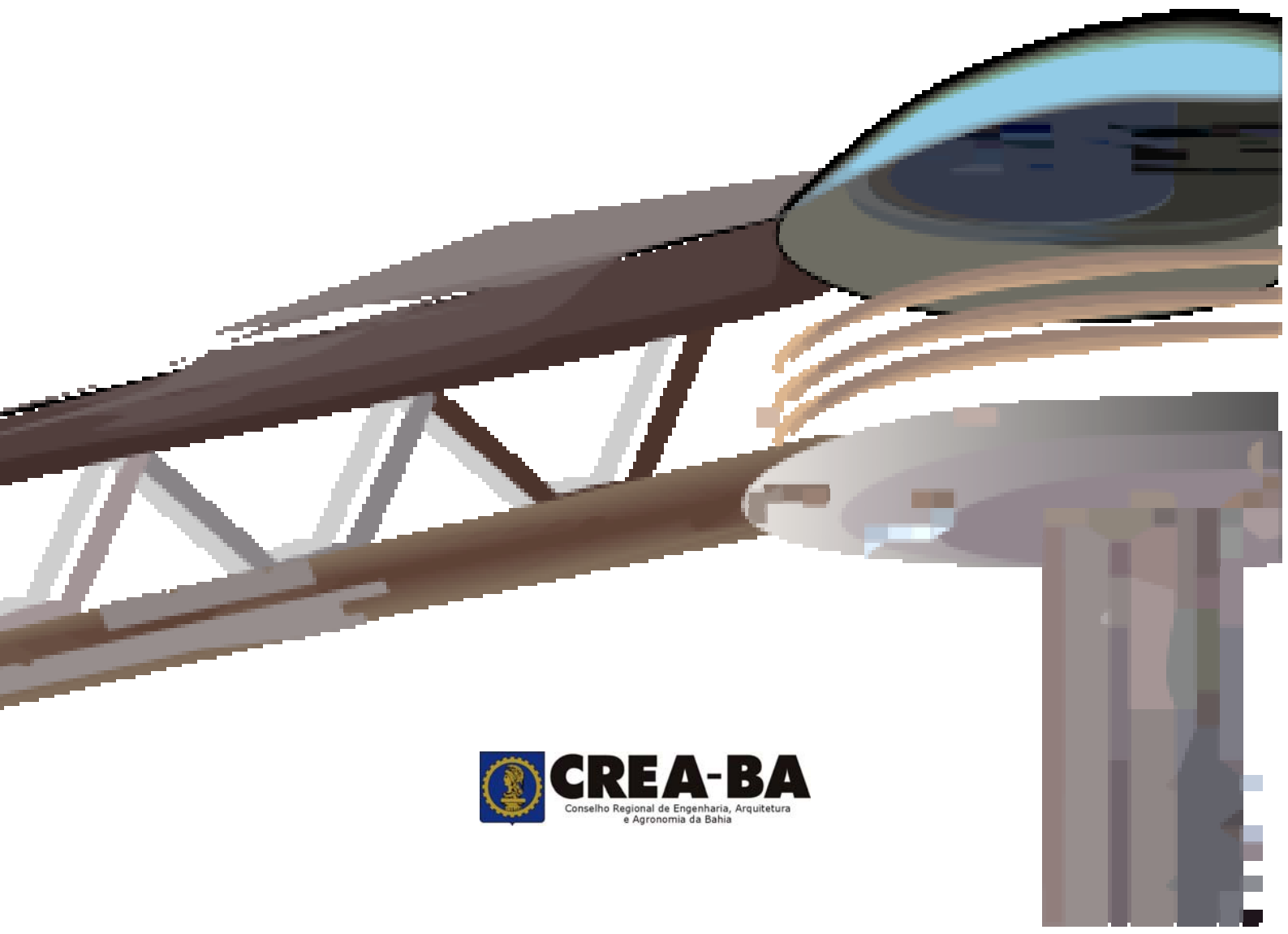


# Relatório de Vistoria Sobre Acessibilidade nas Passarelas de Salvador



GT DE ACESSIBILIDADE

**RELATÓRIO DE VISTORIA  
SOBRE  
ACESSIBILIDADE  
NAS PASSARELAS  
IGUATEMI/RODOVIÁRIA  
E  
AVENIDA TANCREDO NEVES**

**SALVADOR - BAHIA**

**Junho - 2007**

[www.creaba.org.br](http://www.creaba.org.br)

---

**Grupo de Trabalho de Acessibilidade**

Rua Prof. Aloísio de Carvalho Filho, 402 – Engenho Velho de Brotas – Salvador -BA Cep. 40.243-620  
Telefone: (71) 3453-8923 / 3453-8924 Fax: (71) 3453-8906 e-mail: [accessibilidade@creaba.org.br](mailto:accessibilidade@creaba.org.br)

## GT DE ACESSIBILIDADE

### Participantes da Vistoria:

**Antônio Carlos Barbosa – SEDES-COAP**  
**Cíntia Regina - CREA-BA**  
**Eduardo Matos de Quadros – CREA – BA**  
**Elizabete Gândara - IPAC**  
**Evangel Vale dos Santos Júnior – ARCCA/COCAS**  
**Fábio Ricardo Oliveira da Silva – CREA-BA**  
**Giesi Nascimento dos S. Filho – CREA-BA**  
**Heron Silva Cordeiro – VIDA BRASIL/COCAS**  
**Islândia C. Costa – VIDA BRASIL/COCAS**  
**Joaquim Laranjeira da S. Neto – Projeto Cidadão**  
**Jonas Amorim de Lima – CREA-BA**  
**Jonas Dantas dos Santos – CREA-BA**  
**Luiza Câmara – ABADEF/COCAS**  
**Raimundo Nonato Miranda Ribeiro – SEPLAM/FMLF**  
**Rita Beatriz Trinchão de Farias – CREA-BA**  
**Sora Brito Maia – CREA – BA**  
**Suraia Maria da Silva – CREA-BA**  
**Telma Virgínia P. Brito – SEPLAM/FMLF**  
**Wilson Cruz – ABADEF/COCAS**

## SUMÁRIO

Introdução.....	04
Histórico.....	05
Desenvolvimento.....	06
Exames.....	06
Vistoria das passarelas.....	07
Conclusão .....	10
Anexos .....	13

I – Lei nº 5.907/2001

II – Decreto nº 13.251/2001

III – Planta de localização das passarelas

IV - Quadro fotográfico

V – Relação dos Componentes do GT de Acessibilidade

VI – Roteiro básico para vistoria sobre mobilidade acessível em passarelas -

*Check list*



## GT DE ACESSIBILIDADE

### INTRODUÇÃO:

O Grupo de Trabalho de Acessibilidade do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia - CREA-BA com vistas ao cumprimento de suas metas de trabalho para o corrente ano, deliberou por realizar uma Fiscalização Preventiva Integrada (FPI) em algumas Passarelas em nossa cidade, com o objetivo de verificar “*in loco*” a situação das mesmas, no que se refere à Acessibilidade, visando o cumprimento das normas previstas no Decreto Federal nº 5.296/04 e na norma NBR 9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

O Conselho tem recebido denúncias de usuários e pessoas com deficiência e mobilidade reduzida que encontram dificuldades em utilizar as passarelas, em face das inclinações elevadas e da falta de outras alternativas que facilitem a circulação, daí a pertinência de sensibilizar o poder público e a sociedade em geral para a necessidade de se avaliar as soluções arquitetônicas e urbanísticas que têm sido postas como alternativas para os cidadãos, independentemente de sua condição física ou sócio-econômica, bem como para a problemática decorrente das construções destes equipamentos urbanos, que se proliferam em nossa cidade.

O Decreto Federal nº 5.296/2004, em seus artigos 15 e 16, estabelece o que segue:

***“Art. 15. No planejamento e na urbanização das vias, praças, dos logradouros, parques e demais espaços de uso público, deverão ser cumpridas as exigências dispostas nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.***

***§ 1º Incluem-se na condição estabelecida no caput:***

***I - a construção de calçadas para circulação de pedestres ou a adaptação de situações consolidadas;***

***II - o rebaixamento de calçadas com rampa acessível ou elevação da via para travessia de pedestre em nível; ...”***

***“Art. 16. As características do desenho e a instalação do mobiliário urbano devem garantir a aproximação segura e o uso por pessoa portadora de deficiência visual, mental ou auditiva, a aproximação e o alcance visual e manual para as pessoas portadoras de deficiência física, em especial aquelas em cadeira de rodas, e a circulação livre de barreiras, atendendo às condições estabelecidas nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.***

Portanto, estes equipamentos urbanos devem atender aos princípios do Desenho Universal, tendo como referência as normas técnicas de acessibilidade da ABNT da (NBR 9050) e serem construídos ou adaptados, caso já existam, de forma a se adequarem aos critérios estabelecidos.

Ressalte-se, que o cumprimento destas determinações legais está sujeito a prazos fixados no referido diploma legal (Decreto federal nº 5.296/04) que findarão em 04/12/2007 e a não observância poderá incorrer em medidas judiciais, as quais poderão ser evitadas se adotadas as providências saneadoras cabíveis.

Com esta iniciativa, pretende-se possibilitar à diversidade da população soteropolitana o direito legítimo de ir e vir, com segurança, conforto e autonomia, no uso dos equipamentos públicos, em particular às passarelas.



## GT DE ACESSIBILIDADE

### **HISTÓRICO DAS PASSARELAS:** Fonte: COCAS / VIDA BRASIL.

As passarelas foram idealizadas para solucionar a conflituosa travessia de pedestres nas principais avenidas da cidade de Salvador, em meados dos anos 80 a Prefeitura de Salvador implantou um conjunto de passarelas em estrutura de aço e placas pré-moldadas de argamassa armada. Nesta solução os pedestres acessam as passarelas suspensas sobre as avenidas através de rampas. Deste modo ocorre a separação entre os fluxos de pedestres e de veículos.

Desde a sua instalação, as passarelas têm contribuído para resolução de parte dos problemas de circulação, permitindo a transposição segura entre os espaços cortados por importantes avenidas da cidade e de forma criativa um sistema de ligação entre as partes altas dos bairros cortados pela Av. Mário Leal Ferreira, (Av. Bonocô), além de se consolidarem como equipamentos esteticamente agradáveis na paisagem da cidade.

Porém, ao analisar as passarelas em sua eficácia e funcionalidade para transposição segura da totalidade da sua população, se verifica que, da forma em que se encontram construídas, em algumas situações, também se constituem em barreiras urbanas para o grupo da população formada por pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida que circulam na cidade.

Nas passarelas existentes as rampas de acesso não apresentam inclinação e patamares de acordo com o estabelecido pela NBR 9050, da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, para o uso por pessoas com deficiência física e mobilidade reduzida. O resultado disso é que pessoas em cadeiras de rodas, muletas e idosos, não podem, de forma livre e independente, circular nas principais ruas e avenidas, onde estes equipamentos se apresentam como único meio de travessia.

Atualmente estão sendo realizadas obras para melhorar o trânsito no Complexo Viário de Salvador, nos trechos da Av. Paralela, Av. Tancredo Neves, Shopping Salvador e Hospital Sarah Kubitschek e novas passarelas com as mesmas características continuam sendo construídas.

Considerando a solução de travessia com o uso de passarelas elevadas, enquanto se mantém os automóveis em nível, o pedestre é deslocado e este é forçado a subir longas rampas, fazendo esforço físico com maior gasto de energia em comparação com a travessia nas faixas de pedestre na pista. Esta solução não está contemplando os parâmetros quanto às inclinações, estando em desacordo com a legislação vigente.

Acrescenta-se a isso nítida priorização do uso do automóvel em detrimento do pedestre indo na contramão das orientações de programas do Ministério das Cidades para promoção da mobilidade mais justa e segura para pobres e grupos em estado de desvantagem na sociedade, como é o caso das pessoas com deficiência.

No caso de Salvador, cidade com difícil topografia, e ladeiras acentuadas, até mesmo para os veículos automotivos, a criação de mais rampas com elevada inclinação só vem a agravar a situação de locomoção da população com algum tipo de deficiência.



## GT DE ACESSIBILIDADE

### DESENVOLVIMENTO:

O Grupo de Trabalho de Acessibilidade do CREA-BA deliberou por realizar a vistoria, por amostragem, em duas passarelas de modo a representar a situação real das mesmas, tomando como referência uma construção antiga e outra nova, com o objetivo de diagnosticar *“in loco”* a situação existente. Desta forma, foram escolhidas, aleatoriamente, as passarelas em frente ao Shopping Iguatemi, que liga o Shopping Iguatemi à Estação Rodoviária, com mais de 20 anos de construída, fotos nº 01 a 04, e a passarela recém inaugurada na Avenida Tancredo Neves, próxima ao Jornal A Tarde e a Casa do Comércio, foto nº 05.

A FPI foi realizada no dia 04 de junho de 2007, às 09h, com local de encontro em frente ao Shopping Iguatemi, tendo-se como premissa, além da participação de técnicos, a participação de pessoas com deficiência - cadeirantes, de muletas (mobilidade reduzida) e deficiente visual, a fim de possibilitar ensaios vivenciais demonstrativos das dificuldades encontradas na ascensão, circulação e descida das passarelas.

Antecipadamente, foi elaborado pelo GT um roteiro *“check list”* contemplando os diversos aspectos a serem observados, conforme as normas técnicas vigentes, constante dos anexos do presente. Também foi elaborado um gabarito baseado na inclinação de 8,33% (oito, vírgula trinta e três por cento) como guia para balizar as verificações *“in loco”* da inclinação real encontrada nas passarelas. Utilizou-se de trenas, máquinas de calcular, e máquinas fotográficas para os registros e cálculos necessários.

### EXAMES:

As passarelas vistoriadas possuem pilares com fuste e cogumelo de concreto armado, foto nº 01, sobre estes e estão assentadas em estruturas metálicas treliçadas apoiadas em plataformas circulares, (patamares), que possibilitam mudanças angulares na variação de direção. Estas estruturas treliçadas permitem vencer grandes vãos sobre as avenidas por onde circulam os pedestres nessas travessias, fotos nº 03 e 04. Os pisos são constituídos de placas pré-moldadas em argamassa armada e apoiam-se transversalmente na estrutura.

A cobertura da passarela é formada por peças pré-moldadas em argamassa armada, na forma de abóbada, nos trechos retos e em forma de cúpula nas plataformas dos pilares. Esta cobertura recebe uma pintura de acabamento a base de poliuretano, foto nº 01.

As dimensões das passarelas são variadas em função dos trechos a serem vencidos, existindo algumas com várias ramificações a exemplo da passarela Iguatemi / Rodoviária que também interliga à Estação de Transbordo de ônibus no local e ao Serviço de Atendimento ao Cidadão – SAC, gerando maior demanda de usuários e, conseqüentemente, necessidade de revisão de sua demanda, fotos nº 02, 03 e 04.

Fonte DESAL – Companhia de Desenvolvimento Urbano de Salvador ([www.desal.salvador.ba.gov.br](http://www.desal.salvador.ba.gov.br)).



## GT DE ACESSIBILIDADE

### VISTORIA DAS PASSARELAS – PROBLEMAS OBSERVADOS:

#### A - PASSARELA IGUATEMI / RODOVIÁRIA

Foram diagnosticados os seguintes problemas:

- 1. Pavimentação** - Estado de conservação precário, com piso antiderrapante apenas quando seco. Na condição molhada apresenta-se escorregadio para usuários de muletas e dispositivo sobre rodas. As ranhuras das placas de piso oferecem resistência ao movimento das bengalas usadas pelas pessoas com deficiência visual. Foram constatadas algumas placas desniveladas e desalinhadas em decorrência da falta de manutenção e uso inadequado, fotos nº 09 e 10, 18 e 19. Faz-se necessário rever a pavimentação e promover sua manutenção periódica.
- 2. Dimensionamento** – A inclinação observada na rampa de acesso à passarela do Iguatemi/Rodoviária foi de 17%, muito além do desejável (8,33%), fotos nº 13, 14 e 15. A largura de 2,14m era compatível com o fluxo existente na época da implantação. A situação fica agravada em decorrência da ocupação por vendedores ambulantes e pedintes, ocasionando, nos momentos de maior fluxo, desconforto, insegurança e pânico para alguns usuários, fotos nº 07 e 08. A demanda de fluxo de pedestres no local é muito maior do que a capacidade de atendimento por um único exemplar deste tipo de passarela, portanto é desejável pensar outras alternativas de circulação nesta área tão importante para a cidade a fim de atender à demanda de usuários, além de projetar esta demanda para o futuro, fotos nº 07, 08 e 09.
- 3. Obstáculos** – Presença de muitos ambulantes junto ao lanço de acesso à Estação Rodoviária e ponto de ônibus; desníveis da ordem de 5 cm entre o passeio e o início da rampa na maioria dos acessos com dificuldade de uso por parte dos cadeirantes e pessoas com mobilidade reduzida. Necessidade de retirada dos ambulantes e nivelamento na porção inicial dos lanços, fotos nº 09, 19, 20 e 23.
- 4. Guarda corpo** - Apresenta altura de 90 cm e diâmetro de 3”, o que não atende às normas vigentes ocasionando desconto para os usuários e risco de queda na via transposta. Estas proteções laterais também não oferecem segurança às crianças. Faz-se necessário um estudo para melhorar as condições de segurança e conforto aos usuários.
- 5. Corrimão** - Apresenta alturas a partir do piso de 30, 60 e 90 cm e diâmetros de 2” e 3”. Não atende ao estabelecido pela NBR 9050, fotos nº 22 e 27. Faz-se necessário um estudo para melhorar as condições de segurança e conforto aos usuários.
- 6. Iluminação** – Apresenta pontos de iluminação, porém não foram avaliados em decorrência do horário da vistoria.



## GT DE ACESSIBILIDADE

- 7. Segurança pública** – Não foi verificado, no momento da vistoria, policiamento no local.
- 8. Sinalização** – Constatou-se falta de sinalização tátil e em “*Braille*”, bem como ausência de sinalização nas mudanças de direção, o que dificulta e desorienta o deslocamento autônomo das pessoas com deficiência visual.

De uma maneira geral, não foi observada a existência de rotas acessíveis que promovam a integração da passarela com os pontos de chegada e de destino que atendam as necessidades das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

### B - PASSARELA SOBRE A AVENIDA TANCREDO NEVES

Foram observados os seguintes problemas:

- 1. Pavimentação** – Apresentava-se em perfeito estado de conservação com piso em placas de alvenaria armada, com ranhuras no sentido perpendicular ao deslocamento, o que dificulta a circulação dos deficientes visuais, foto nº 33. Apresentava-se antiderrapante apenas quando seco, na condição molhada torna-se escorregadio para usuários de muletas e dispositivo sobre rodas. Observou-se que na saída da passarela, no acesso ao shopping Salvador, o piso da calçada era em pedra portuguesa em mau estado de conservação e a rampa de acesso à travessia na rua possuía inclinação muito elevada (18,2%) e largura da rampa de 1,10m, fora das normas técnicas, foto nº 31. Faz-se necessário, rever o tipo de pavimentação e promover sua manutenção periódica.
- 2. Dimensionamento** – Apresentava inclinação variável nos diversos lanços das rampas. Foram encontradas as seguintes inclinações: 12% (ao lado do Jornal A Tarde), 15,3% (ao lado da Casa do Comércio) e 8,3% (Casa do Comércio / saída para acesso ao Shopping Salvador). A largura de 2,10 m compatível com o fluxo existente. A cobertura sem beiral não protege das chuvas. Faz-se necessário uma revisão do projeto para reduzir as inclinações das rampas, possibilitando o uso com autonomia, conforto e segurança à diversidade dos usuários, foto nº 33.
- 3. Guarda corpo** – Possui altura de 90 cm e diâmetro de 3”. Independente das alturas técnicas estabelecidas pelas normas vigentes, em se tratando destas passarelas e da demanda atual, os usuários ficam expostos a situações de desconforto com risco de queda na via transposta. Estas proteções laterais também não oferecem proteção para a crianças, foto nº 32.
- 4. Corrimão** – Apresentava alturas variáveis de 30, 60 e 90 cm e diâmetros de 2” e 3”. Não atendem ao estabelecido pela NBR 9050. Faz-se necessário um estudo para melhorar as condições de segurança e conforto aos usuários, foto nº 33.
- 5. Iluminação** – A iluminação existente não foi avaliada em decorrência do horário da vistoria.



## GT DE ACESSIBILIDADE

6. **Sinalização** – Constatou-se falta de sinalização tátil e em “*Braille*”, bem como ausência de sinalização nas mudanças de direção, o que dificulta e desorienta o deslocamento autônomo das pessoas com deficiência visual. Faz-se necessário implantar um sistema de sinalização e comunicação que contemple a diversidade de usuários das passarelas.
7. **Segurança Pública** – Existia policiamento no local, no momento da vistoria.
8. **Obstáculos existentes** – No acesso à passarela, próximo ao jornal A Tarde, verificou-se a existência de um ponto de ônibus no mesmo nível do acesso à passarela, bem como uma lixeira mal posicionada que pode dificultar a circulação das pessoas.

Existe travessia de pedestre sem semáforo (fora retirado). A travessia de pedestre possui rampa de um lado sem a correspondente do outro lado da rua, fotos nº 28, 29, 30. A continuação da faixa de travessia de pedestres, na via, e rampa de acesso à calçada no lado oposto ao ponto de parada de ônibus, (lado próximo ao Jornal A Tarde), após a retirada da sinalização é um fator de insegurança para aqueles que têm dificuldade em acessar a passarela.

Na vistoria, não foi possível verificar a existência de rotas acessíveis que promovam a integração da passarela com os pontos de chegada e de destino das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.



## GT DE ACESSIBILIDADE

### CONCLUSÃO:

Diante do exposto e das evidências observadas “*in loco*”, os signatários do presente, concluem que as passarelas localizadas em frente ao Shopping Iguatemi fazendo a ligação Estação Rodoviária ao shopping Iguatemi e a que faz a travessia sobre a Avenida Tancredo Neves, próxima ao jornal “A Tarde” e à Casa do Comércio, Salvador – BA, apresentam problemas nos aspectos analisados, especialmente relacionados à acessibilidade, conforme segue:

#### 1. Manutenção:

##### 1.1 – Passarela Iguatemi/Rodoviária:

A falta de manutenção preventiva, uma exigência determinada pela Lei nº 5.907/2001, regulamentada pelo Decreto nº 13.251/2001 (cópias em anexo), nas passarelas de Salvador, como pôde ser verificada na vistoria, por amostragem, feita em dois desses equipamentos na área do Iguatemi e Avenida Tancredo Neves, vem causando prejuízo e riscos para seus usuários. Podemos observar as más condições dos pisos em placas de argamassa armada e da estrutura com trechos em que a armadura esta exposta. Contribui também para o desgaste do equipamento a necessidade de redimensionamento da passarela, o grande fluxo de pessoas, cerca de 70 mil pessoas/dia, carrinhos de mão, bicicletas entre outros, que utilizam esses dispositivos, além da grande concentração de ambulantes o que dificulta a circulação.

##### 1.2 – Passarela sobre a Avenida Tancredo Neves:

A Passarela situada na Avenida Tancredo Neves não apresentava problemas decorrentes de falta de manutenção, pois fora recentemente, inaugurada.

#### 2. Acessibilidade:

Após análise dos problemas detectados, constatou-se que as Passarelas não são acessíveis com autonomia para a diversidade da população, pois apresentam inclinação, acima dos percentuais indicados pela norma (NBR 9050), que recomenda a inclinação de 8,33%, sujeitando as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, os idosos, gestantes e crianças ao constrangimento e grande esforço físico, na utilização das rampas de acesso e chegada.

Constatou-se na vistoria que serão necessárias intervenções por parte do poder público, no que diz respeito à instalação de passarelas de forma a atender às exigências de acessibilidade para que estas não se tornem obstáculos ou barreiras de percurso para a diversidade do público usuário, ao invés de ser uma solução arquitetônico-urbanística, como esperado.

Recomenda-se a adequação das passarelas, mediante a elaboração de um projeto completo de acessibilidade e mobilidade urbana, incluindo além da participação conjunta de profissionais, devidamente habilitados, do poder público, dos técnicos da prefeitura e a vivência das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida que muito podem contribuir com sua experiência na utilização adequada desses equipamentos urbanos.



## GT DE ACESSIBILIDADE

O Projeto deverá contemplar os critérios estabelecidos nas normas técnicas e legislação urbanística vigente, (NBR 9050 da ABNT, Lei federal nº 5.296/2004 e LOUS), tendo como parâmetros de dimensionamento: os fluxos de pessoas, a inclinação acessível, corrimãos e guarda-corpos nas alturas que atendem a todas as necessidades antropométricas, especificações adequadas de pisos (pista tátil) e materiais que favoreçam a circulação das pessoas com autonomia, segurança e conforto, apresentar comunicação visual que atenda à diversidade dos usuários, incorporando, soluções em caráter definitivo para resolução do problema, caso contrário, a população continuará sendo prejudicada em seu direito básico e constitucional de ir e vir.

De forma geral, serão necessárias intervenções por parte do poder público, no que diz respeito ao projeto, à construção, instalação e adequação das passarelas para que estas não se tornem obstáculos ou barreiras de percurso para a diversidade do público usuário, ao invés de ser uma solução arquitetônica/urbanística.

### 11 – ANEXOS:

Anexo ao presente segue planta de localização das Passarelas, bem como quadro fotográfico contendo 23 (vinte e três) fotos dos equipamentos vistoriados, que ilustram e registram os fatos detectados no momento da vistoria.

Nada mais digno de registro, concluem os signatários, que datam e assinam.

Salvador (BA), 14 de junho de 2007.

**Jonas Dantas dos Santos – Coordenador da FPI**  
Presidente do CREA-BA

**Giesi Nascimento dos Santos Filho – CREA-BA**  
Arquiteto e Engenheiro Civil – CREA-BA nº 15.824-D

**Telma Virgínia P. Brito – SEPLAM/FMLF**  
Arquiteta e Engenheira civil – CREA-BA nº 10.201 - D

**Heron Silva Cordeiro – VIDA BRASIL / COCAS**  
Arquiteto – CREA-BA nº 26.707 - D

**Islândia Conceição Costa - VIDA BRASIL / COCAS**  
Arquiteta CREA-BA 26.706 - D



## GT DE ACESSIBILIDADE

**Eduardo Matos de Quadros - CREA-BA**  
Engº Civil, Sanitarista e de Segurança do Trabalho – CREA-BA nº 20.681 - D

**Evangel Vale dos Santos Júnior**  
ARCCA / COCAS

**Rita Beatriz Trinchão – CREA- BA**  
Técnico de Fiscalização – CREA-BA nº 25.274-TD

**Jonas Amorim de Lima – CREA-BA**  
Técnico de Fiscalização – CREA-BA

**Fábio Ricardo Oliveira da Silva – CREA-BA**  
Técnico de Fiscalização - CREA-BA nº 30.135 - TD

**Joaquim Laranjeiras da S. Neto**  
Projeto Cidadão

**Antônio Carlos Barbosa**  
SEDES/COAP

**Luíza Câmara**  
ABADEF

**Wilson Cruz**  
COCAS/ABADEF

**Elizabete Gândara – IPAC**  
Arquiteta CREA-BA nº 11.786 - D



GT DE ACESSIBILIDADE

**ROTEIRO BÁSICO PARA VISTORIA SOBRE MOBILIDADE ACESSÍVEL EM  
PASSARELAS – CHECK LIST**

**SALVADOR - BA**

**1 . PASSARELAS**

**1.1 Pavimentação**

• **Estado de Conservação**

Bom ( ) Regular ( ) Ruim ( ) Péssimo ( )

• **Características**

Antiderrapante ( ) Derrapante ( )

**1.2. Dimensionamento**

• **Inclinação longitudinal**

Até 8,33% ( ) Acima de 8,33% ( ) Não observada ( ) De \_\_\_\_\_

• **Largura x Fluxo**

Acima de 1,20m ( ) Acima de 1,50m ( ) acima de 2,00m ( ) Não observada ( )  
De \_\_\_\_\_

• **Cobertura**

Com beiral ( ) Sem beiral ( ) Sem cobertura ( ) Não observada ( )

**1.3. Obstáculos**

Irregularidades ( ) Rampas ( ) Batentes ( ) Ondulações ( ) Buracos ( ) placas  
publicitárias ( ) Camelôs ( ) Lixeiras ( ) Postes ( )

Outros \_\_\_\_\_

**1.4. Guarda-Corpo**

altura < 1,10m ( ) Altura > 1,10m ( ) Com proteção ( ) Sem proteção ( )

Outros \_\_\_\_\_

**1.5. Corrimão**

Altura ≥ 90 cm ( ) Altura < 90 cm ( ) Diâmetro > 3" ( ) Diâmetro < 3" ( )

Inexistente ( ) Outros ( ) Especificar \_\_\_\_\_

**1.6. Iluminação**

Existente ( ) Não existente ( ) Funciona ( ) Não Funciona ( )

**1.7. Acessibilidade**

Guias de balizamento ( ) Funcionalidade ( ) Sinalização de alerta no piso ( )

Comprimento x patamares \_\_\_\_\_ Rampas (incl. %) \_\_\_\_\_

**1.8. Acessos**

Chegada a passarela \_\_\_\_\_ Sinalização de alerta piso da entrada \_\_\_\_\_

Existência de Pontos de ônibus \_\_\_\_\_ Existência de obstáculos \_\_\_\_\_



## GT DE ACESSIBILIDADE

### 1.9. Desenho Universal

Distâncias percorridas \_\_\_\_\_

Uso por qualquer pessoa \_\_\_\_\_

Independência de locomoção \_\_\_\_\_

Existência de Corrimão \_\_\_\_\_

Fotos \_\_\_\_\_

Tempo de deslocamento \_\_\_\_\_

Proteção contra intempéries \_\_\_\_\_

Telefone de emergência \_\_\_\_\_

#### **Observação:**

Os obstáculos devem ser medidos (cadastramento) e locados em planta.

Levantamento fotográfico mostrando os equipamentos existentes e os locais onde estão instalados.