

Estacionamientos Accesibles

Los estacionamientos para personas con discapacidad son espacios de uso exclusivo e indispensables para apoyar y permitir las actividades de la vida diaria de las personas con discapacidad. En Chile, el requisito para ocupar estos estacionamientos es dejar visible, en el interior del vehículo, la credencial del Registro Nacional de la Discapacidad. Para que estos lugares sean respetados se requiere, no solo de conciencia social, sino también que se cumplan los requisitos de diseño, los cuales apoyarán su buen uso y los harán útiles a quienes lo necesitan.

NÚMERO DE ESTACIONAMIENTOS PARA PcD

Respecto a la cantidad de estacionamientos accesibles, existen diferentes requisitos de número de acuerdo al lugar y que van en relación al total de estacionamientos existentes o proyectados:

► N° DE ESTACIONAMIENTOS EN PROPIEDADES PRIVADAS DE USO PÚBLICO

El número de estacionamientos para personas con discapacidad exigidos en **lugares privados de uso público**, como estacionamientos de superficie o subterráneos en centros comerciales, supermercados, edificios de vivienda, etc. debe responder a la siguiente tabla:

OGUC Art. 2.4.2.

DOTACIÓN DE ESTACIONAMIENTOS	N° DE ESTACIONAMIENTOS PARA PcD
Desde 1 hasta 20	1
Sobre 20 hasta 50	2
Sobre 50 hasta 200	3
Sobre 200 hasta 400	4
Sobre 400 hasta 500	5
Sobre 500	1 % total, aproxima las cifras decimales al N° siguiente

► N° DE ESTACIONAMIENTOS DE VISITA EN EDIFICIOS DE DEPARTAMENTOS

Los edificios colectivos de vivienda deben contemplar al menos un estacionamiento para personas con discapacidad como parte de la exigencia de estacionamientos de visitas. OGUC Art. 2.4.2



► N° DE ESTACIONAMIENTOS EN LA VÍA PÚBLICA:

El número total de estacionamientos para personas con discapacidad en la vía pública está regulado en la Ley de Tránsito, indicando que:

*“En todas las vías públicas en que esté permitido estacionar, gratuitamente o no, las municipalidades deberán establecer **dos estacionamientos por cada tres cuadras**, destinados exclusivamente al uso de cualquier persona con discapacidad, los que deberán estar debidamente señalizados o demarcados.” Ley N° 18.290, de Tránsito.*



La ubicación de los estacionamientos reservados para personas con discapacidad debe priorizar aquellos lugares donde se congregan mayor cantidad de vecinos: oficinas municipales, parques, plazas, playas, colegios, universidades, centros comerciales, centros deportivos, estadios, centro de eventos, iglesias, teatros, consultorios, hospitales, etc.

► N° DE ESTACIONAMIENTOS EN NUEVOS PROYECTOS DE ESPACIOS PÚBLICOS

Los proyectos de nuevos **espacios públicos** o de los que se remodelen deben considerar a lo menos el 1% de éstos para personas con discapacidad, con un mínimo de uno. Esta cuota de estacionamientos debe estar agrupada en una misma zona y dispuesta de tal manera que permita acceder o salir del vehículo en forma libre y segura, especialmente a personas en silla de ruedas. **La conexión debe realizarse directamente desde la franja de maniobra hacia la circulación peatonal. La calzada no se considera como un área segura para acceder o salir del vehículo.** OGUC Art. 2.2.8 N°10



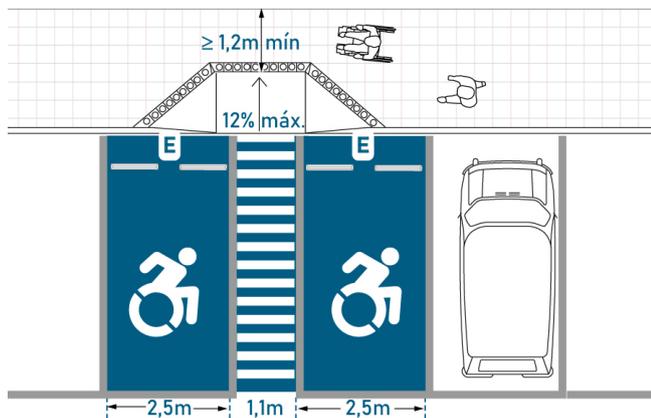
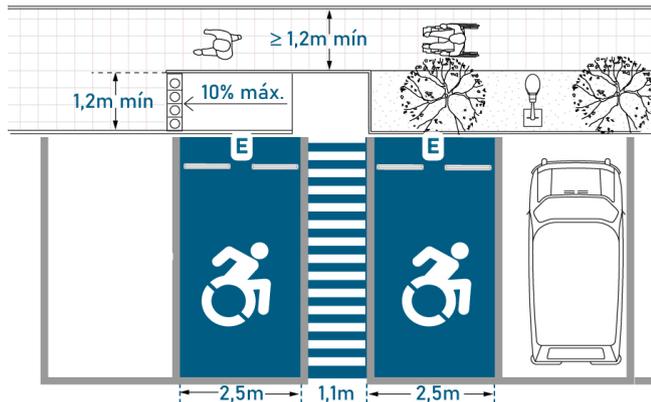
REQUISITOS PARA EL DISEÑO DE ESTACIONAMIENTOS ACCESIBLES

Un estacionamiento para personas con discapacidad debe medir **5 m de largo por 2,5 m de ancho más una franja de maniobra de 1,1 m de ancho.**

Cuando se proyectan dos estacionamientos, la franja de maniobra puede ser compartida entre ambos espacios. Esta franja es la que permite las maniobras de ascenso y descenso del automóvil. A partir de esta franja de 1,1 m de ancho se comunican los estacionamientos mediante una ruta accesible hasta la vereda o acceso a la edificación. Si la ruta invade espacio vehicular debe demarcarse en el pavimento para dar la debida prioridad y seguridad al peatón. (Art. 2.2.8 #10 y 2.4.2 OGUC).

► **DISEÑO | ESTACIONAMIENTOS PERPENDICULAR A LA CALZADA:**

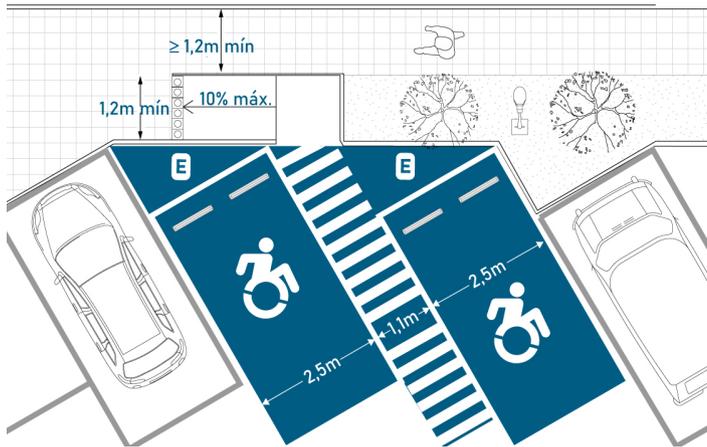
La ejecución de estacionamientos perpendiculares o diagonales a la calzada resultan más simples de implementar para dar la necesaria conexión hasta los accesos, veredas o circulaciones peatonales.



La franja intermedia se utiliza para las maniobras de ascenso y descenso del automóvil. Este espacio debe conectarse sin desniveles hasta la vereda, accesos a la edificación o ascensores en caso de subterráneos.

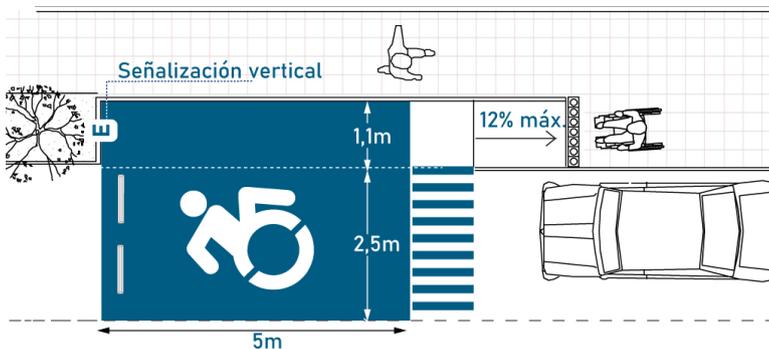


► **DISEÑO | ESTACIONAMIENTO DIAGONAL A LA CALZADA:**



► **DISEÑO | ESTACIONAMIENTO PARALELO A LA CALZADA:**

La ejecución de este tipo de estacionamiento paralelo a la calzada debe considerar lugares donde el ancho de la vereda o la calzada permitan sumar los 1,1 m adicionales al ancho del estacionamiento para generar una franja de maniobra y conectar hacia la vereda para otorgar las condiciones de seguridad necesarias a una persona en silla de ruedas.



► PENDIENTES EN ESTACIONAMIENTOS

La pendiente de la superficie sobre la cual se disponen los estacionamientos para personas con discapacidad, incluida la franja de circulación segura, no puede ser superior al 2% tanto en el sentido transversal como longitudinal.

Si el estacionamiento se ubica en un lugar con pendiente, tanto en sentido transversal como longitudinal, la persona no podrá efectuar las maniobras de ingreso o salida del auto. La silla de ruedas no tendrá la suficiente estabilidad para dichas maniobras corriendo el riesgo de la caída de la persona.



Foto izq: Estacionamiento para personas con discapacidad emplazado sobre una superficie con alta pendiente longitudinal. Foto der: Estacionamiento dispuesto sobre una superficie plana.

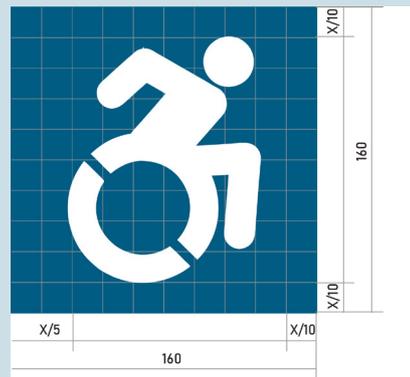
► DESTACAR, SEÑALIZAR Y DEMARCAR

Un estacionamiento bien señalizado y demarcado inhibe el mal que se puede dar a estos espacios.

- El color azul en el pavimento logra espacios destacados (recomendación de Conaset también para estacionamientos de este tipo en la vía pública).
- En el pavimento se debe demarcar el símbolo internacional de accesibilidad.
- Se requiere una señalización vertical que no obstruya la franja de circulación hacia la ruta accesible. Esta debe incluir el requisito de uso: “Con Credencial Registro Nacional de la Discapacidad” (No añadir textos como “exclusivo discapacitados” u otros similares.)



Fig izq: Sugerencia señalización vertical para estacionamientos privados de uso público Fig der: Señalización oficial para la vía pública (Conaset)



Demarcación pavimento



► CONEXIÓN DE ESTACIONAMIENTOS HACIA VEREDA O ACCESOS

Un **itinerario o ruta accesible** debe asegurar la comunicación expedita y sin desniveles hacia la vereda, accesos a edificios o ascensores. Esto se logra mediante la prolongación de la demarcación de la franja intermedia de los estacionamientos (tipo “paso de cebra”) que se extiende hasta el acceso. **Esta extensión mantiene el ancho de 1,1 m de la franja intermedia.** De esta manera se otorga preferencia y seguridad a las personas con discapacidad cuando necesiten desplazarse por espacios de circulación vehicular. Si existieran diferencias de nivel entre el estacionamiento y la vereda o el acceso, estos desniveles deben ser salvados mediante rampas de pendiente recomendada de un 8% como máximo.



► CONDICIONES ADICIONALES DE ACCESIBILIDAD ESTACIONAMIENTOS SUBTERRÁNEOS O EN ALTURA

Adicionalmente a las exigencias de dimensiones y señalizaciones indicadas, existen buenas prácticas que favorecen el uso de estacionamientos para PcD en subterráneos o edificios de estacionamientos:



► **Señalizar en el acceso** al subterráneo o edificio de estacionamientos el nivel y dirección donde se encuentran ubicados los estacionamientos para personas con discapacidad.

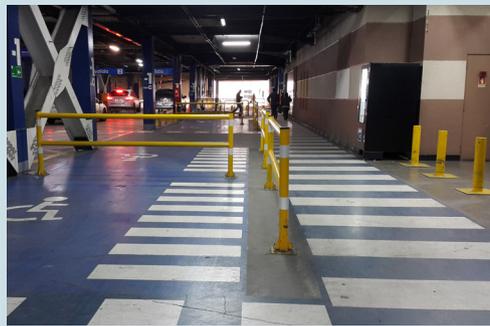
► **Agrupar los estacionamientos para personas con discapacidad** en un sólo sector y en el nivel más cercano al nivel de la calle. La razón para agrupar estos espacios considera que frente a situaciones de emergencia, como terremotos, incendios o fallo de ascensores, las personas con movilidad reducida puedan ser evacuadas en forma manual y lo más expedita posible.

► **Asegurar la conexión a través de una ruta accesible**, sin desniveles y lo más cercana posible al acceso o ascensores del edificio prolongando la franja intermedia de los estacionamientos (tipo “paso de cebra”) hasta el acceso o ascensores.

► **Ubicar el sistema de pago de ticket en el mismo nivel** que los estacionamientos para PcD, para evitar que la persona deba trasladarse a otros piso para realizar el pago.

► El sistema de pago debe **considerar alturas adecuadas para introducir dinero** y recibir el ticket desde una silla de ruedas (máx. 1,20 m)

► Considerar un **tiempo mínimo de 20 minutos para el abandono del lugar** luego de cancelar el ticket. Una persona en silla de ruedas requiere al menos de 5 minutos solamente para subir al auto y guardar su silla.

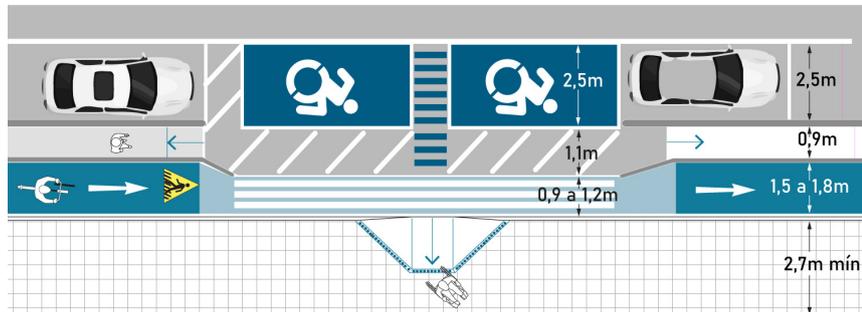


Estacionamientos subterráneos que conectan los espacios exclusivos para Pcd con los accesos y ascensores. Foto der: Las cajas de pago o máquinas de pago requieren de alturas adecuadas de uso por parte de personas en silla de ruedas.

ESTACIONAMIENTOS PCD Y CICLOVÍAS

Los estacionamientos estándares ubicados entre la calzada y una ciclovía tienen que considerar una franja adicional para descender en forma segura del automóvil. Esto cobra especial relevancia al pensar en padres que deben bajar un coche y niños u otras maniobras que requieren de un espacio adicional al estacionamiento. En el caso de un estacionamiento para personas con discapacidad se deben considerar los requisitos normativos de espacio de maniobra y conexión a la vereda.

- ▶ Es necesario reducir el ancho de la ciclovía en el tramo de conexión con la vereda para lograr el espacio necesario. El ancho de la ciclovía puede alcanzar los 0,9 m a 1,2 m en el tramo adyacente al área de los estacionamientos para personas con discapacidad. La precaución por el angostamiento ayuda a advertir la zona de preferencia del cruce peatonal.
- ▶ La franja de maniobra del estacionamiento para PcD se conecta desde el nivel de la calzada con la vereda.
- ▶ El tramo de ciclovía que conecta los estacionamientos de PcD con a vereda debe demarcarse como paso cebra. En caso de que la ciclovía este a un nivel distinto de la acera, ésta deberá descender a nivel calzada durante la zona de los estacionamientos para luego ascender a su nivel original.



Los estacionamientos para personas con discapacidad tienen que ubicarse en lugares donde se puedan cumplir las exigencias normativas que los rigen.

Figura: Elaboración propia a partir de "Norma Técnica de Diseño de Calles para el Municipio de Morelia"





Considerando el tiempo que toma a una persona en silla de ruedas llegar y subir al auto, el tiempo mínimo para abandonar un estacionamiento no debe ser menor a 20 minutos.

REQUISITOS DE USO | CHILE

► Los estacionamientos reservados para PcD pueden ser **usados exclusivamente por personas inscritas en el Registro Nacional de la Discapacidad** y que posean dicha credencial.

► El beneficio es para el portador de la credencial que podrá ser el conductor o acompañante.

► La credencial debe exhibirse en el interior del vehículo, de manera visible, en el costado inferior izquierdo del parabrisas delantero.

► El automóvil no requiere de señalización adicional. La silla de rueda azul con fondo blanco (SIA) es señalización adecuada si se desea colocar alguna identificación adicional en el vehículo.



FISCALIZACIÓN Y LENGUAJE

Carabineros e Inspectores Municipales deben fiscalizar coordinadamente tanto en la vía pública como en estacionamientos privados de uso público (centros comerciales, supermercados, etc.). Ellos son las únicas entidades encargadas y capacitadas para fiscalizar el correcto uso de los estacionamientos y cursar las infracciones correspondientes (*Art. 1 y 4 Ley de Tránsito*).

Los establecimientos comerciales deben velar por el correcto uso de los estacionamientos para personas con discapacidad, denunciando ante Carabineros e Inspectores Municipales a los vehículos infractores (*Ley 20.422 Art. 31*).

Si los estacionamientos para personas con discapacidad cumplen con dimensiones, señalización y demarcación adecuadas, están conectados con veredas, accesos o ascensores y se ubican todos juntos, se desincentiva su mal uso permitiendo una fiscalización más efectiva.

OTROS TÍTULOS DE LA COLECCIÓN FICHAS TEMÁTICAS ACCESIBLES:

<p>ciudadaccessible</p>  <p>1 ACCESIBILIDAD Y DISEÑO UNIVERSAL</p>	<p>ciudadaccessible</p>  <p>2 VÍAS PEATONALES ACCESIBLES</p>	 <p>ciudadaccessible</p> <p>3 ESTACIONAMIENTOS ACCESIBLES</p>	<p>ciudadaccessible</p>  <p>4 BAÑOS ACCESIBLES</p>	<p>ciudadaccessible</p>  <p>5 RAMPAS Y CIRCULACIONES VERTICALES</p>	<p>ciudadaccessible</p>  <p>6 COMERCIO Y SERVICIOS ACCESIBLES</p>
<p>ciudadaccessible</p>  <p>7 DEPARTAMENTOS Y VIVIENDA ACCESIBLE</p>	<p>ciudadaccessible</p>  <p>8 TURISMO ACCESIBLE</p>	<p>ciudadaccessible</p>  <p>9 ALOJAMIENTO TURÍSTICO ACCESIBLE</p>	<p>ciudadaccessible</p>  <p>10 EVENTOS Y ESPECTÁCULOS ACCESIBLES</p>	<p>ciudadaccessible</p>  <p>11 ACCESIBILIDAD EN OFICINAS DE ATENCIÓN</p>	<p>ciudadaccessible</p>  <p>12 ACCESIBILIDAD EN CENTROS DEPORTIVOS</p>
<p>ciudadaccessible</p>  <p>13 PLAZAS Y PARQUES URBANOS ACCESIBLES</p>	<p>ciudadaccessible</p>  <p>14 PARADEROS Y REFUGIOS ACCESIBLES</p>	<p>ciudadaccessible</p>  <p>15 ACCESIBILIDAD EN EL ENTORNO LABORAL</p>	<p>ciudadaccessible</p>  <p>16 CRITERIOS DE EVACUACIÓN ACCESIBLE</p>	<p>ciudadaccessible</p>  <p>17 PATRIMONIO ACCESIBLE</p>	<p>ciudadaccessible</p>  <p>18 SEÑALIZACIÓN Y COMUNICACIÓN ACCESIBLES</p>

