

# CRITERIOS DE DISEÑO DE APARCAMIENTOS Y ACCESOS A LAS PLAYAS

Víctor Yepes Piqueras<sup>(1,2)</sup>. Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.  
Ignacio Sánchez Braceli<sup>(2)</sup>. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.  
Amadeo Cardona Baixauli<sup>(1)</sup>. Ingeniero Técnico de Obras Públicas.

(1) Agencia Valenciana del Turismo. Generalitat Valenciana.

(2) Universidad Politécnica de Valencia

YEPES, V.; SÁNCHEZ, I.; CARDONA, A. (2004). Criterios de diseño de aparcamientos y accesos a las playas. <i>Equipamiento y servicios municipales</i> , 112: 40-44. Marzo-abril. Depósito Legal: M-3244-1985. ISSN: 1131-6381. Edita: Publiteca, S.A. Madrid.
--

## 1 INTRODUCCIÓN

La presencia de playas de arena fina bañadas por aguas limpias en costas soleadas constituye, en muchos casos, el principal factor de producción turística, siendo su gestión esencial en su éxito. Este espacio singular, de forma directa o indirecta, se convierte en una fuente de ingresos, por lo que se hace imprescindible abordar su ordenación y su eficiencia (Yepes, 2002).

Uno de los aspectos más importantes dentro de la planificación de una playa lo constituye el diseño correcto de sus accesos, tanto para el tráfico rodado como para los peatones. El proyecto de este tipo de infraestructuras incide fuertemente, junto con las dotaciones de servicio de las playas y los paseos marítimos (Pié i Ninot, 1985; Serra y Yepes, 2002; Braceli, 2002) en el grado de satisfacción de los usuarios de las playas. En todo caso, el momento crítico en el funcionamiento de estas infraestructuras lo constituye las horas y días “punta”, con la máxima afluencia de visitantes.

La **accesibilidad** es la cualidad que tienen el conjunto de espacios para que cualquier persona pueda llegar a todos los lugares y edificios que desee sin sobreesfuerzos, la posibilidad de evacuación en condiciones de seguridad cuando alguna emergencia lo requiera, y el uso cómodo de las instalaciones y los servicios (Yepes *et al.*, 2000).

Se pueden dividir en tres las infraestructuras necesarias para facilitar la accesibilidad a las playas: aparcamientos, accesos a la playa seca y acceso a la zona de baño. El artículo tiene como objetivo presentar de forma resumida los criterios básicos empleados para el proyecto de los accesos a la playa seca y los aparcamientos, haciendo especial incidencia en la accesibilidad para personas con movilidad reducida.

Las recomendaciones y criterios de proyecto que se recogen a continuación hacen referencia a las playas urbanas de uso masivo. En otro tipo de playas, deben establecerse controles de acceso y limitaciones en el uso, especialmente en aquellos entornos con una especial protección.

## 2 ACCESOS A LA PLAYA

### 2.1 Accesos rodados y peatonales

El criterio más importante para situar los accesos rodados lo constituye el recorrido máximo admisible que unos usuarios tipo (familia con niños pequeños y carga con útiles playeros) debería hacer desde el aparcamiento hasta llegar a la zona de reposo de la playa. Esta distancia no debería superar los 300 metros.

En el Tabla 1 se indican las tres tipologías de accesibilidad interior del litoral y su descripción.

TABLA 1  
TIPOS DE ACCESIBILIDAD INTERIOR DEL LITORAL

TIPOS DE ACCESIBILIDAD	DESCRIPCIÓN
LINEAL o longitudinal a la costa	Si llega hasta el mar y no prevé reservas de suelo para aparcamiento tiende a ser congestivo
PEINE, estrellada o de pulpo	Permite un buen control de la oferta de la playa, dependiendo de la capacidad y frecuencia de las púas del peine
PUNTUAL o anular	Si llega hasta el mar y no prevé reservas de suelo para aparcamiento tiende a ser congestivo

Fuente: Pié i Ninot (1985).

Según el tiempo de acceso a una playa el usuario tendrá preferencia por unas u otras, tal como se refleja en la Tabla 2.

TABLA 2  
ELECCIÓN DE LA PLAYA SEGÚN TIEMPO DE ACCESO

ISOCRONA	PREFERENCIA
≤ 20 minutos	Preferencia por la playa más cercana
>20 minutos	Preferencia no muy clara Normalmente desplazamiento más largo y mayor estancia en la playa

Fuente: Pié i Ninot (1985).

Los accesos peatonales deben ser de fácil andadura y dotados de los elementos de seguridad y protección adecuados, especialmente cuando discurren por zonas peligrosas (acantilados, cruces con vías de ferrocarril, etc.). En la Tabla 3 se indican las características para cada tipo de acceso, detallando las características en función que se trate de un acceso peatonal o rodado.

TABLA 3  
TIPOS DE ACCESOS Y REQUERIMIENTOS

TIPO	REQUERIMIENTO
Peatonal	Deben permitir una andadura fácil
	Deben disponer de elementos de seguridad como pretilos y pasos inferiores o superiores, cuando proceda
Rodado	Deben perturbar lo mínimo posible la tranquilidad reinante buscada
	Evitar los tramos paralelos a la costa. Deben ser tramos perpendiculares
	Deben poder evacuar la máxima capacidad de aparcamiento de la playa en 2 horas
	IMH = 500 vehículos/hora, por carril

Fuente: MOPU (1970) y Colegio de Ingenieros de Caminos (1973).

En la Tabla 4 se muestran las separaciones entre accesos en función del tipo de tráfico.

TABLA 4  
SEPARACIÓN DE ACCESOS EN ZONAS URBANAS Y URBANIZABLES

TIPO DE TRÁFICO	SEPARACIÓN (m)
Tráfico rodado	500
Peatonal	200

Fuente: artículo 52.2 del RC-89.

## 2.2 Accesos para minusválidos a la playa

La actual Ley de Costas del 88 garantiza el libre acceso del público a las playas, y ello debería ser posible para cualquier persona independientemente de su movilidad. Se podría definir como **punto de playa accesible** al espacio

que mediante las infraestructuras urbanas adecuadas (transporte público accesible, estacionamiento reservado a las personas de movilidad reducida y elementos urbanos como rampas y escaleras accesibles), el mobiliario urbano necesario, las ayudas técnicas y los recursos humanos oportunos, permitan a las personas con discapacidad acceder tanto a las zonas de arena de la playa como al propio mar (ver Figura 1).

Las recomendaciones respecto al acceso previo a la zona de playa serían las siguientes (Yepes *et al.*, 2000):

1. **Transporte público:** Sus paradas y el itinerario necesario para alcanzar la playa deberán estar adaptados.
2. **Estacionamiento particular:** Se dispondrá de zonas de estacionamiento para vehículos particulares con plazas reservadas para minusválidos. También se adaptará el recorrido hasta la playa.
3. **Señalización e información:** Visual y táctil que indique como mínimo: dirección hacia la playa, distancia, servicios que dispone y cuáles están adaptados. En las paradas de transporte se indicarán los horarios y sus frecuencias.
4. **Acera o paseo marítimo:** Estará adaptado. En el caso de un paseo marítimo, deben realizarse las escaleras y rampas oportunas, si fueran necesarias, para salvar las posibles diferencias de cotas (ver Figura 2).

Las condiciones mínimas de estos accesos, según las bases del proyecto de playas accesibles de la Generalitat Valenciana se muestran en el Cuadro 1.

CUADRO 1  
CONDICIONES MÍNIMAS DE LOS ACCESOS PARA PUNTOS ACCESIBLES

ACCESOS A LA PLAYA PARA MINUSVÁLIDOS	Transporte público	Paradas adaptadas
		Itinerario entre la parada y el inicio de la playa adaptado
	Estacionamiento particular	Plazas reservadas para personas discapacitadas
		Itinerario entre el estacionamiento y el inicio de la playa adaptado
	Señalización e información	Visual, táctil y sonora
		Indicación de la dirección a la playa
		Indicación de la distancia a la playa
		Indicación de los servicios disponibles
	Acera o paseo marítimo	Indicación de horarios y frecuencias en paradas de transporte público
		Adaptado
Rampas de 1,80 m y pendiente máxima de rampas 6%, para salvar diferencias de cotas		

Fuente: Bases para los proyectos de playas accesibles por la Generalitat Valenciana (2001).

### 3 Aparcamientos

El problema del aparcamiento es de muy difícil solución en la mayoría de los municipios con playas en España, debido a una deficiente planificación urbanística. En la mayoría de los casos se requieren de grandes superficies para este servicio.

En cualquier caso, la superficie destinada al estacionamiento de los vehículos no debería ocupar la arena de las playas (ver Figura 4). Sólo en casos muy contados, donde la afluencia sea escasa se debería permitir el uso no organizado del estacionamiento (ver Figura 5).

#### **3.1 Dimensionamiento de la superficie total destinada a los aparcamientos**

En la Tabla 5 se indican las hipótesis de partida para el dimensionamiento y el cálculo de la superficie.

TABLA 5  
DIMENSIONAMIENTO DEL ÁREA DE APARCAMIENTOS

FUENTE	DIMENSIONAMIENTO		
MOPU (1970)	HIPÓTESIS INICIALES	Usuarios de la playa que acceden en automóvil	70% de los usuarios totales de la playa
		Personas por vehículo	4
		Dimensión en planta de 1 plaza (m <sup>2</sup> )	2,50×5,00 m <sup>2</sup>
		Superficie por vehículo, contando espacios muertos (m <sup>2</sup> )	(2,50 × 5,00) × 2 = 25
	CÁLCULO DEL ÁREA DE APARCAMIENTO	$\frac{0,7 \times 25}{4} = 4 \text{ m}^2 \text{ por persona (*)}$	
Colegio de Ingenieros de Caminos (1973)	Mínimo una plaza por 100 m <sup>2</sup> (considerando solo zona de reposo más zona activa)		
Pié i Ninot (1985)	Estándar de aparcamiento por superficie de playa → 1 – 1,5 veces la superficie de reposo.		

Fuente: MOPU (1970), Colegio de Ingenieros de Caminos (1973) y Pié i Ninot (1985).

(\*)4 m<sup>2</sup> por persona es una la misma superficie que para una zona de reposo con un límite de saturación puntual aceptable (Yepes, 2002).

Existen determinados factores que reducen el área de aparcamiento calculada teóricamente (MOPU, 1970), como son el uso de medios de transporte colectivos y la inmediatez de la playa al núcleo urbano.

### **3.2 Condiciones de los aparcamientos**

Algunas de las condiciones que mejoran el diseño de las zonas de aparcamiento de los vehículos que acceden a las playas son las siguientes (ver Figura 6):

- Es conveniente ocultar la vista de los vehículos desde la playa mediante cortinas vegetales o árboles, o bien sirviéndose de la topografía del terreno o de las instalaciones de otros servicios (Colegio de Ingenieros de Caminos, 1973).
- Gran parte de las plazas de aparcamiento se deben diseñar de forma cubierta (MOPU, 1970).
- El aparcamiento requiere una gran disponibilidad de superficie estando justificada la expropiación para disponer de los terrenos necesarios (MOPU, 1970).

En la servidumbre de acceso al mar, se declararán de utilidad pública, a efectos de expropiación o de la imposición de la servidumbre de paso por la Administración del Estado, los terrenos necesarios para la realización o modificación de accesos públicos al mar y aparcamientos que no estén ya previstos en un plan de ordenación (artículo 53.1 y 2 del Reglamento de Costas de 1989). Su tramitación será de la siguiente manera:

- El proyecto lo formula el Servicio Periférico de Costas.
- 30 días a información pública.
- Informe del Ayuntamiento y de la Comunidad Autónoma.
- Si se aprueba supone la utilidad pública.

Dentro la servidumbre de influencia, en los tramos con playa y con acceso al tráfico rodado, se preverán reservas de suelo para aparcamientos de vehículos en cuantía suficiente para evitar el estacionamiento en la servidumbre de tránsito (artículo 58.1 del Reglamento de Costas de 1989).

El recorrido máximo a pie desde el vehículo aparcado hasta la zona de reposo de la playa se indica en la Tabla 6.

TABLA 6  
RECORRIDO DESDE APARCAMIENTO HASTA ZONA DE REPOSO

FUENTE	RECORRIDO MÁXIMO
MOPU, 1970	300 metros
Pié i Ninot (1985) (*)	250 metros (*)

Fuente: MOPU, 1970 y Pié i Ninot (1985).

(\*) El acceso inmediato a la playa debe ser siempre de tipo peatonal.

## 4 Referencias

COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS (1973). *Ordenación de zonas litorales. Primer curso de análisis, planeamiento y gestión del medio Litoral*. Madrid.

CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE DE ANDALUCÍA (1997). *Definición y evaluación de estándares de equipamiento en las playas andaluzas, modelos de aprovechamiento y planes de actuación*. Dirección General de Planificación Turística.

MOPU (1970). *Playas. Modelos, tipos y sugerencias para su ordenación*. Dirección General de Puertos y Costas. Madrid.

PIÉ i NINOT, R. (1985). De las cartas de concesiones de usos de playa a los planes de ordenación del litoral. La costa catalana. *Estudios Territoriales*, 18:109-138.

SÁNCHEZ, I. (2002). *Guía municipal de gestión de playas turísticas*. Ejercicio Final de Carrera. Universidad Politécnica de Valencia. 515 pp.

SERRA, J.; YEPES, V. (2002). Criterios para el diseño de paseos marítimos. *Actas de las VI Jornadas Españolas de Ingeniería de Costas y Puertos*. 9 pp. Palma de Mallorca, 17 y 18 de mayo de 2001.

TRAPERO, J.J. (1990). *El paseo marítimo. Experiencias recientes e ideas sobre su trazado y diseño*. Centro de Publicaciones de la Secretaría General Técnica. MOPU. Madrid.

YEPES, V. (2002). Ordenación y gestión del territorio turístico. Las playas, en Blanquer, D. (dir.): *Ordenación y gestión del territorio turístico*. Ed. Tirant lo Blanch. Valencia, pp. 549-579.

YEPES, V.; CARDONA, A.; VALLÉS, A. (2000). Diseño y gestión de playas turísticas accesibles. *Equipamiento y servicios municipales*, 88: 9-14.



Figura 1.- Diseño de punto accesible en playas para personas con movilidad reducida





Figura 2.- Detalle de conexión entre el paseo marítimo y la superficie de arena seca en un punto de accesible.



Figura 3.- Vista de punto accesible en las playas de Cullera (Valencia).



Figura 4.- Ejemplo de aparcamiento de vehículos en playa ocupando la superficie de arena seca.



Figura 5.- Aparcamiento no organizado de vehículos sobre la arena de la playa.



Figura 6.- Aparcamiento organizado de vehículos fuera de la arena seca.