

Consideraciones para peatones: Lista actualizada de verificación para zonas de control temporero del tránsito



Imágenes de encabezado: FHWA, Getty

Para aquellos que planifican, diseñan, construyen y mantienen zonas de control temporero del tránsito (TTC por sus siglas en inglés) en el derecho de paso público, existen varios recursos que incluyen requisitos y guías sobre cómo acomodar a los peatones como parte de la configuración del TTC. El capítulo 6D de la edición 2009 del *Manual de Dispositivos Uniformes Para el Control del Tránsito* (MUTCD por sus siglas en inglés) contiene disposiciones para la seguridad de peatones y obreros. El Título II de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades de 1990 (ADA por sus siglas en inglés) prohíbe la discriminación por motivos de discapacidad. Dado que no se ha adoptado ninguna norma federal que gobierne las zonas de construcción bajo la ADA, las agencias tienen cierto grado de flexibilidad para determinar cómo cumplirán con los requisitos generales de accesibilidad bajo el Título II de la ADA. Entidades públicas pueden recurrir a diferentes recursos en busca de orientación para determinar cómo garantizar la accesibilidad. Dos recursos frecuentemente citados son “2011 Proposed Accessibility Guidelines for Pedestrian Facilities in the Public Right-of-Way” y “2013 Proposed Accessibility Guidelines for Pedestrian Facilities in the Public Right-of-Way; Shared Use Paths,” regulaciones propuestas publicadas por la Junta de Acceso de EE. UU.

Esta lista de cotejo actualizada resume los recursos existentes y provee consideraciones de acceso peatonal en zonas de construcción para las fases de planificación, diseño y construcción de un proyecto. Esta está diseñada para que la utilicen planificadores, diseñadores, inspectores y otro personal de construcción, incluyendo aquellos responsables de trabajos de mantenimiento y de utilidades de servicios públicos.

Consideraciones para peatones durante la Planificación y el Diseño

Planificación

- Las actividades que determinan el alcance del proyecto incluyen disposiciones para rutas accesibles, detectables, seguras y convenientes para peatones que, en la medida que sea posible, reproducen las características más deseables de las aceras o senderos existentes en todas las fases de la construcción.
- Las instalaciones temporeras reproducen en la medida que sea posible, las características de accesibilidad presentes en la facilidad peatonal existente, cuando las instalaciones existentes son interrumpidas, cerradas o reubicadas en una zona de TTC.
- El proyecto evita conflictos entre los peatones y elementos de una zona de trabajo, como los vehículos, equipos, operaciones y el tránsito de las vías.

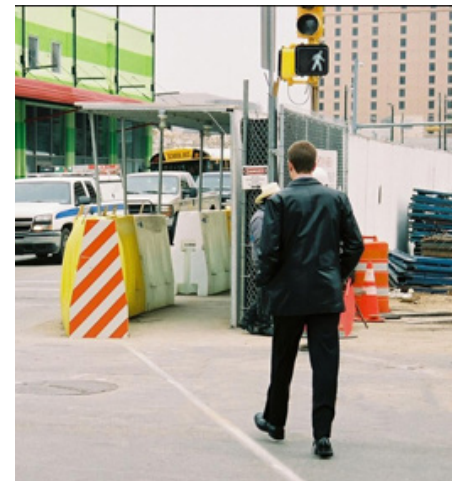


Fuente: ATSSA

- El proyecto considera y mitiga los impactos a los peatones causados por las actividades de TTC, incluyendo el acceso a generadores importantes como escuelas, centros para personas envejecientes, paradas de autobuses y centros comerciales.
- El personal del proyecto se reúne con organizaciones comunitarias locales (por ejemplo: coordinadores y defensores del ADA¹) a través de vistas públicas para abordar inquietudes y necesidades.
- El proyecto incluye productos específicos de divulgación en formatos accesibles para personas con discapacidades.

Diseño

- El diseño proporciona información anticipada para peatones, información de transición, información del proyecto, puntos de contacto, y direcciones de entrada y salida para peatones, incluyendo los peatones con una variedad de discapacidades (por ejemplo: movilidad, visión, audición, cognitiva).
 - Considere una “señal audible” activada por proximidad para avisar de una ruta de desvío y proporcionar otros detalles aplicables específicos del proyecto.
- El proyecto mantiene el acceso peatonal a negocios, residencias, paradas de autobuses y otros puntos de acceso.
- El proyecto proporciona iluminación nocturna temporera para caminos peatonales a lo largo de toda la zona de TTC.
- El proyecto rotula cada Ruta Temporera de Acceso Peatonal (TPAR por sus siglas en inglés)² en las intersecciones y no a mitad de la cuadra. Las agencias definen las TPAR como rutas que cumplan con el ADA y que dirijan a los peatones a través o alrededor de la zona de construcción. Los peatones deben ser advertidos con antelación de las condiciones que cambiaron, y sus opciones para rutas alternas y temporeras, las cuales deben ser accesibles.
- Las rutas de desvíos peatonales deben ser accesibles, detectables y comunicadas claramente mediante rótulos y dispositivos de TTC.
- Las rutas temporeras o alternas incluyen dispositivos accesibles para delimitar y permitir la detección del camino peatonal e incluye rampas en las aceras según sea necesario.
- El diseño incluye caminos que separan a los peatones del tránsito vehicular, con distancias a recorrer similares a las de las rutas peatonales originales.
- El diseño incluye caminos cubiertos, donde se necesiten, para proteger a los peatones de los peligros de caída de escombros.
- El diseño mantiene el acceso a las paradas de autobuses existentes o incluye la reubicación de las paradas de autobuses con un camino accesible a las áreas temporeras de abordaje y descenso.
- Las características del proyecto están completamente documentadas, incluyendo todos los aspectos considerados, y toda la información se guarda en el archivo de registro permanente del proyecto.



Fuente: ATSSA

¹ la Ley de Estadounidenses con Discapacidades de 1990

² Consulte el borrador de las pautas del MNDOT para ver ilustraciones de las características de las rutas temporeras de acceso peatonal (TPAR): <http://www.dot.state.mn.us/trafficeng/workzone/ADA/DRAFT-TPARGuidelines.pdf>

- Para evitar discriminar contra las personas con discapacidades, el proyecto debe incluir las siguientes disposiciones.
 - El proyecto proporciona una ruta alterna cuando las instalaciones peatonales existentes se interrumpen, se cierran o se reubican debido a una zona de TTC. Las instalaciones temporeras reproducen las características de accesibilidad presentes en la facilidad peatonal existente.
 - El proyecto utiliza barreras llenas de agua, barreras de hormigón u otros dispositivos de canalización longitudinal que son detectables para peatones con discapacidades visuales (consulte las secciones 6G.05, 6F.63, 6F.68 y 6F.71 del MUTCD). Los dispositivos detectables tienen un borde detectable continuo que cubre un área de 1.5 a 6 pulgadas sobre el suelo. Tenga en cuenta que el uso de cinta de precaución estirada entre los dispositivos de control de tránsito no es adecuado ni aceptable. Evite invadir las instalaciones peatonales con rótulos, las patas de los dispositivos o con barricadas.
 - Los dispositivos adicionales comunican mensajes de control del tránsito a personas con discapacidades visuales o de otro tipo, tales como dispositivos de información audibles o señales accesibles para peatones.

Recomendaciones en el Diseño:

- Provea un ancho mínimo de acera de 4 pies (un ancho de 5 pies es deseable), erija rampas de acera paralelas o perpendiculares con lados elevados y pendientes que no excedan 12:1, y provea espacios para pasar (un espacio mínimo de 5 pies por 5 pies cada 200 pies donde aceras temporeras de 5 pies no sean factibles. Las pendientes transversales para rampas no deben exceder 1:48 (2%).
- Mantenga una superficie firme, estable y no resbalosa para eliminar obstáculos a los usuarios de sillas de ruedas y para evitar peligros de tropiezo (cambios de elevación mayores de ¼"). Las aberturas de la superficie deben ser de no más de ½" en la dirección de desplazamiento. Asegúrese de que todos los cortes de pendiente estén nivelados e incluyen superficies de aviso detectables donde la acera temporera conecta con la calle.

Consideraciones para peatones en el campo

Construcción / Mantenimiento / Utilidades

- Los avisos públicos para proyectos de construcción incluyen información sobre cierres y desvíos peatonales dirigidos específicamente a organizaciones que representan a personas con discapacidades.
- Las fases de la construcción consideran el acceso continuo a través o alrededor del área impactada. Por ejemplo, remover las rampas de acera en las cuatro esquinas de una intersección simultáneamente va a reducir el acceso de los peatones.
- Las rutas temporeras de acceso peatonales son fácilmente accesibles y utilizables por personas con discapacidades, en la mayor medida posible, y los elementos no factibles están documentados.
- El camino está mantenido y libre de escombros y otros elementos que puedan obstruir el acceso de los peatones. Las rutas y rampas temporeras son estables con superficies no resbaladizas.
- En las intersecciones, el acceso de peatones está controlado y los dispositivos de control del tránsito notifican con antelación sobre los cierres de aceras y guías a lugares de cruces seguros, incluyendo mensajes audibles.
- El semáforo peatonal está libre de obstrucciones visuales como verjas y/o equipos de construcción.
- Rotulación y marcado de pavimento adicional están instalados, y paradas de autobuses son añadidas o reubicadas, según sea necesario.

- Las barreras físicas separan a los peatones del tránsito vehicular, y se instalan dispositivos de protección según sea necesario. Los peatones están protegidos del espacio de trabajo con barricadas detectables por bastones, y las barricadas son continuas, estables y no flexibles.

Crterios del dispositivo de campo: Considere barricadas con un borde de pie sólido que cubra un área de 1.5 a 6 pulgadas sobre el suelo. La parte superior de la barricada debe tener una altura de 36" a 42" con franjas diagonales que tengan al menos un 70% de contraste. Consulte también las referencias del MUTCD, mencionadas anteriormente, para obtener detalles adicionales.

- Los rótulos están colocados de manera que los peatones no se enfrenten con obstáculos a mitad de cuadra en o por encima de la ruta temporera de acceso peatonal. Rótulos y otros dispositivos montados a menos de 7 pies de altura en la ruta peatonal no se proyectan o invaden más de 4 pulgadas hacia la ruta peatonal accesible y temporal. La información de los rótulos se comunica a los peatones con discapacidades visuales o de otro tipo.
- Los sistemas de semáforos temporeros son modificados o instalados, e incluyen las señales para peatones y los botones pulsadores, según sea necesario. Asegúrese de que los tiempos de despeje para peatones consideren adecuadamente las velocidades de caminar y las distancias a recorrer. Asegúrese de que los botones pulsadores sean accesibles a los peatones con discapacidades.
- Las inspecciones incluyen las necesidades de los peatones durante la construcción, y se sigue un cronograma apropiado para la inspección.
- Los dispositivos de control del tránsito y el área peatonal están en condiciones buenas y seguras, y son accesibles, limpios, resistentes, firmes, lisos, continuos, detectables y no presentan riesgos de tropiezo.

Recursos útiles

2011 Proposed Accessibility Guidelines for Pedestrian Facilities in the Public Right-of-Way: <https://www.access-board.gov/guidelines-and-standards/streets-sidewalks/public-rights-of-way/proposed-rights-of-way-guidelines>

2013 Proposed Accessibility Guidelines for Pedestrian Facilities in the Public Right-of-Way; Shared Use Paths: <https://www.access-board.gov/guidelines-and-standards/streets-sidewalks/shared-use-paths/supplemental-notice>

Accessible Design for the Blind: www.accessforblind.org

Accessible Sidewalks Video Series: <https://www.access-board.gov/guidelines-and-standards/streets-sidewalks/public-rights-of-way/guidance-and-research/accessible-sidewalks-video-series>

Accommodating Pedestrians in Work Zones Webpage: <https://www.workzonesafety.org/topics-of-interest/accommodating-pedestrians/>

ADA Best Practices Tool Kit for State and Local Governments: <https://www.ada.gov/pcatoolkit/toolkitmain.htm>

ADA Best Practices Tool Kit for State and Local Governments, Chapter 6, Curb Ramps and Pedestrian Crossings: https://www.ada.gov/pcatoolkit/ch6_toolkit.pdf



Fuente: ATSSA

ADA Best Practices Tool Kit for State and Local Governments Chapter 6, Addendum: Title II Checklist: https://www.ada.gov/pcatoolkit/ch6_chklist.pdf

Applying the Americans with Disabilities Act in Work Zones: A Practitioner Guide: https://www.workzonesafety.org/training-resources/fhwa_wz_grant/atssa_ada_guide/

FHWA Pedestrian and Bicycle Safety Website: https://safety.fhwa.dot.gov/ped_bike/

Minnesota DOT Guidance for Temporary Pedestrian Access Route Facilities and Devices: <http://www.dot.state.mn.us/trafficeng/workzone/ADA/DRAFT-TPARGuidelines.pdf>

MUTCD Part 6: Temporary Traffic Control: <https://mutcd.fhwa.dot.gov/pdfs/2009r1r2/part6.pdf>

Temporary Facilities Advisory Report: <https://www.access-board.gov/guidelines-and-standards/streets-sidewalks/public-rights-of-way/background/access-advisory-committee-final-report/x03-temporary-facilities-and-construction>

U.S. Access Board (<http://www.access-board.gov>)

U.S. Access Board Guide to the ADA Standards - Chapter 4: Ramps and Curb Ramps: <https://www.access-board.gov/guidelines-and-standards/buildings-and-sites/about-the-ada-standards/guide-to-the-ada-standards/chapter-4-ramps-and-curb-ramps>

Este material se basa en el trabajo respaldado por el acuerdo de subvención de la Administración Federal de Carreteras (FHWA por sus siglas en inglés) 693JJ31750002. Todas las opiniones, hallazgos, y conclusiones o recomendaciones expresadas en esta publicación pertenecen a los autores y no reflejan necesariamente el punto de vista de la FHWA. Esta publicación no constituye una norma, especificación o regulación nacional.