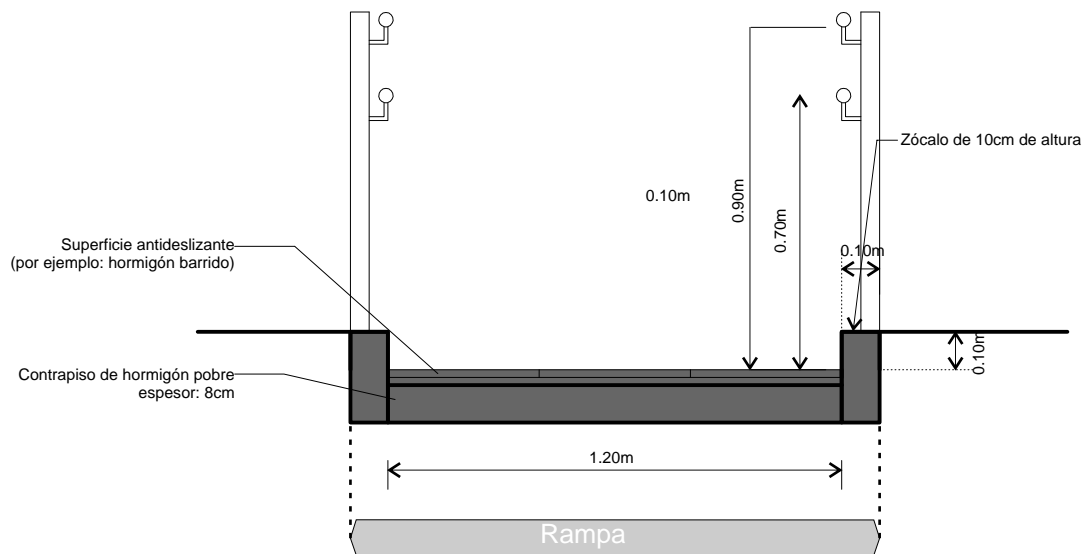
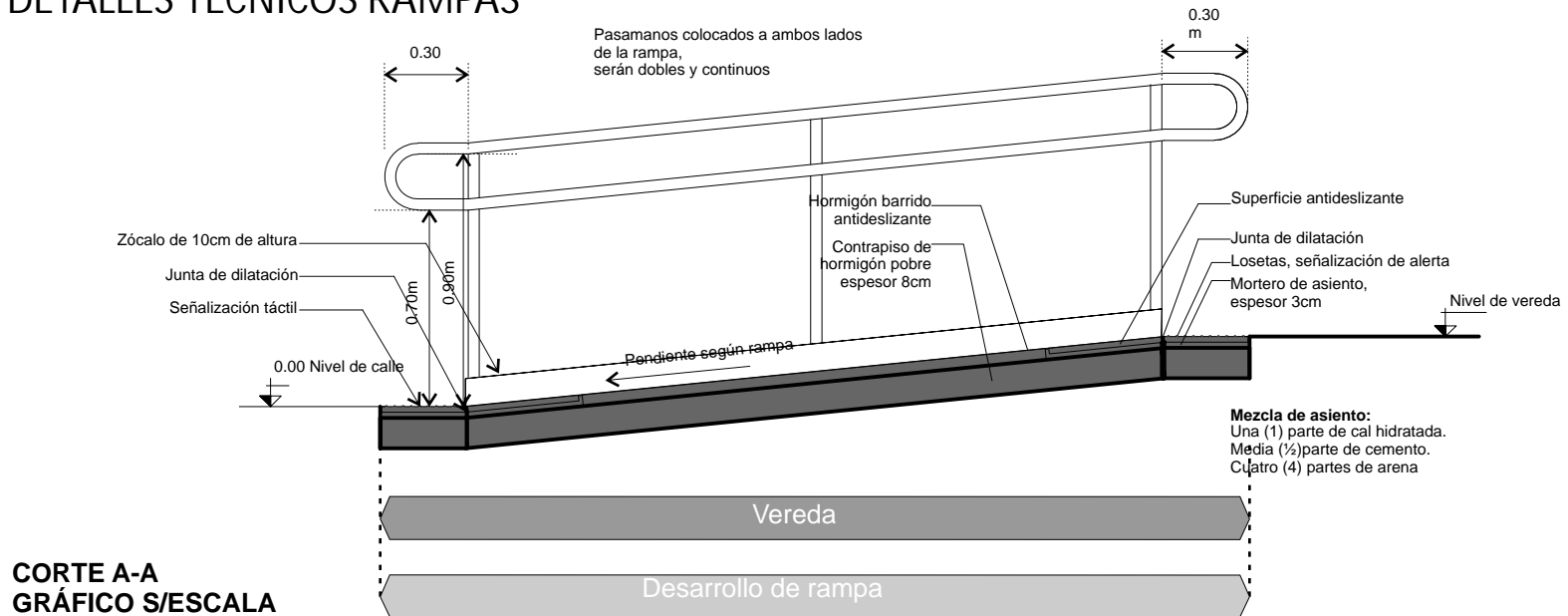


DETALLES TÉCNICOS RAMPAS



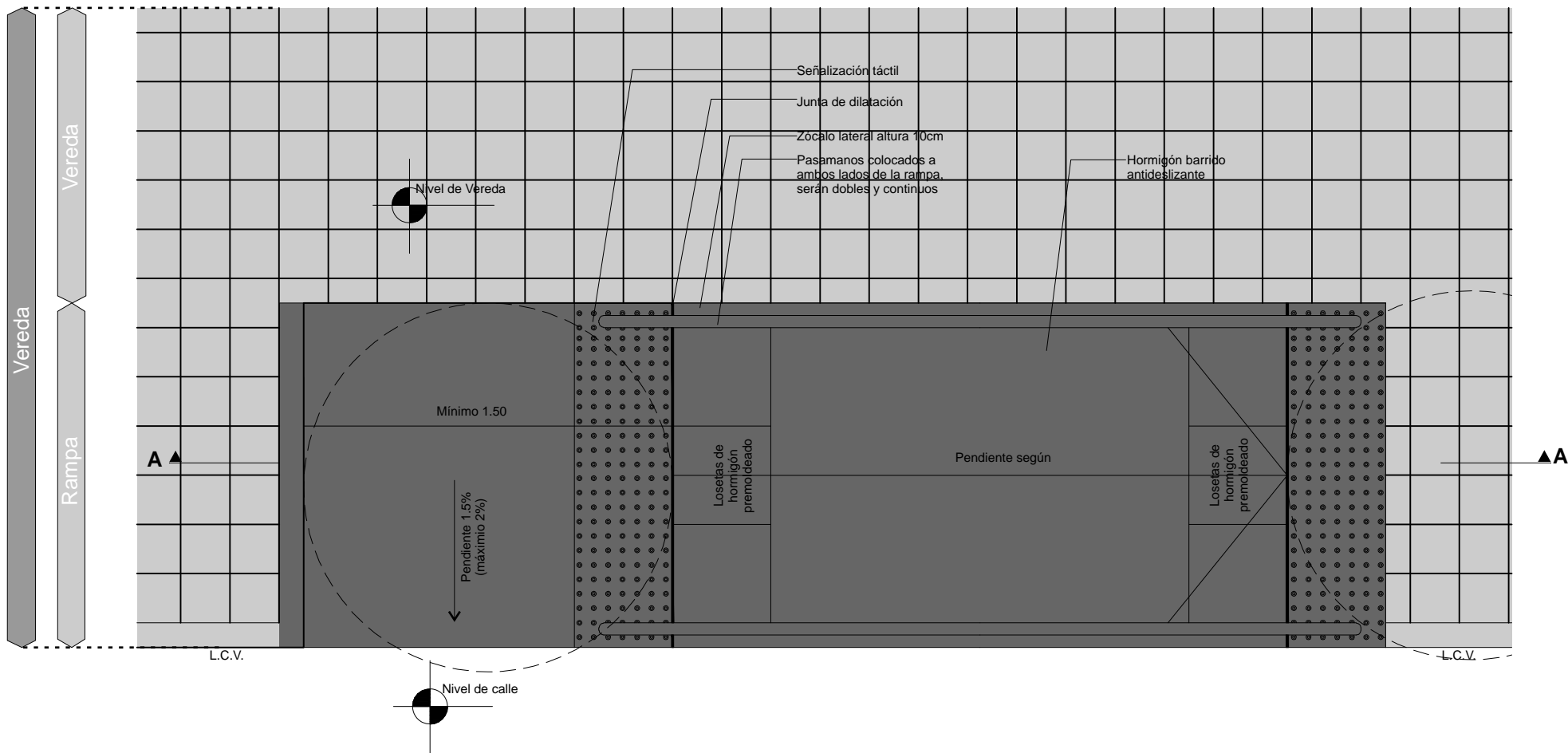


DETALLES TÉCNICOS RAMPAS





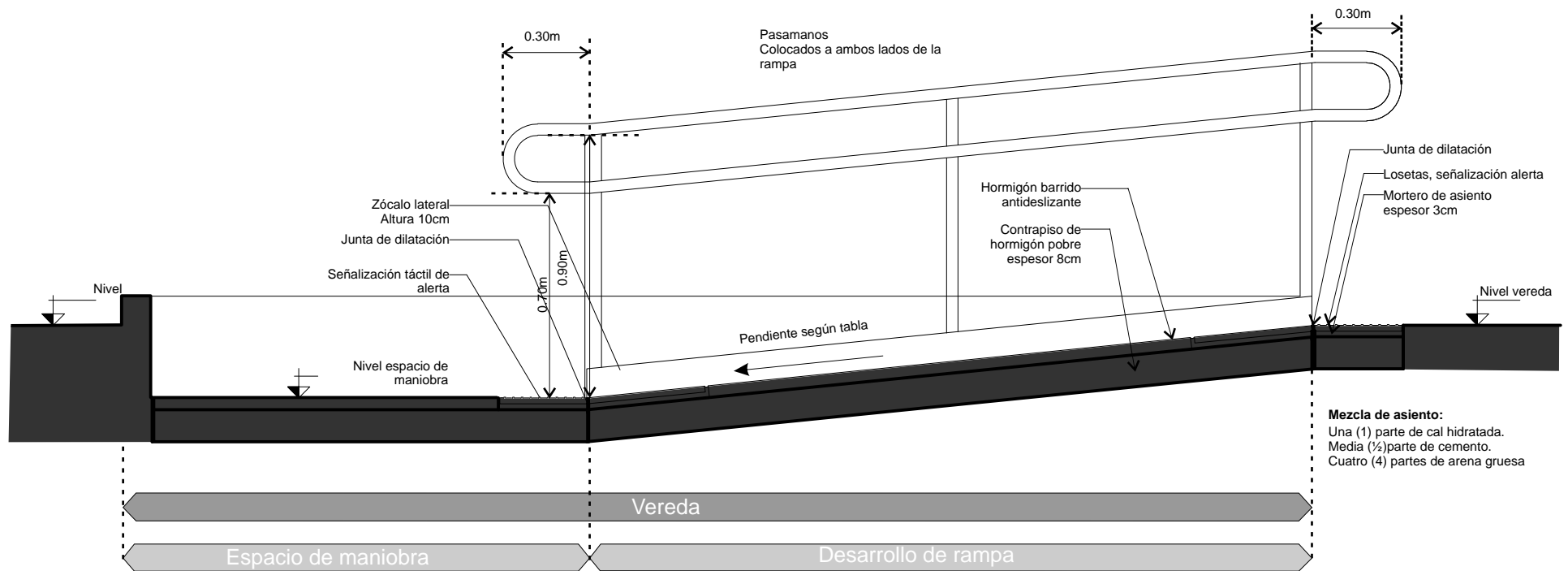
DETALLES TÉCNICOS RAMPAS



PLANTA DE RAMPA
GRÁFICO S/ESCALA



DETALLES TÉCNICOS RAMPAS



CORTE A-A
GRÁFICO S/ESCALA



GLOSARIO

Accesibilidad:

Posibilidad de que las personas con discapacidad permanente o en circunstancias discapacitantes cuenten con las adecuadas condiciones de seguridad y autonomía para el desarrollo de sus actividades en edificios y en ámbitos urbanos, y utilizar los medios de transporte y sistemas de comunicación.

Adaptabilidad:

Posibilidad de modificar una estructura o entorno para hacerlo/a accesible a las personas con discapacidad o en circunstancias discapacitantes.

Autonomía:

Facultad de gobernar las propias acciones, y toma de decisiones sin depender de otro.

Barreras Físicas:

Interferencias e impedimentos que se manifiestan en toda estructura del entorno físico, cuando su conformación dimensional morfológica y o constructiva crea trabas al autovalimiento de las personas con discapacidad o en circunstancias discapacitantes.

Barreras Urbanísticas:

Interferencia que presenta la estructura y mobiliario urbano y los espacios libres, parquizados o no, de dominio público o privado, frente a las personas con discapacidad o en circunstancias discapacitantes.

Confiabilidad:

Es la certeza de contar, para cada instancia de una cadena de acciones, con adecuadas condiciones de uso de aquellos dispositivos o instalaciones con seguridad y autonomía, mediante un eficiente diseño, estado y funcionamiento.

Diseño Estándar:

Diseño de productos de gran difusión y fabricación masiva, conforme a determinados tipos o modos, destinados a grandes grupos humanos, reduciendo costos. Basado en un modelo de persona que omite la existencia de una diversidad activa.

Franqueabilidad:

Posibilidad de pasar de un ámbito a otro privado/público, exterior/interior sin impedimentos derivados de barreras físicas, sociales o comunicacionales.

Hábitat Integrador:

Entorno físico, cuyo adecuado diseño propicia la inclusión de personas con discapacidad o en situación discapacitante.

Holgura espacial:

Ámbito que cuenta con las dimensiones que permiten el movimiento y aproximación necesarios para una maniobra o actividad determinada, de una persona con o sin ayuda técnica.

**Libre Circulación:**

Posibilidad de recorrer sin impedimento y de manera segura un itinerario.

Maniobrabilidad:

Posibilidad de realizar los movimientos necesarios para cambiar de posición o dirección, al utilizar elementos de ayuda técnica.

Motricidad:

Facultad de movimiento.

Motricidad Fina:

Facultad de movimientos que requieren de precisión.

Situación Discapacitante:

Circunstancia de dificultad o impedimento permanente o no que dificulta el actuar con autonomía, debido a desajustes entre las posibilidades individuales y los atributos del entorno físico.

Vado:

Conjunto conformado por una rampa central y dos superficies laterales de transición entre dicha rampa y la vereda. Mal llamado "Rampa", y corrientemente denominado "bajada de cordón". Debe poseer pendientes según normativa vigente.

Superficies Laterales de Transición:

Triángulo lateral de vado que permite la aproximación lateral al mismo.

Debe poseer pendientes no mayores al 12%.

Transitabilidad:

Posibilidad de trasladarse de un lugar a otro

Visitabilidad:

Posibilidad de las personas con discapacidad o en circunstancias discapacitantes de visitar un lugar: franquear la entrada, acceder y usar, mínimamente, un servicio de salubridad. La visitabilidad es un grado restringido de accesibilidad.

Vulnerabilidad:

Cualidad de ser afectado o susceptible de recibir un daño o perjuicio.

Sistema Braille:

Conjunto de signos, utilizado por personas ciegas. El braille es un alfabeto formado por puntos y guiones en relieve, que se leen moviendo la mano de izquierda a derecha, pasando los dedos por cada línea.

Lenguaje de Señas:

Consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos, y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimientos corporales, dotados de función comunicativa. Principal modo de comunicación de personas sordas y/o mudas



BIBLIOGRAFÍA

- Convención Internacional Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.
- Ley N° 26.378
(Adhesión de Argentina a la Convención).
- Ley N° 24.314
(Accesibilidad de personas con movilidad reducida).
- 10 Pautas para un TURISMO ACCESIBLE
Gobierno de la Provincia de Córdoba.
- Accesibilidad Garantizada en el Espacio Público
MINVU Gobierno de Chile.
- Guía de Lenguaje, Comunicación y Discapacidad
Gobierno de la Provincia de Córdoba.
- Pagina web:
ADA Accessibility Guidelines for Buildings and Facilities (ADAAG).
<http://www.access-board.gov/ada/>
- Plan Nacional de Accesibilidad
Comisión Nacional Asesora para la Integración de la Persona con Discapacidad.
- Manual técnico de Accesibilidad - Seduvi
Ciudad de México.



Gobernación
DE LA SOTA

GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE CÓRDOBA
Dr. José Manuel De la Sota

VICE GOBERNADORA
Cdra. Alicia Mónica Pregno

MINISTRO DE DESARROLLO SOCIAL
Dr. Daniel Alejandro Passerini

SECRETARIO DE INCLUSIÓN SOCIAL
Dardo Alberto Iturria

SUBSECRETARIO DE COORDINACIÓN DE PROGRAMAS
Y ADULTOS MAYORES
Dr. Héctor Carlos Carnevale

DIRECTORA DE DISCAPACIDAD
Arq. Patricia Arraigada

EQUIPO TÉCNICO DE ACCESIBILIDAD


S.O.S. DISCAPACIDAD:
0800-888-4466


sosdiscapacidad@cba.gov.ar

Gobernación
DE LA SOTA

www.cba.gov.ar

<https://prensa.cba.gov.ar>

 Gobierno de Córdoba

 @gobdecordoba

Ministerio de
DESARROLLO SOCIAL

DIRECCIÓN DE DISCAPACIDAD



GOBIERNO DE LA
PROVINCIA DE
CÓRDOBA

ESTADO PRESENTE, FAMILIA RESPONSABLE.