

INFRAESTRUCTURA ACCESIBLE AVD GUAYACANES

ENCUENTROS CIUDADANOS
ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA
26 ABRIL 2024



INSTITUTO DE
DESARROLLO URBANO



01

Av. Guayacanes



Ficha Técnica

- 12.6 km de longitud total.
- Dos calzadas, una por sentido y cada una de tres carriles.
- 378 700 m² de espacio público.
- 95 774 m² de zonas verdes.
- Ciclorruta de 12.2 km.
- 3360 nuevos árboles, 821 trasladados y 391 conservados en su lugar.
- 1480 predios adquiridos con una inversión de 567 615 millones de pesos.
- 1.13 billones de pesos de inversión en todo el proyecto.



02

Criterios de Diseño



Diseño Universal

■ Definición

Es el diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El "diseño universal" no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad, cuando se necesiten. ...”

(Decreto 1346 de 2009)

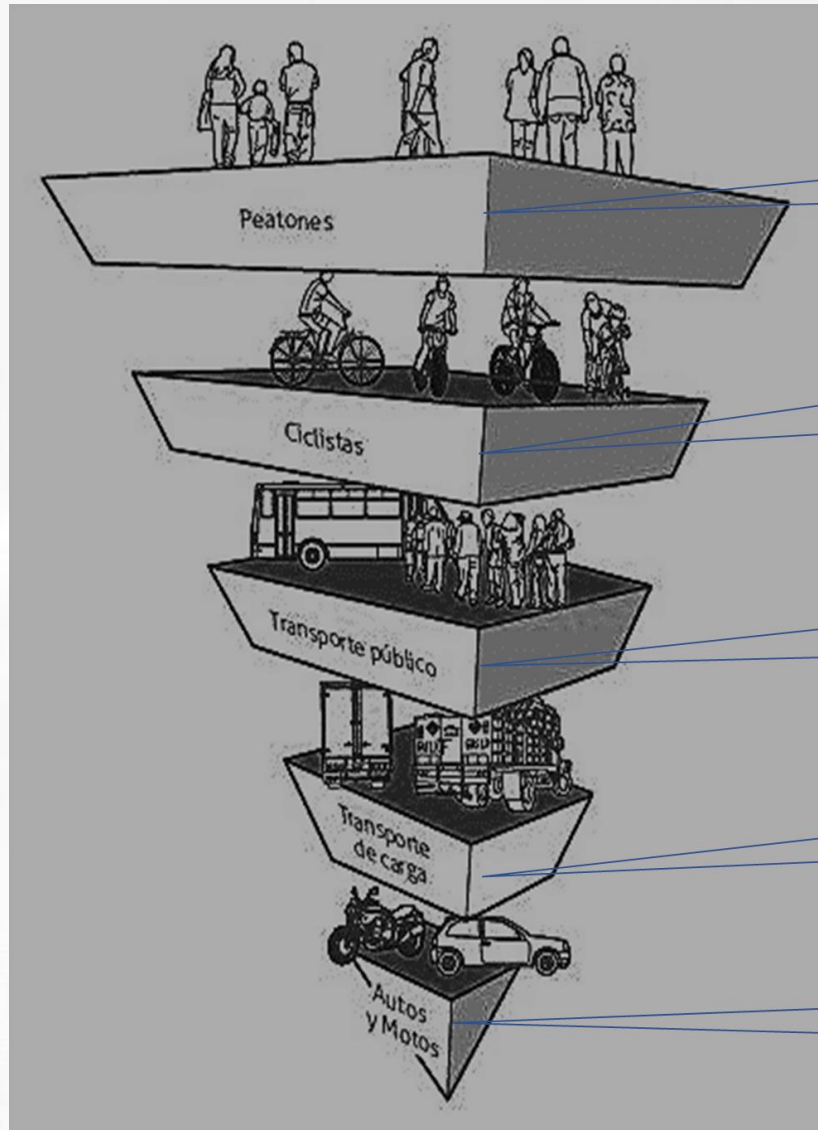
■ Objetivo

Llegar con su diseño al mayor número de usuarios, incluyendo las personas con movilidad reducida

■ Ámbito de aplicación

El concepto de accesibilidad al medio físico debe estar enfocado en integrar la forma urbana y los usos del suelo con modos de transporte eficientes, de bajo impacto y orientados a las personas, en especial a las de movilidad reducida, buscando en lo posible su mayor seguridad, autonomía y confort en actividades como: caminar, andar en bicicleta usar el transporte público.

Actores Viales



PEATONES

Son los mas vulnerables y es la mayor forma de desplazarse.

CICLISTAS

Es eficiente en distancias cortas, es económica, no contamina, menos peligrosa que un vehículo, ocupa menos espacio, es saludable.

TRANSPORTE PUBLICO

Consume menos espacio que los vehículos, es económicamente mas viable para el usuario, favorece la intermodalidad con los peatones

TRANSPORTE DE CARGA

El uso eficiente del cargue y descargue depende de su regulación y control

AUTOMOVIL

Ocupa mucho espacio público, es inseguro para el peatón,

Tipo usuario según Diseño Universal



Tipos de Barreras

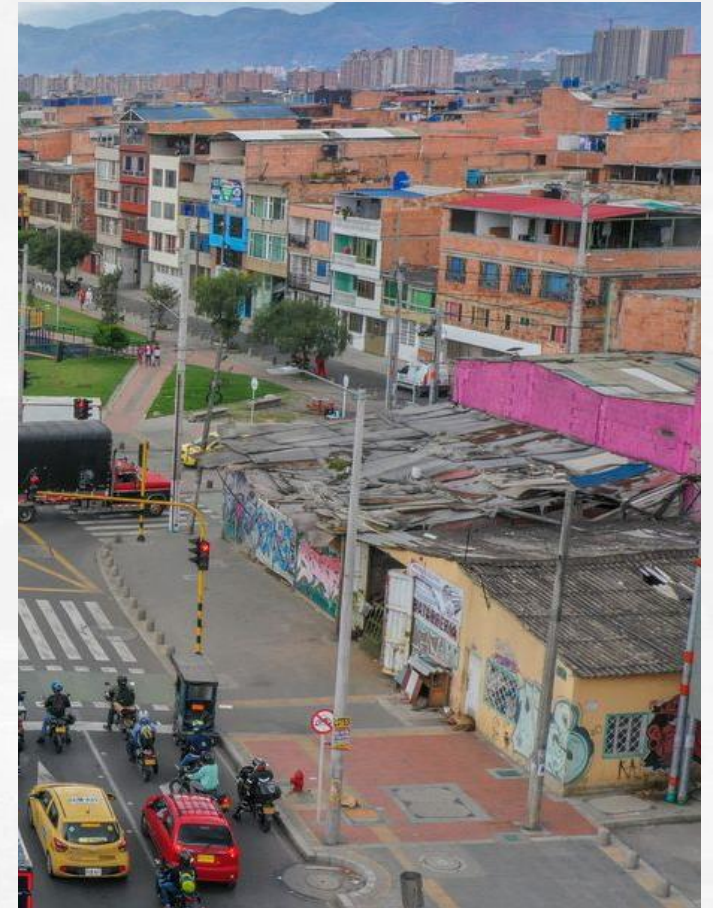
FÍSICAS



COMUNICATIVAS



ACTITUDINALES



Condiciones de Diseño

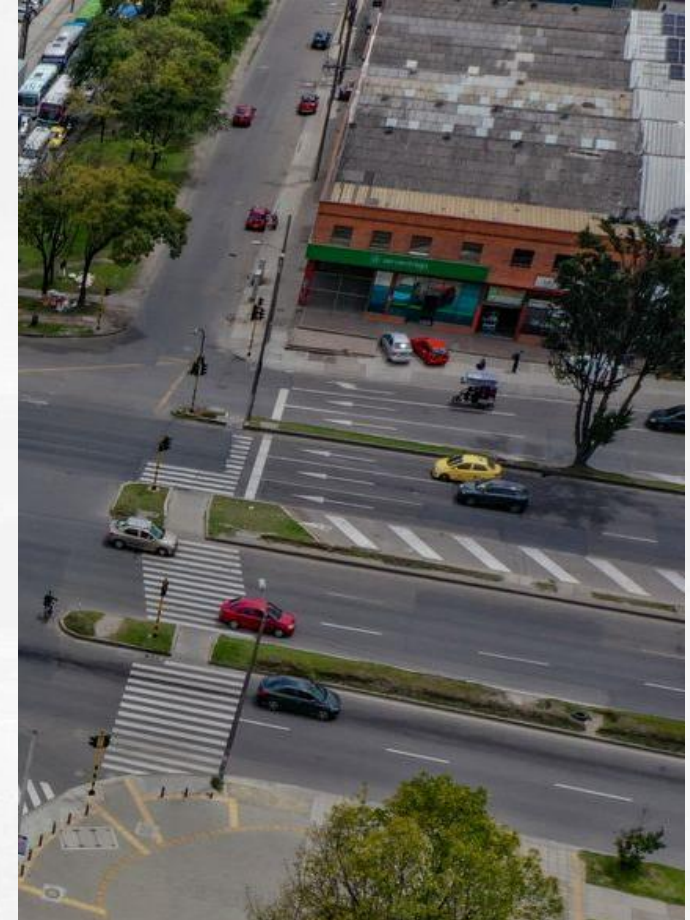
AUTONOMÍA



SEGURIDAD



CONFORT



Conectividad en la Infraestructura

Vado
Destino



Vado Origen

Conectividad en el Transporte

Conectividad



paradero

An aerial photograph of a city, likely Bogotá, Colombia, showing a wide, multi-lane highway cutting through a dense urban landscape. The city is characterized by numerous multi-story apartment buildings, many of which are painted in bright colors like yellow, orange, and green. The highway has several lanes in each direction, with a central median and side medians. A large green semi-truck is visible on the highway, along with several cars and a blue bus. The background shows a vast expanse of the city stretching towards distant mountains under a cloudy sky. The left side of the image is partially obscured by a semi-transparent green overlay that contains the text '03 Premisas del Diseño Universal'.

03

Premisas del Diseño Universal

1. Principio Uso Equitativo

Uso equitativo:

Permite ser utilizado por personas con diversas discapacidades

Aplicación

El espacio público debe evitar segregar o estigmatizar a cualquier usuario, por ejemplo: un peatón con baja visión debe poder transitar por el mismo espacio que un peatón sin dificultades visuales, para esto el espacio debe contar con ciertos elementos (***texturas, señalización, iluminación, contraste***), que ayuden a que sus usuarios realicen sus desplazamientos compartidos.



2. Principio Uso Flexible

Flexibilidad de uso

Se adapta a una amplia gama de preferencias y capacidades individuales.

Aplicación

El espacio público debe permitir que los usuarios independientemente de su pericia recurrencia y habilidad pueda utilizarlo, por ejemplo: las áreas compartidas entre biciusuarios y peatones en una intersección



3. Principio Uso Simple e Intuitivo

Uso sencillo e intuitivo:

fácil de entender al margen de las experiencias del usuario o sus conocimientos, sus competencias lingüísticas o niveles de concentración en una situación específica

Aplicación

El espacio público debe contar con información que permita al usuario realizar y apropiar un itinerario lógico y secuencial en sus recorridos, por ejemplo: las ayudas podotáctiles utilizan dos patrones uno como guía (barras) y otro como alerta (taches).



4. Principio Información Perceptible

Información perceptible:

Transmite al usuario la información de manera eficaz, sin importar las condiciones ambientales o su capacidad sensorial o cognitiva.

Aplicación

El espacio público debe proporcionar ayudas técnicas de forma tal que los usuarios con discapacidad sensorial puedan movilizarse de forma segura, por ejemplo las intersecciones con semáforos sonoros



5. Principio Tolerancia al error

Tolerancia al error:

Reduce al mínimo el error, el riesgo, y las consecuencias adversas de acciones accidentales, reorientando al usuario para que pueda completar su recorrido.

Aplicación

Los elementos del espacio se deben organizar de tal forma que minimicen los riesgos y los errores: los elementos más usados serán los más accesibles, los más riesgosos se eliminarán, aislarán o protegerán, por ejemplo: los cruces por medio de vados en las esquinas son cada día más usados por el peatón, puesto que ofrecen mayores garantías que al hacerlo por otro punto.



6. Principio Uso Equitativo

Esfuerzo físico limitado:

Se puede utilizar de forma efectiva y como con un grado mínimo de fatiga

Aplicación

El espacio público se debe procurar que los usuarios utilicen su fuerza razonablemente al realizar un itinerario, por ejemplo: el paso a través de cuerpos de agua (box), hoy día cuentan con espacio público intervenido , evitando el esfuerzo de tener que transitar por la calzada



7. Principio Uso Equitativo

Tamaño y espacio:

Adecuado para la aproximación el acceso, manipulación y utilización independiente del nivel de movilidad del usuario.

Aplicación

El espacio público debe proporcionar un espacio adecuado para que el usuario se desplace en forma segura, autónoma y confortable, por ejemplo: la sección de andén debe contar con franjas funcionales básicas como la de servicios, circulación y predios con sus respectivos anchos mínimos.



Gracias



INSTITUTO DE
DESARROLLO URBANO

