

PRÓLOGO



Óscar Puente Santiago Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible En el mundo actual, la igualdad de género no es solo un objetivo deseable, sino una necesidad imperativa para el desarrollo sostenible y equitativo de nuestras sociedades. Por ello, desde el Gobierno de España estamos impulsando diferentes políticas de igualdad y de perspectiva de género a través de diversas iniciativas, planes y cambios legislativos como, por ejemplo, el Plan Estratégico para la Igualdad Efectiva de Mujeres y Hombres o el Plan Corresponsables. Todo ello con el objetivo de cerrar la brecha que existe entre hombres y mujeres en nuestra sociedad.

En el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible somos conscientes de la importancia de estas políticas. Tanto en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada y como en el anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible se recogen los compromisos del ministerio en diferentes ámbitos del transporte, subrayando en todo momento la importancia de integrar la igualdad y la perspectiva de género en el ámbito del transporte.

Las infraestructuras de transporte terrestre, como arterias vitales de nuestras ciudades y regiones, desempeñan un papel crucial en la vida diaria de millones de personas. Sin embargo, históricamente, estas infraestructuras han sido diseñadas y gestionadas sin considerar adecuadamente las necesidades y experiencias diferenciadas de mujeres y hombres.

Esta guía nace con el propósito de subsanar esa carencia, ofreciendo un enfoque integral y práctico para la incorporación de la perspectiva de género en todas las fases de planificación, diseño, implementación y evaluación de las infraestructuras de transporte terrestre. Desde la seguridad para el uso del transporte público hasta la accesibilidad de las vías peatonales pasando por las áreas de servicio o las estaciones ferroviarias, cada aspecto es analizado con el objetivo de crear espacios más inclusivos y equitativos.

Como alcalde de Valladolid, fui testigo de los beneficios tangibles que se derivan de la implementación de políticas de género en el ámbito urbano. La experiencia nos ha demostrado que cuando diseñamos nuestras infraestructuras pensando en todas las personas, sin importar su género, creamos entornos más seguros, eficientes y agradables para todos.

Espero que esta guía sirva como una herramienta valiosa para profesionales, responsables políticos y ciudadanos comprometidos con la construcción de un futuro más justo e igualitario. Juntas y juntos, podemos transformar nuestras infraestructuras de transporte en verdaderos motores de igualdad y progreso.

¿POR QUÉ ESTA GUÍA?

Hacia unas infraestructuras más humanas, justas e inclusivas.



Marta E. Serrano Balbuena Secretaria General de Transporte Terrestre

El sector de la movilidad está viviendo una transformación en numerosos ámbitos técnicos y sociales. La necesidad de incorporar la perspectiva de género en la planificación, diseño, construcción y explotación de las infraestructuras de transporte es uno de estos retos fundamentales.

Durante años, estas infraestructuras se han pensado y ejecutado pensando en un tipo de persona usuaria muy concreta. Sin embargo, la sociedad es mucho más plural y presenta necesidades diversas, como la relativa a la movilidad de los cuidados la principal en nuestra sociedad y no siempre atendida. Por ello, los sistemas de movilidad deben acoger las necesidades de todas las personas usuarias, especialmente las mujeres.

La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, aprobada en 2021, ya recogía entre sus objetivos el de fomentar y aumentar el papel de la mujer en el sector del transporte, así como incorporar la perspectiva de género en la toma de decisiones en todos los niveles, especialmente en el ámbito directivo. Asimismo, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de su Estrategia por la Igualdad aprobada en 2023, ha señalado la necesidad de promover la sensibilización sobre la dimensión de género de las infraestructuras, a través del intercambio de experiencias y buenas prácticas que puedan ser implementadas por el Ministerio y por otras administraciones públicas.

Con este objetivo, desde la Secretaría General de Transporte Terrestre se ha elaborado la presente Guía de buenas prácticas en perspectiva de género en las infraestructuras de transportes terrestres. En ella se recogen fichas centradas en la planificación de infraestructuras terrestres, estaciones ferroviarias, pasos superiores e inferiores, túneles, carreteras y autovías, áreas de servicio y de descanso, aparcamientos seguros, pacificación en tramos urbanos e infraestructuras con una segunda vida.

Como se puede observar en el presente documento, los diferentes casos de estudio no recogen soluciones únicas, sino una serie de criterios y propuestas que permitan alcanzar unos estándares de calidad con perspectiva de género en las infraestructuras en función de, entre otros parámetros, su tipología o situación.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible pretende que esta Guía sea una herramienta de consulta para el personal técnico de las distintas administraciones públicas y de las empresas de ingeniería encargadas del proyecto, construcción y conservación de las infraestructuras de transporte terrestre. Además, la Guía nace con un pretendido carácter de utilidad y perdurabilidad, lo que conlleva su revisión periódica para reflejar todas las mejoras e innovaciones que surjan en este campo, así como, todos aquellos aspectos no considerados que puedan ser relevantes para la ciudadanía.

Entre todas y todos haremos posible que nuestras infraestructuras y los servicios de movilidad ayuden en el reto que tenemos como sociedad para la consecución de la igualdad real y efectiva entre mujeres y hombres.

| <u>M</u> | HACIA UNAS |
|----------|---|
| | HACIA UNAS INFRAESTRUCTURAS INCLUSIVAS |
| 08 | |
| | |
| 02 | CRITERIOS SELECCIONADOS |
| 12 | |
| 13 | Criterios |

OS ESTRUCTURA LA GUÍA

| | FICHAS GUÍA PARA UNAS |
|-----|-------------------------------|
| | INFRAESTRUCTURAS INCLUSIVAS |
| 24 | Planificación y obra nueva |
| 28 | Estaciones de tren |
| 38 | Carreteras-Autovías |
| 50 | Áreas de servicio |
| 62 | Áreas de descanso |
| 70 | Aparcamientos |
| 90 | Pacificación de red |
| 96 | Infraestructuras reutilizadas |
| 108 | Soterramientos |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| 116 | Créditos y agradecimientos |
| 117 | Ribliografía y referencias |

01 HACIA UNAS INFRAESTRUCTURAS INCLUSIVAS





© Jérôme Prébois, Box Productions, Archipel 35, Need Productions

"Pues el habitar no sólo es pausa y fijación, también incluye movimientos, ritmos, desplazamientos. El ámbito vital no es un hueco donde establecerse, es un intervalo a recorrer que incluye a los demás y su derredor."

Miguel Aguiló El paisaje de las Obras Públicas Tradicionalmente, la planificación, el diseño y la gestión de la red de infraestructuras se ha concebido bajo el paradigma del dualismo público-privado, que separa los espacios físicos en dos esferas -productiva y reproductiva- otorgándoles funciones específicas, a menudo vinculadas con categorías de género. A partir de esta lógica, los distintos tipos de infraestructuras han sido diseñados desde un enfoque basado predominantemente en la eficiencia y funcionalidad de la movilidad y el transporte vehicular, sin considerar adecuadamente las necesidades del conjunto de la ciudadanía.

Esta perspectiva ha desatendido de manera significativa las necesidades de colectivos tradicionalmente invisibilizados, como mujeres, personas mayores, personas con diversidad funcional, niños y niñas, etc. La carencia de infraestructuras accesibles, la escasez de servicios adaptados y la falta de atención a aspectos como la percepción de seguridad y la comodidad de estos grupos en las zonas de tránsito y descanso, evidencian una exclusión sistémica que perpetúa desigualdades en el acceso y disfrute de los mismos.

La atención a las necesidades específicas de estos colectivos requiere un cambio de paradigma en el diseño de las infraestructuras, en su planificación y en su ejecución.

En este sentido, la presente guía tiene como objetivo plantear soluciones espaciales concretas que contribuyan a desarrollar una red de infraestructuras inclusivas integradas en el territorio y adaptadas al contexto y realidad local. No viene a sustituir ni a incorporar nueva normativa en el ámbito de las infraestructuras de transporte terrestre, sino que se trata de un documento de fácil consulta para todas las personas que planifican, diseñan y mantienen este tipo de infraestructuras para que puedan incorporar los principios de la perspectiva de género a su trabajo.

La guía se ha estructurado de manera didáctica en fichas que abordan diversos tipos de infraestructuras públicas. Cada ficha explora subtipos específicos, proporcionando recomendaciones en su diseño y referencias que invitan a la reflexión. Cada ficha está ilustrada gráficamente de manera accesible y pretende ser un recurso útil e inspirador a la hora de aplicar criterios e implementar medidas concretas. En ellas se abordan temas cruciales como la accesibilidad universal, la diversidad de usos, la percepción de seguridad, el confort, la adaptación al cambio climático o la participación comunitaria.

En definitiva, esta guía está planteada como un recurso útil para quienes planifican y diseñan las infraestructuras. En su carácter de documento inicial, está concebida no sólo para proporcionar un conjunto de medidas y recomendaciones que consideren la inclusión y la diversidad como aspectos clave en la definición de las mismas, sino también para servir como punto de partida para un conjunto más amplio de reflexiones y espacios abiertos a la imaginación. La intención es que, mediante su uso y análisis, se fomente un diálogo continuo que permita profundizar y ampliar conocimientos en el camino hacia infraestructuras públicas de calidad que aseguren el bienestar de todas las personas.



02 CRITERIOS SELECCIONADOS



Criterios para la planificación y el diseño de la red de Infraestructuras lineales (SCI)

Existen numerosos escritos sobre la inclusión y la perspectiva de género para la edificación y el urbanismo, pero pocos que se enfoquen exclusivamente en las infraestructuras públicas. Se han seleccionado 9 criterios que si bien muchos de ellos aparecen en otras guía aquí los hemos seleccionado por: Proximidad por su carácter de optimizar y su conexión con el territorio circundante; Vitalidad porque no hay mejor mantenimiento y resilencia que el uso continuado de los espacios a diferentes horas del día; **Diversidad** por la necesidad de integrar social, física y funcional las infraestructuras a colectivos vulnerables (¿has pensado que los trayectos de las trabajadoras esenciales se producen en horas donde no hay normalmente nadie en las infraestructuras?); Autonomía por repensar que no solo debemos cumplir accesibilidad sino también facilitar cognitivamente el entendimiento y la circulación en las infraestructuras; Percepción de seguridad por asegurar que sean no solo seguras sino además que se perciban seguras (aspectos no siempre vinculados); Confort porque debe atender a todas las necesidades básicas en cualquier lugar y territorio; Corresponsabilidad porque se debe permitir el desarrollo de las tareas más reproductivas y del cuidado sin menoscabo alguno; Representatividad porque no todas las personas tienen el mismo cuerpo o somos de la misma condición; Participación porque el mejor remedio para aumentar inclusividad en una infraestructura es que pueda ser pensada no solo por los técnicos sino también por las personas que la van a usar.



© Jérôme Prébois, Box Productions, Archipel 35, Need Productions

PROXIMIDAD / CONECTIVIDAD (PC)

La infraestructura ha de estar integrada en el territorio donde se inserta y su ubicación y diseño deber garantizar que forme parte de una red de espacios e infraestructuras del entorno próximo conectadas por itinerarios seguros y accesibles. Deben planificarse y diseñarse infraestructuras que mejoren la permeabilidad con el entorno próximo.

VITALIDAD / DIVERSIDAD (VD)

Vitalidad: es importante fomentar, a través del diseño y los elementos del espacio, que la infraestructura pueda ser utilizada a diferentes horas del día por diferentes personas y con diferentes usos/actividades, adaptándose a las variaciones estacionales y a las condiciones climáticas que se presentan a lo largo del año.

Diversidad: la infraestructura debe promover la integración social, física y funcional, garantizando la atención a la diversidad de personas y a sus necesidades específicas según género, edad, diversidad funcional, entre otros aspectos.

AUTONOMÍA (A)

La red de infraestructuras y sus diferentes tipos han de ser accesibles desde un punto de vista físico y cognitivo, para personas con diferentes tipos de diversidad funcional, pero también económico, fomentando que sus espacios sean de uso libre y total, o mayoritariamente no mercantilizados. La red ha de contar con señalización de lectura fácil y ha de incorporar paradas de transporte público así como vías alternativas y seguras

PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD (PS)

Es importante que la infraestructura pueda ser utilizada y percibida como segura por cualquier persona a cualquier hora del día y de la noche. Para ello, sus espacios deben estar bien iluminados y se deber evitar obstáculos visuales.. Se debe promover la visibilidad en los espacios y la multiplicidad de itinerarios posibles (evitar el efecto túnel).

CONFORT (C)

El diseño de los espacios de espera y de descanso, como las vías de servicio o de descanso, pero también los espacios de atención, como por ejemplo los espacios de compr-venta de billetes en las estaciones, deben responder a las necesidades funcionales y de cuidados de todas las personas, garantizando su estancia en condiciones adecuadas de temperatura, protegidas del sol o la lluvia, y con mobiliario ergonómico y en buen estado de conservación

CORRESPONSABILIDAD (CO)

Las infraestructuras han de proporcionar un soporte físico para el desarrollo de los cuidados y deben facilitar la corresponsabilidad en el desarrollo de estas tareas.

REPRESENTATIVIDAD (R)

La representación en las infraestructuras lineales implica la consideración de la diversidad de individuos y cuerpos en la planificación y diseño de las mismas, asegurando su visibilidad física y simbólica en los entornos construidos.

PARTICIPACIÓN (P)

Las infraestructuras han de favorecer la apropiación y el sentimiento de pertenencia de las personas con el lugar, reforzando la cohesión social y su integración en el territorio, buscando incorporar las opiniones y necesidades de las personas usuarias desde el diseño hasta la gestión.

ESTRUCTURA DE LA GUÍA



Se han dividido las infraestructuras a tratar en 8 tipos:

- 00. Planificación y obra nueva
- 01. Estación de tren
- 02. Carreteras-Autovías
- 03. Área de servicio
- 04. Área de descanso
- 05. Aparcamientos
- 06. Pacificación de red
- 07. Infraestructuras reutilizadas
- 08. Soterramientos

Estas se representan mediante una ilustración gráfica por cada tipo; a cada una de ellas les corresponde uno o varios subtipos, dependiendo de la infraestructura en cuestión.

Los subtipos son acompañados por un breve texto explicativo y dos imágenes, con ejemplos tanto nacionales como internacionales, que permiten comprender los diferentes lugares de actuación en los que se deberían emplear las medidas que ayudarán a que la infraestructura se convierta en más inclusiva.

En la parte inferior se halla un diagrama de anillo donde se reflejan los criterios más importantes a tener en cuenta. A cada criterio le corresponde un color y una abreviación de las medidas a tomar reopresentadas en forma de radio.

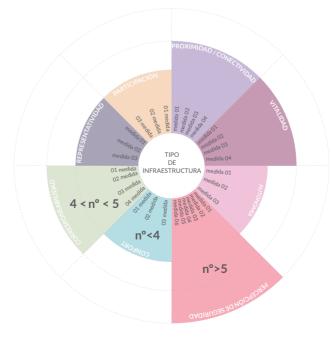
Según el número de medidas, el criterio va aumentando de tamaño.

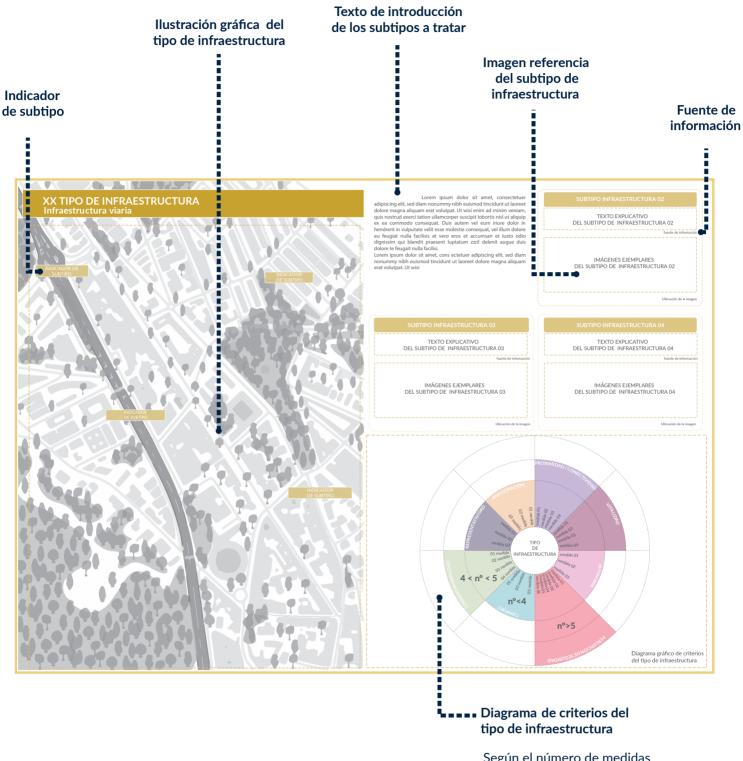
Estas anillas se clasifican en:

nºmedidas < 4

4 < nºmedidas > 5

nºmedidas > 5





Según el número de medidas el criterio va aumentando su tamaño

Estas anillas se clasifican en:

n°medidas < 4

4 < nºmedidas > 5

nºmedidas > 5

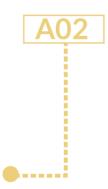
La segunda cara responde a las medidas que se realizan en cada subtipo, donde le corresponderá una ficha a cada uno de ellos.

En ella encontramos las medidas categorizadas en los diferentes criterios que se representan en recuadros de diferente color, permitiendo entender de manera visual la diferenciación entre ellos. Estos irán acompañados de una enumeración según el número de cada medida de cada criterio, y ampliaciones de la ilustración a modo de zooms del tipo de infraestructura con las medidas aplicadas.

En la parte inferior de esta ficha se ubica una banda en amarillo que aporta referencias y bibliografías de cada subtipo. Se trata de ejemplos reales de proyectos o libros que respaldan las medidas mencionadas acompañadas de sus respectivas imágenes.

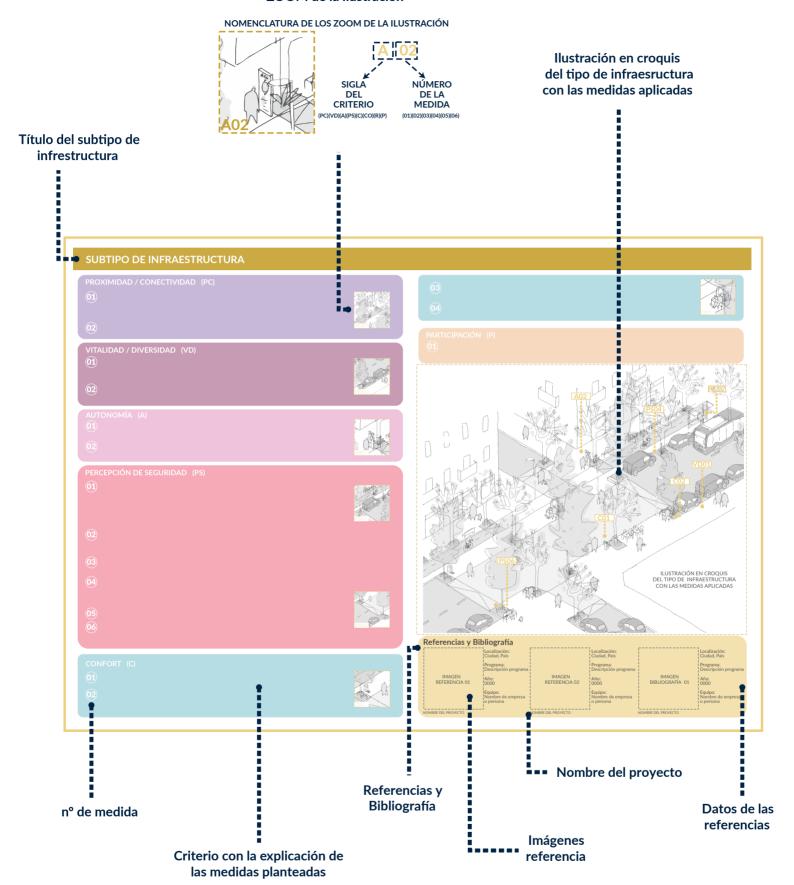
Por último, se muestra una ilustración en croquis del tipo de infraestructura con las medidas aplicadas, cuyos zoom son señalados con la siguiente nomenclatura:





A cada criterio le corresponde una sigla y un número que hace referencia al número de medida del criterio.

ZOOM de la ilustración



04 FICHAS GUÍA PARA UNAS INFRAESTRUCTURAS INCLUSIVAS



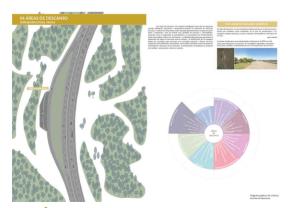
ÍNDICE DE LAS FICHAS GUÍA PARA UNAS Infraestructura viaria



00 PLANIFICACIÓN Y OBRA NUEVA pag 26



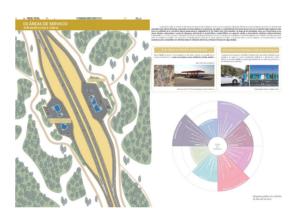
02 CARRETERAS - AUTOVÍAS pag 40



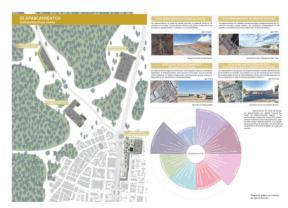
04 ÁREAS DE DESCANSO pag 64



01 ESTACIÓN DE TREN pag 30



03 ÁREAS DE SERVICIO pag 52



05 APARCAMIENTOS pag 72

INFRAESTRUCTURAS MÁS INCLUSIVAS



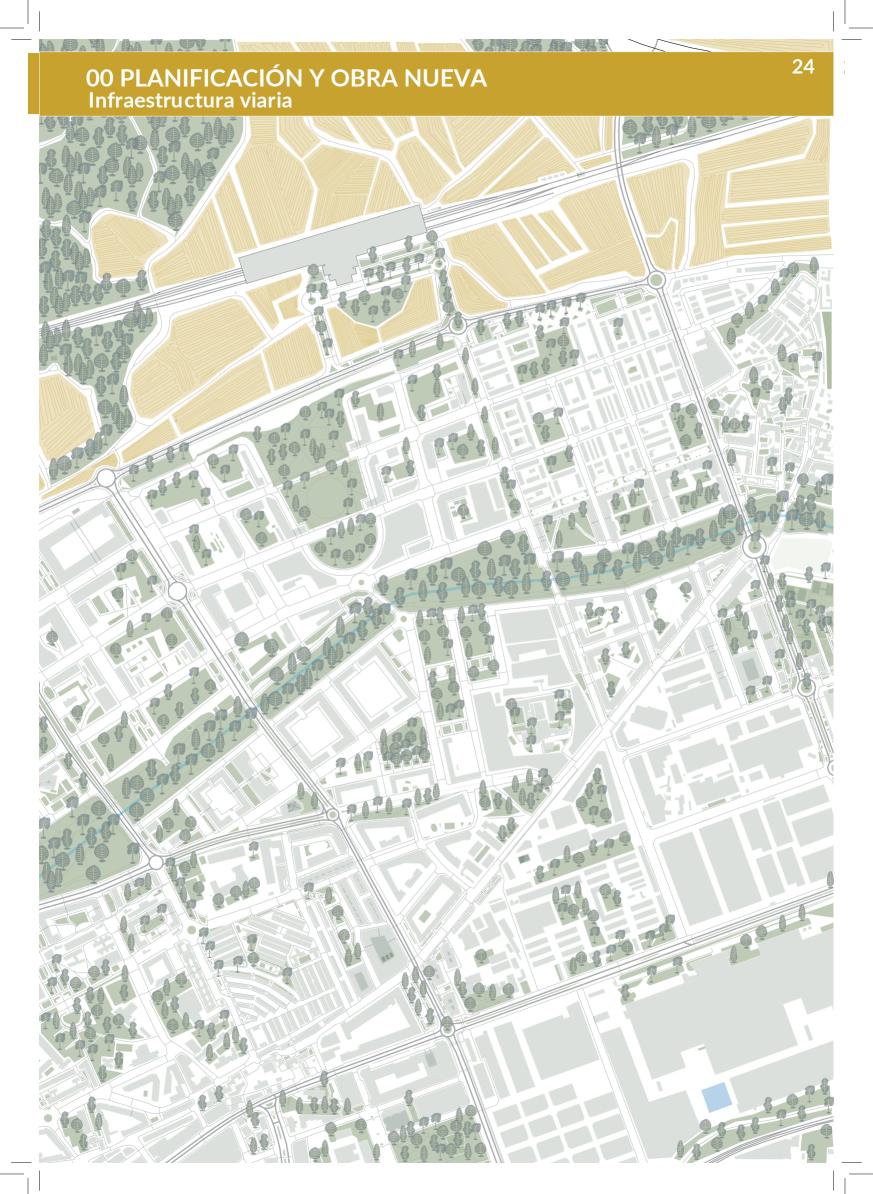
06 PACIFICACIÓN DE RED pag 94



08 SOTERRAMIENTOS pag 112



07 INFRAESTRUCTURAS REUTILIZADAS pag 100



El contexto y la elección del lugar son aspectos clave en la planificación de una nueva infraestructura. Consideraciones como la distancia a un núcleo urbano y la ubicación de una estación de tren son cruciales para promover que este tipo de infraes- tructuras sea inclusivo y sostenible. Los trazados de las carreteras deben ser diseñados evitando generar fragmentaciones en zonas habitadas, implementando estrategias de calmado de tráfico y tratamiento acústico. Es fundamental considerar la minimización del impacto ambiental y el bienestar de las personas que habitan en núcleos urbanos o entornos próximos. A su vez, las áreas de descanso deben priorizar la percepción de seguridad de todas las personas y la integración en el territorio, teniendo en cuenta aspectos medioambientales y garantizando el acceso a espacios verdes para el esparcimiento. Además, es esencial que estas áreas cuenten con instalaciones adecuadas para todas las personas, promoviendo la accesibilidad universal. A continuación, se desglosan los aspectos más relevantes a la hora de asegurar una planificación exhaustiva y efectiva coherente con un modelo territorial más justo y sostenible. La adecuada consideración de estos factores contribuirá significativamente a la creación de infraestructuras inclusivas, seguras y confortables para todas las personas.

UBICACIÓN DE ESTACIONES FERROVIARIAS

A la hora de decidir la ubicación de una nueva estación de ferrocarril, se deben de tener en cuenta una serie de consideraciones:

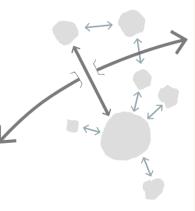
- O1 Se debe priorizar su ubicación en un entorno integrado en la red de itinerarios cotidianos del núcleo urbano al que da servicio, y, en consecuencia, situarlo en continuidad con el tejido urbano existente.
- O2 Se debe evitar a toda costa su localización en zonas periféricas o aún sin desarrollar de la ciudad, donde no existan infraestructuras e itinerarios peatonales consolidados.
- O3 La nueva estación debe integrarse en la red de transporte público urbano. Si existe red de metro o tranvía, debe priorizarse su emplazamiento en conexión con la red existente.
- O4 El diseño de la nueva estación ferroviaria debe prevenir y evitar la división de los barrios situados a uno y otro lado de las vías, dando prioridad a la continuidad de la trama urbana a través de ella. Se debe procurar que el trazado de las vías no interfiera con edificaciones existentes, siguiendo la trama urbana preexistente.
- Debe priorizarse su emplazamiento en cercanía de equipamientos y espacios públicos, en un entorno urbano consolidado donde se integre en la red de equipamientos públicos, y en donde los comercios puedan prosperar para dar servicio a las personas que utilizan la estación.



TRAZADO DE CARRETERAS

Además de los aspectos que se suelen priorizar a la hora de plantear el trazado de una nueva infraestructura viaria (menor longitud, mayor facilidad de gestión y ejecución, menor coste, informe de impacto ambiental positivo), desde una perspectiva de género, conviene tener en cuenta criterios complementarios a la hora de tomar la decisión:

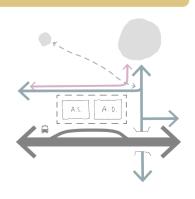
- O1 El trazado viario debe realizarse de modo que no fragmente ningún área habitada. Especialmente en el caso de carreteras de mayor capacidad, debe respetar los itinerarios cotidianos, tanto peatonales como ciclistas, de transporte público y vehículo privado (acceso desde zonas habitadas a equipamientos como escuelas, centros de salud...), siendo trazada de modo que no suponga un desvío en estos.
- O2 En el caso de carreteras más locales, se debe diseñar con estrategias de calmado de tráfico e integrar en la red de itinerarios cotidianos (ver ficha 06 Pacificación de red). En el caso de carreteras con mayor capacidad -autovías, autopistas, y solamente en el caso de no haber alternativa de ubicación, deben diseñarse suficientes y adecuados pasos elevados y/o subterráneos que den continuidad la red de itinerarios de forma accesible, segura, confortable y participativa (Ver fichas 01C y 02C).
- O3 Las carreteras de mayor capacidad no deben situarse junto a zonas habitadas o espacios naturales protegidos debido a la contaminación acústica que generan.
- O4 El trazado debe realizarse de modo que no fragmente ningún área natural protegida o hábitat animal, respetando los corredores ecológicos existentes y, en caso de no haber alternativa, proporcionando soluciones de diseño (pasos de fauna, ecoductos...) para mantenerlos. Debe evitarse asimismo que el trazado de una carretera impida el acceso a pie desde zonas habitadas a parques o zonas de interés natural.



UBICACIÓN ÁREAS DE SERVICIO Y ÁREAS DE DESCANSO

Criterios para la ubicación de las áreas de servicio:

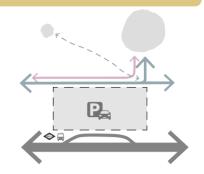
- 01 Priorizar situar las áreas de servicio junto a las áreas de descanso, cuando funcionalidad y costes lo permitan.
- O2 Ubicar en la red de itinerarios existentes en el entorno, procurando un acceso secundario y alternativo para trabajadores y vehículos no habilitados para autopista y autovía, como ciclomotores y bicicletas, que puedan tener acceso controlado y seguro a los servicios.
- 03 Integrarlas en la red de transporte público local, incluyendo parada de autobús de línea urbana y/o periurbana, teniendo en cuenta la existencia de la limitación de accesos permitidos por la Ley de Carreteras. Procurar parada de autobús de larga distancia segura, con recorrido peatonal desde la zona de estacionamiento a la instalación.
- O4 Priorizar su ubicación en áreas con visibilidad y salida directa desde la carretera, y a ser posible próximos y conectados a núcleos habitados del entorno desde el exterior, teniendo en cuenta la seguridad vial.



UBICACIÓN APARCAMIENTOS

Criterios para la ubicación de los aparcamientos:

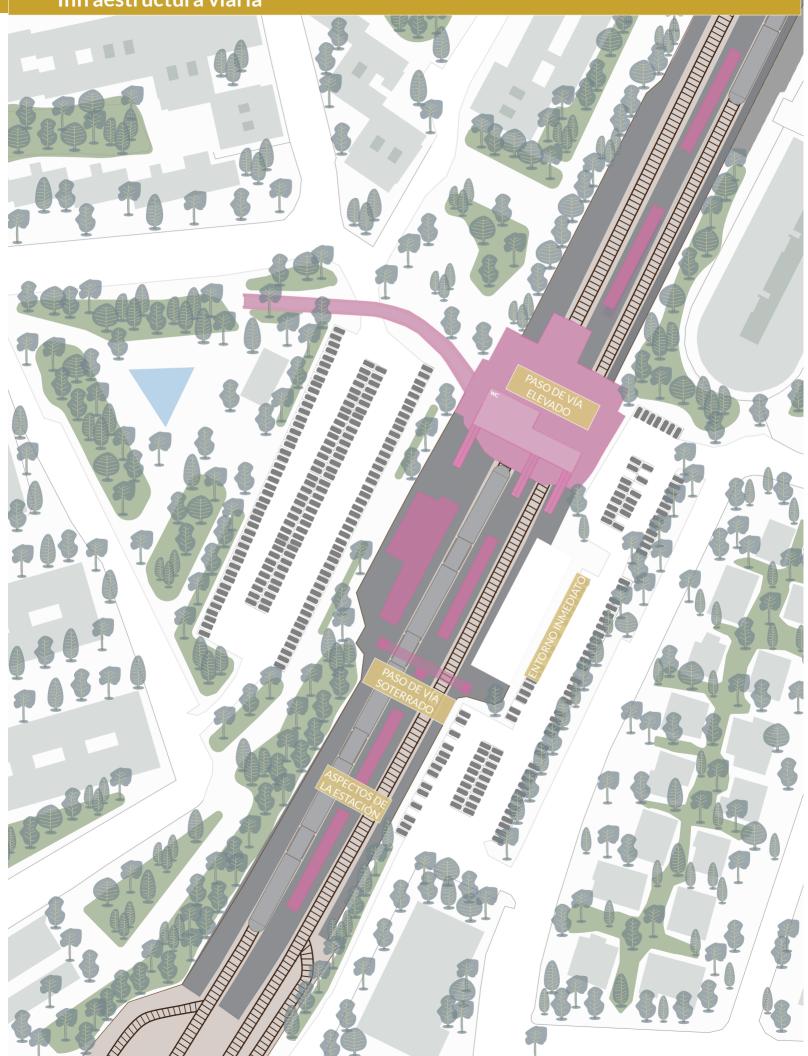
- O1 Priorizar su ubicación en áreas con visibilidad y salida directa desde la carretera, y a ser posible próximos y conectados a núcleos habitados del entorno desde el exterior, teniendo en cuenta la seguridad vial.
- 02 Ubicar en la red de itinerarios existentes en el entorno, procurando un acceso secundario y alternativo para trabajadores que puedan tener acceso controlado y seguro a los servicios.
- O3 Integrarlas en la red de transporte público local, incluyendo parada de autobús de línea urbana y/o periurbana, teniendo en cuenta la existencia de la limitación de accesos permitidos por la Ley de Carreteras. Procurar parada de autobús de larga distancia segura, con recorrido peatonal.





 $\ \, \mathbb{C}$ Jérôme Prébois, Box Productions, Archipel 35, Need Productions

01 ESTACIÓN DE TREN Infraestructura viaria



Las estaciones de tren suelen ser, por lo general, espacios públicos complejos ricos en una multitud de tipos de entornos, atmósferas y ambientes. Para explicar las posibles mejoras en este tipo de infraestructura y para que sean más humanas, justas e inclusivas, se han diferenciado tres subtipos clave de espacios. Primero, su el entorno inmediato, que es fundamental por ser la conexión con el resto de la ciudad o del territorio, permitiendo una integración efectiva con el entorno urbano y mejorando la accesibilidad. Segundo, los vestíbulos, aseos y andenes, que son los lugares donde las personas pasan el 90% del tiempo. Estos espacios deben ser cómodos, seguros y accesibles para todas las personas, con especial atención a aspectos como la limpieza, la higiene, la señalización y el confort de los espacios. Tercero, los pasos elevados o soterrados, que requieren especial atención según los objetivos de esta guía. Estos lugares, a menudo olvidados, deben ser mejorados para garantizar la seguridad y accesibilidad, evitando barreras arquitectónicas y asegurando el tránsito de todas las personas. Estos tres subtipos pueden ayudar a establecer un imaginario de soluciones y recomendaciones para que las estaciones de tren sean espacios inclusivos y habitables para el conjunto de

01.01 ENTORNO INMEDIATO (INTERMODALIDAD)

Se refiere a la entrada o punto de entrada a las instalaciones de la estación. Generalmente está diseñado para permitir que los pasajeros lleguen a la estación de manera segura y eficiente.

según la página web de Adif





Estación Coslada Central, Madrid

01.02 ASPECTOS DE LA ESTACIÓN (VESTÍBULOS, ASEOS, ANDENES, APEADEROS, ETC.)

En general una estación se compone de: Instalaciones ferroviarias (vías, andenes, entrevías, desvíos, haces de vía, enclavamientos,apeaderos, señalización y puestos de mando, etc.) y espacios de información, acceso, servicios y espera para las personas viajeras.

egún UNICAN





Estación Coslada Central, Madrio

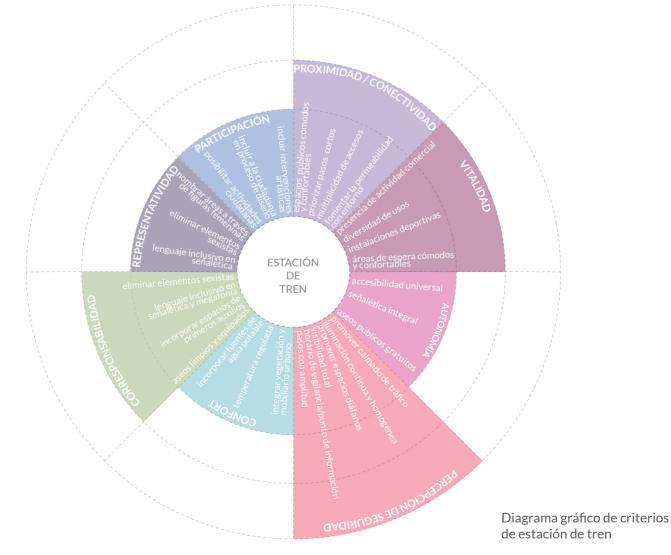
01.03 PASOS ELEVADOS O SOTERRADOS (CRUCES DE VÍA)

Un paso de vía elevado o soterrado es una infraestructura que facilita el tránsito de peatones o ciclistas por encima o por debajo de las vías ferroviarias, contribuyendo a la mejora de la seguridad y la fluidez del tráfico al evitar intersecciones a nivel.



Túnel subterráneo en Rendsburg, Alemania

Estación Coslada Central, Madrid



01.01 ENTORNO INMEDIATO (INTERMODALIDAD)

PROXIMIDAD / CONECTIVIDAD (PC)

- **1** Fomentar la permeabilidad con el entorno y la multiplicidad de accesos a la estación.
- Integrar la estación y su entorno en la red de transporte público y la infraestructura peatona y ciclista. Coordinar los horarios del transporte público con los de los trenes.
- Diseñar espacios públicos equipados y confortables en los accesos de la estación (con mobiliario para sentarse, vegetación y sombra, un punto de encuentro y zona wifi abierta).
- Valorar trabajar con la topografía de la cubierta para una mejor integración del volumen de la estación en su entorno urbano, creando espacios públicos sobre la misma.





VITALIDAD / DIVERSIDAD (VD)

- Fomentar la presencia de actividad comercial y diversidad de usos en el entorno inmediato de la estación.
- Valorar incluir espacios o elementos de juego para la infancia y mobiliario urbano deportivo.



AUTONOMÍA (A)

- **01** Asegurar la accesibilidad universal en el entorno de la estación
- Trabajar un proyecto de señalización integral, que considere los itinerarios peatonales y equipamientos cotidianos más frecuentados, y que sea suficientemente claro para todas las personas (incluyendo dibujos, esquemas, diferenciación de zonas por color...).



PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD (PS)

- (01) Asegurar la visibilidad desde y hacia los accesos a la estación.
- (02) Diseñar las paradas de autobús del entorno inmediato sin cerramientos opacos.
- (03) Promover el calmado de tráfico en las vías de circulación colindantes a la estación.





CONFORT (C)

- Incorporar arbolado de sombra y mobiliario urbano para la estancia y el encuentro en los espacios públicos de acceso.
- **02** Incorporar puntos de agua potable de libre utilización.



REPRESENTATIVIDAD (R)

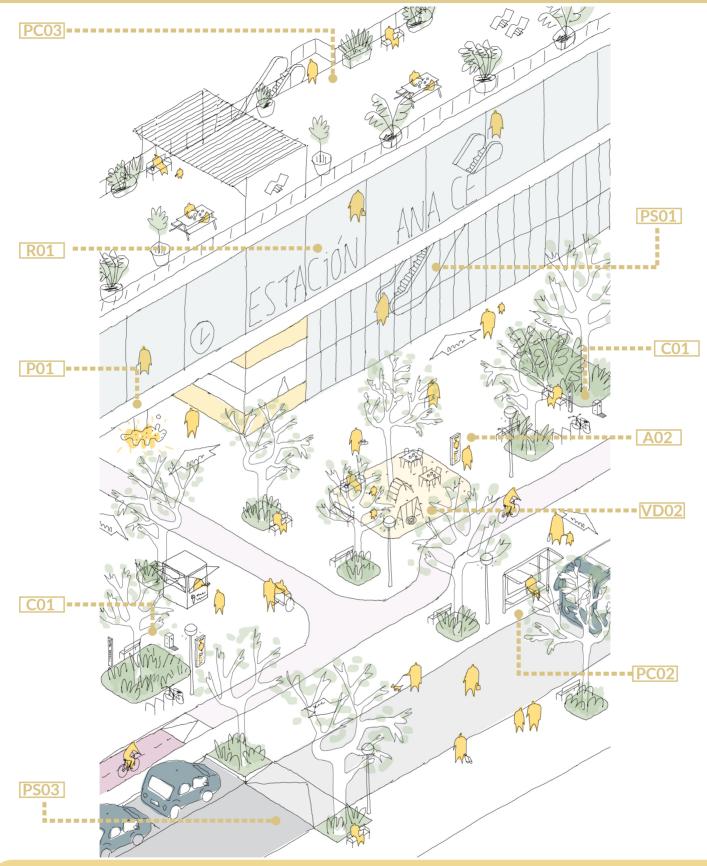
- **1** Eliminar las posibles señales o elementos de publicidad sexista.
- Considerar nombres de figuras femeninas locales destacadas para nombrar las calles o espacios adyacentes a la estación.



PARTICIPACIÓN (P)

- Incluir intervenciones artísticas colaborativas en el espacio público exterior o las fachada que tengan relación con el contexto urbano y social.
- Posibilitar la flexibilidad de usos y la realización de actividades ciudadanas en el espacio exterior de la estación.
- Incluir a la ciudadanía en los procesos de diseño o reforma de los espacios exteriores a las estaciones.







Localización: Madrid, España

Año: 2020

Equipo: Boa Mistura



Equipo: Sweco

Localización: Rotterdam, Alemania

Año: 2015- 2022



Localización: Zeist, Paises Bajos

Año: 2020

Equipo: Arcadis Landscape

PROYECTO REFUGIO

ESTACIÓN CENTRAL DE ROTTERDAM

STATION SQUARE & STATION AREA

01.02 ASPECTOS DE LA ESTACIÓN

PROXIMIDAD / CONECTIVIDAD (PC)

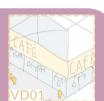
- Asegurar la conexión transversal segura de las vías en el interior de la estación, tanto si son pasos subterráneos como elevados. Priorizar los pasos cortos con numerosas conexiones evitando el efecto túnel.
- Priorizar la multiplicidad de accesos a la estación en relación con los itinerarios peatonales y los equipamientos en el entorno.
- 1 Integrar una zona wifi abierta y un espacio de carga de teléfonos móviles. Todas las áreas deben tener cobertura móvil.





VITALIDAD / DIVERSIDAD (VD)

- Incluir espacios comerciales diversos (hostelería, tiendas, incluso espacios productivos como pequeños talleres) dentro de la estación de tren. Fomentar la presencia de al menos una cafetería, si es posible con acceso desde el interior y el exterior.
- Incluir espacios no mercantilizados como áreas de espera y descanso confortables, equipados con mobiliario cómodo para el descanso y el encuentro. Evitar los diseños hostiles que fragmentan las superficies de descanso.
- Valorar incluir elementos de juego para la infancia o de interacción entre adultos en los vestíbulos de la estación.
- Valorar incluir instalaciones deportivas o espacios de uso público en la cubierta de la estación si el diseño lo permite.







AUTONOMÍA (A)

- Asegurar que el conjunto de espacios de la estación cumplen la normativa y legislación en materia de accesibilidad universal.
- Trabajar un proyecto de señalización integral en la estación que considere los itinerarios peatonales y espacios más frecuentados tanto en el interior como en el entorno, y que sea suficientemente claro para todas las personas (incluyendo dibujos, esquemas, diferenciación de zonas por color...).
- A02

- O3 Coordinar los horarios del transporte público con los horarios de trenes
- Diseñar aseos públicos unisex. aseos mixtos o aseos neutros, disponibles para el uso de todas las personas, independientemente de su sexo biológico o identidad de género. Asegurar que todos los aseos son gratuitos, están limpios, señalizados y cuentan con cambiadores para bebés y con productos de higiene íntima en espacios confortables.

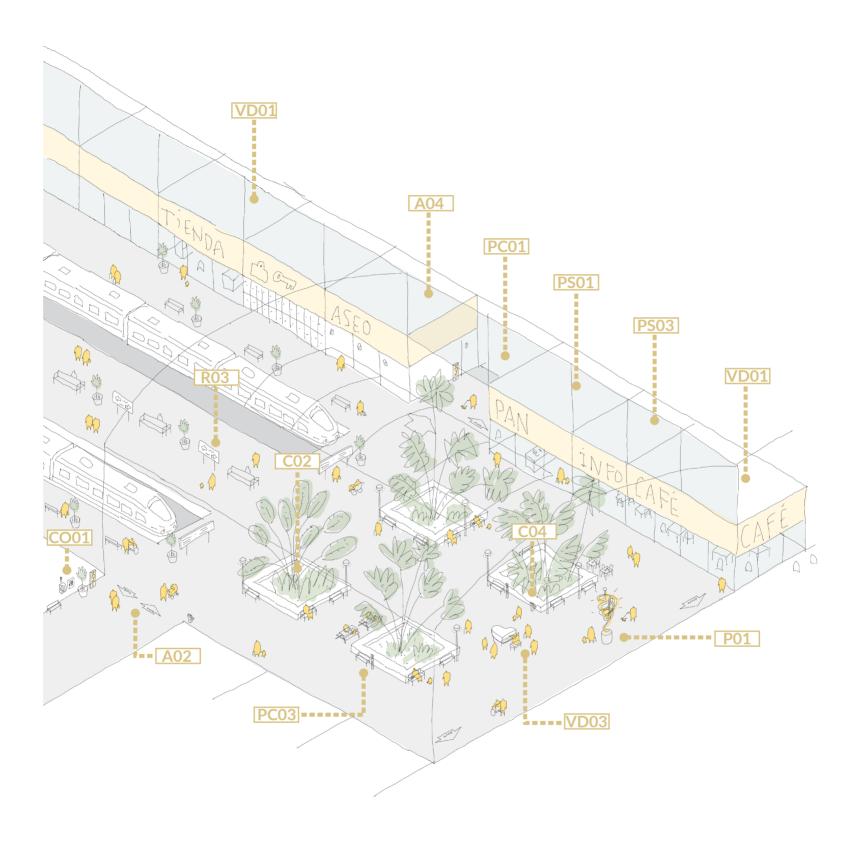


PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD (PS)

- Diseñar espacios que faciliten la conexión visual interior-exterior e interior-interior. Priorizar los cerramientos transparentes y el diseño de grandes espacios diáfanos con luz natural en lugar de espacios compartimentados y con cerramientos opacos.
- **02** Asegurar una iluminación continua, homogénea y sin obstrucciones en la estación
- Coordinar los horarios de vigilancia y la apertura de los puntos de información y asistencia acordes con los horarios de apertura de las estaciones y llegada y salida de trenes.









Localización: Madrid, España

Año: 1992

Equipo: Rafael Moneo



Localización: Bilbao, España

Año: 2013

Equipo: Renfe



Localización: Nueva York, Estados Unidos

Año: 1994

Equipo: Reed & Stem

PIANO DE COLA EN LA ESTACIÓN DE TRENES DE ABANDO

GRAND CENTRAL TERMINAL

01.02 ASPECTOS DE LA ESTACIÓN

CONFORT (C)

- Mantener una adecuada temperatura tanto en verano como en invierno, sin excederse en e uso de aire acondicionado en verano.
- Promover la utilización de la vegetación en el diseño de los espacios, tanto para regular la tem peratura como para hacer más acogedores los mismos.
- Fomentar proyectos de diseño para el espacio y el mobiliario, considerando el uso de materia les como la madera y la utilización del color. Incluir mobiliario ergonómico y eliminar arquitectu ras hostiles.
 - Incorporar puntos de agua potable de libre utilización





CORRESPONSABILIDAD (CO)

- (01) Incluir un espacio de primeros auxilios (L) y un desfibrilador adecuadamente señalizado.
- Asegurar que todos los aseos están limpios, señalizados y cuentan con cambiadores para bebés y con productos de higiene íntima en espacios confortables. Valorar la incorporación de duchas y cambiadores.



REPRESENTATIVIDAD (R)

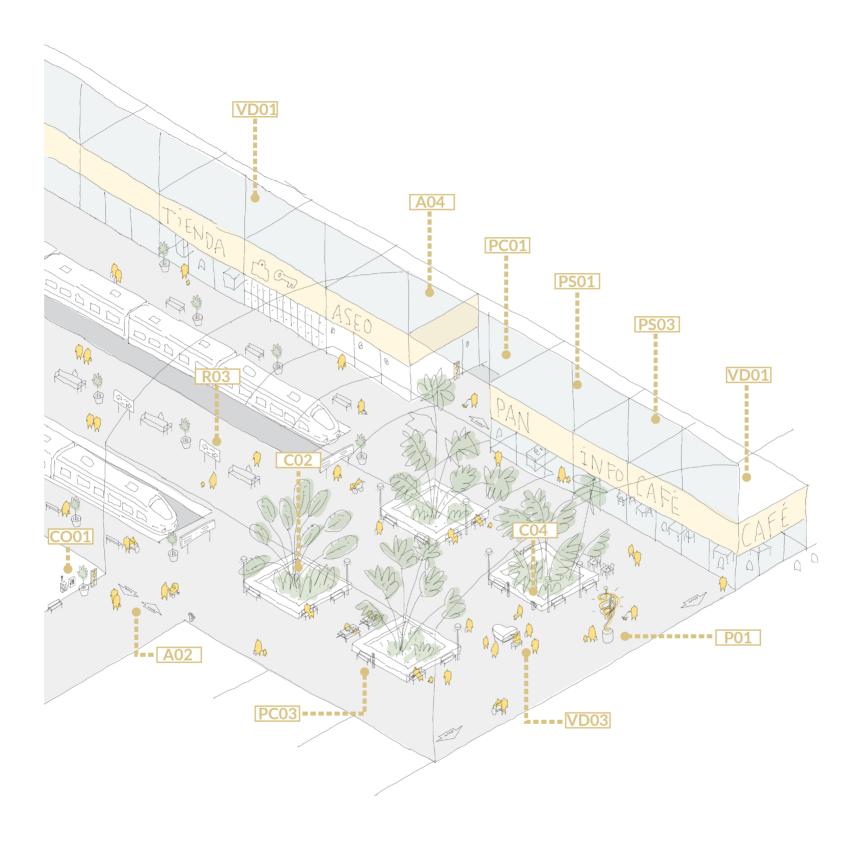
- Asegurar la utilización de un lenguaje inclusivo en la iconografía y señalización de los espacios.
- Considerar nombres de figuras locales femeninas destacadas para nombrar la estación, los andenes o las diferentes zonas.
- **03** Eliminar las posibles señales o elementos de publicidad sexista en los espacios de la estación.



PARTICIPACIÓN (P)

- Incluir intervenciones artísticas colaborativas en el espacio relación con el contexto urbano y social.
- Posibilitar la flexibilidad de usos y la realización de actividades ciudadanas en el espacio interior de la estación.
- (03) Incluir a la ciudadanía en los procesos de diseño de las nuevas estaciones







Localización: Madrid, España

Equipo: Rafael Moneo



Localización: Bilbao, España

Equipo: Renfe



Localización: Nueva York, Estados Unidos

Año: 1994

Equipo: Reed & Stem

GRAND CENTRAL TERMINAL

01.03 PASOS ELEVADOS O SOTERRADOS (CRUCES DE VÍA)

PROXIMIDAD / CONECTIVIDAD (PC)

- Ubicar los pasos elevados o soterrados integrados con la red de vías e itinerarios peatonales cotidianos, teniendo en cuenta los trayectos más frecuentados y la ubicación de las paradas de transporte público.
- 102 Incluir pasos que den continuidad a la infraestructura ciclista
- Priorizar los pasos cortos, abiertos al exterior, con numerosas conexiones visuales, evitando el efecto túnel.



VITALIDAD / DIVERSIDAD (VD)

Valorar introducir usos deportivos (skateparks, muros de escalada) o de encuentro en los pasos subterráneos si disponen de un espacio suficiente.





AUTONOMÍA (A)

Diseñar pasos accesibles, incluyendo ascensores si es necesario para cumplir la normativa de accesibilidad.



Trabajar la señalización de las conexiones disponibles, así como de la llegada y salida de trenes si el paso está en el entorno de la estación de tren, de forma clara para todas las personas.

PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD (PS)

- En el caso de los cruces sobre vías, evitar diseños cerrados que impidan la visibilidad desde y hacia los mismos, priorizando pasos abiertos o con cerramientos transparentes.
- Mejorar la conexión visual desde y hacia los pasos elevados. Priorizar un diseño espacial que busque la iluminación con luz natural y la amplitud de espacios.
- Diseñar pasos elevados o soterrados amplios, evitando los estrechamientos o las esquinas donde no haya visibilidad.
- **04**) Asegurar una iluminación continua, homogénea y sin obstrucciones.





CONFORT (C)

- **1** Incluir mobiliario de descanso si el paso tiene una longitud mayor de 40 m.
- **02** En los pasos soterrados, prestar atención a la ventilación del espacio.
- O3 Considerar la evacuación de aguas pluviales en el caso de ser pasos abiertos.
- Valorar la utilización de la vegetación y los materiales para hacer más acogedor el espacio. Introducir lucernarios si es posible en el caso de pasos soterrados cerrados.

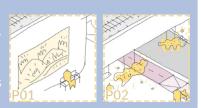
REPRESENTATIVIDAD (R)

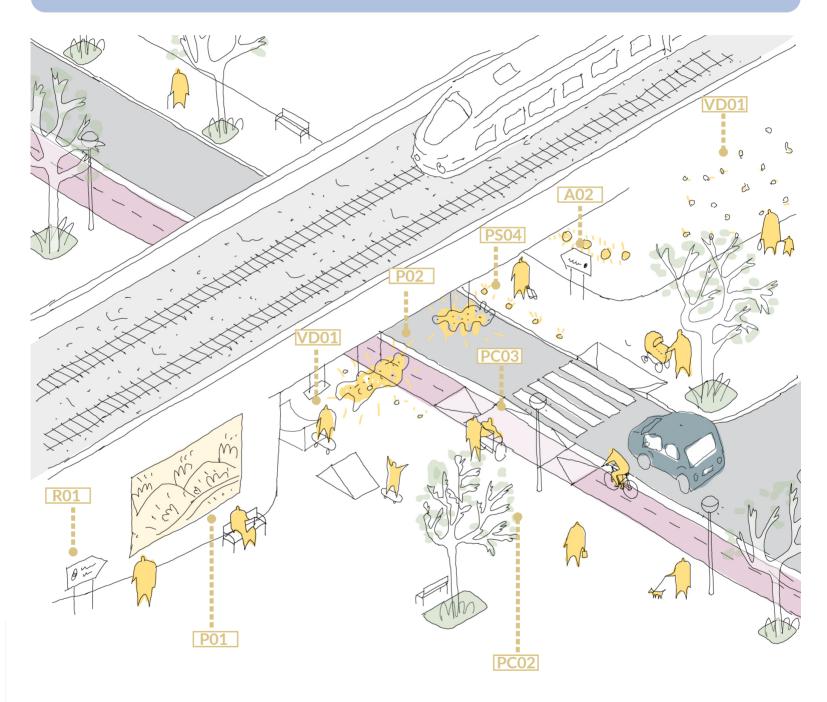
- **01**) Asegurar la utilización de un lenguaje inclusivo en la iconografía y señalización de los espacios.
- Eliminar las posibles señales o elementos de publicidad sexista en los pasos y su entorno inmediato.



PARTICIPACIÓN (P)

- Incluir intervenciones artísticas colaborativas en el espacio relación con el contexto urbano y social.
- Incluir a la ciudadanía en los procesos de diseño para ubicar y definir nuevos pasos sobre o bajo las vías.







Localización: Paris, Francia

Año: 2010

Equipo: Exit Paysagistes



Equipo: U studio

Año: 2022

Localización: Praga, República Checa



Localización: Madrid, España

Año: 2012

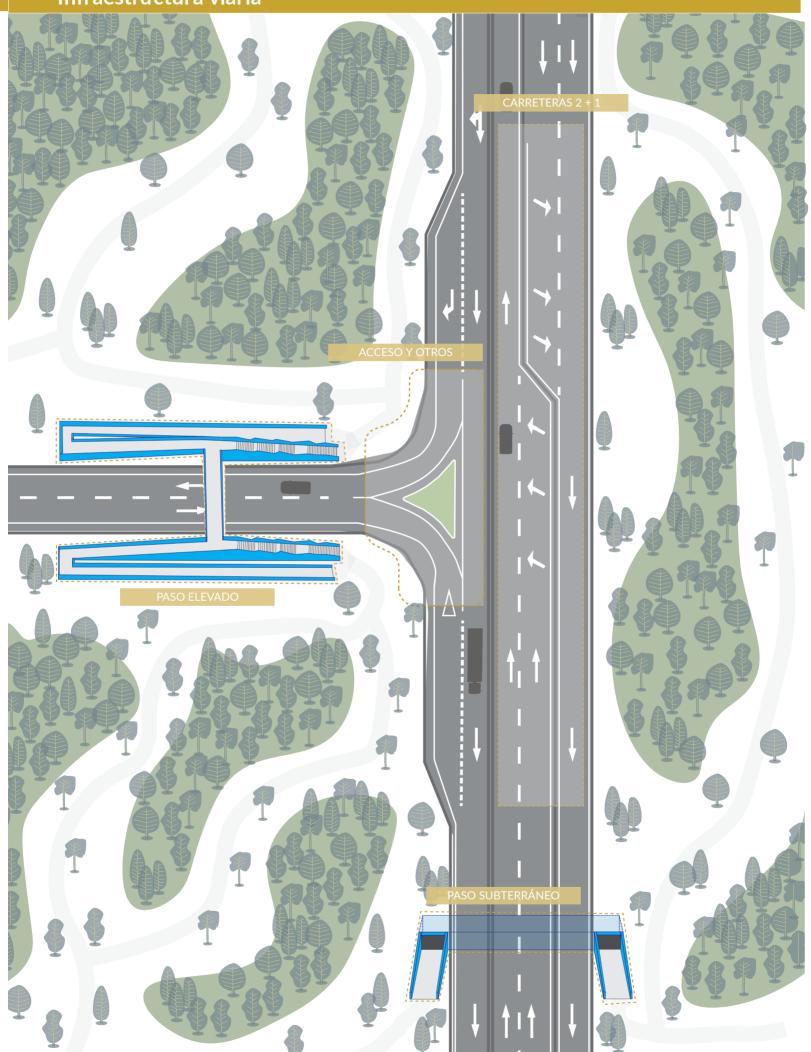
Equipo: Basurama

RAILROAD BRIDGE

ACTIVIDADES BAJO TIERRA

AUTOBARRIOS SANCRISTOBAL

02 CARRETERRAS-AUTOVÍAS Infraestructura viaria



En esta ficha se han considerado tres subtipos de espacios asociados a las carreteras y autovías: en primer lugar, la mejora de los accesos. Accesos a núcleos urbanos pacificados y renaturalizados son fundamentales para garantizar la seguridad y el bienestar de las personas. En segundo lugar se abordan las carreteras 2-1, aquellas en las que se establece un carril central de circulación de doble sentido para los vehículos de motor y dos bandas laterales por las que circularán las bicicletas. Por último, se consideran los pasos elevados y subterráneos. Estos tres subtipos de espacios pueden ayudar a establecer un marco de soluciones y recomendaciones para transformar las infraestructuras en espacios inclusivos y habitables.

Estas recomendaciones están dirigidas a los entornos más urbanos y periurbanos. En tramos interurbanos o muy periurbanos se debe priorizar la seguridad vial.

02.01 ACCESOS Y OTROS

El acceso a una carretera se denomina a la entrada o salida a la misma desde y hacia cualquier vía o tramo que tenga la consideración de carretera.

según Norma 3.1-IC, MITMA



Acceso a la A-6 Torrelodones, Madrid

02.02 CARRETERAS 2 - 1

Las carreteras 2+1 son aquellas que disponen de tres carriles: uno para cada sentido, y otro central, destinado a los adelantamientos, que se alterna entre uno y otro sentido de la circulación. Su objetivo es permitir la maniobra de adelantamiento de forma segura.

según Dirección General de Tráfico



Hondarribia, Guipuzkoa, España

02.03 PASOS ELEVADOS Y SUBTERRÁNEOS

Un paso elevado, es un puente, carretera, línea ferrea o estructura similar que cruza sobre otra carretera o vía férrea. Un paso subterráneo, es una infraestructura soterrada que conecta dos puntos externos atrevasando el cruce bajo una carretera.



Puente elevado en el entorno del Cívtas Metropolitano

Puente subterráneo en el entorno del Hospital la Paz, Madrid



PROXIMIDAD / CONECTIVIDAD (PC)

- Contribuir al calmado del tráfico en los accesos a núcleos urbanos reforzando la prioridad peatonal y potenciando modos sostenibles y activos de desplazamiento (regulación y diseño de calles calmadas, tramos zig-zag y estrechamientos para reducir la velocidad y disminuir la longitud de cruce peatonal).
- Facilitar y priorizar los desplazamientos peatonales en el acceso al núcleo urbano y asegurar su conexión con la red de itinerarios del entorno a través de itinerarios reconocibles accesibles y seguros, así como con la red de transporte público y la infraestructura ciclista de entorno (conexiones intermodales).



VITALIDAD / DIVERSIDAD (VD)

- Contribuir a reforzar el carácter urbano del entorno a través del diseño de vías de circulación que prioricen los desplazamientos a pie o en bicicleta y de espacios estanciales y de encuentro en los entornos de los accesos a núcleos urbanos.
- Contribuir a la mejora de las condiciones microclimáticas del espacio público en los accesos a núcleos urbanos, aprovechando el agua de lluvia y favoreciendo su infiltración en el terreno (reducción de superficies impermeables y laminación mediante SUDS).





AUTONOMÍA (A)

- Facilitar los desplazamientos a pie en los accesos a núcleos urbanos o a través de la integración de bolsas de aparcamiento (vehículos motorizados, bicicletas, etc.) y paradas de transporte público con espacios de uso público y/o comunitario (red peatonal, plazas, áreas de juego, etc).
- Adaptar los itinerarios peatonales de los accesos a núcleos urbanos a la legislación autonómica y estatal en materia de accesibilidad.

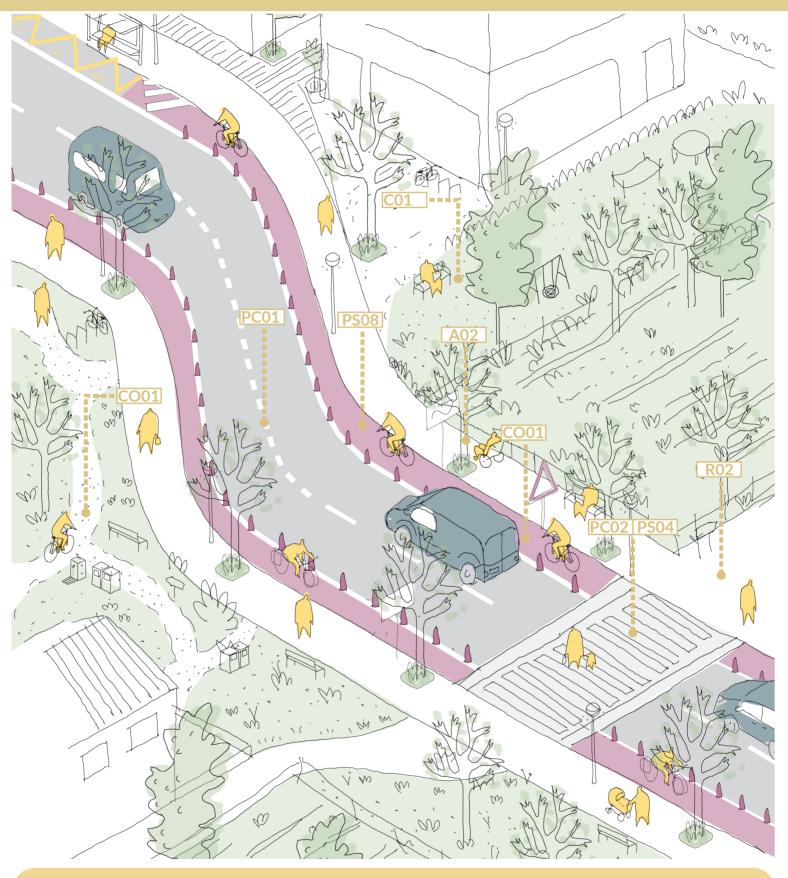


PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD (PS)

- Diseñar espacios que faciliten la conexión visual interior-exterior e interior-interior. Priorizar los cerramientos transparentes y el diseño de grandes espacios diáfanos con luz natural en lugar de espacios compartimentados y con cerramientos opacos.
- Favorecer la iluminación continua, homogénea y sin obstrucciones a cualquier hora del día e independientemente de la variación estacional y las condiciones climáticas que se presentan a lo largo del año en el conjunto de espacios e itinerarios de los accesos a núcleos urbanos.
- 03 Identificar y visibilizar espacios con baja actividad y uso en los accesos a núcleos urbanos
- Contribuir al calmado de tráfico a través de la incorporación de dispositivos de reducción de la velocidad del tráfico motorizado (resaltes viales, lomos, badenes, cojines berlineses, etc.)
- O5 Contribuir al calmado de tráfico a través del diseño de intersecciones que refuercen la priori dad peatonal.
- Contribuir a mejorar la visibilidad en cruces e intersecciones a través del diseño de orejas y ampliaciones de acera.
- Diseñar los carriles de circulación teniendo en cuenta un dimensionamiento y ancho estricto de calzada.
- OS Diseñar carriles bici segregados o protegidos mediante elementos intermedios entre la calzada y el carril bici.











Localización: España

Año: 2019

Equipo: Ministerio del Interior DGT



Localización: España

Año: 2019

Equipo: Ministerio del Interior DGT



Localización: España

Año: 2019

Equipo: Ministerio del Interior DGT

ESTRATEGIA T ESTRATEGIA T

CONFORT (C)

Integrar espacios estanciales equipados y confortables que puedan ser utilizados a diferentes horas del día por diferentes personas, adaptándose a las variaciones estacionales y a las condiciones climáticas que se presentan a lo largo del año en los accesos a núcleos urbanos, a través de mesas de picnic, bancos inclusivos, puntos de agua potable, papeleras, pérgolas, arbolado de hoja caduca, etc.



Establecer medidas que favorezcan la diversidad y la calidad ambiental del área de servicio integrando, por ejemplo, arbolado de sombra intercalado con las plazas de estacionamiento o, por ejemplo, la incorporación de especies vegetales aromáticas y coloridas.

Promocionar el cuidado del color, textura y dibujo de la pavimentación, así como la incorpo ración de especies vegetales aromáticas y coloridas.

CORRESPONSABILIDAD (CO)

Integrar espacios estanciales equipados y confortables en los accesos a núcleos urbanos que puedan ser utilizados a diferentes horas del día por diferentes personas, aseos públicos gratuitos, limpios y bien señalizados que cuenten con cambiador para menores en ambos aseos.

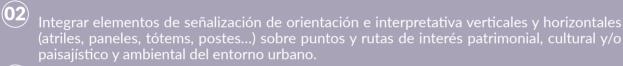


Promover el cuidado, limpieza y mantenimiento de los accesos y el paisaje urbano de la red de movilidad de los accesos a núcleos urbanos.

Incorporar elementos de mobiliario urbano que faciliten el reciclaje de residuos (papeleras y contenedores de diferentes colores, etc.)

REPRESENTATIVIDAD (R)

Establecer medidas que favorezcan una señalización integral, tanto en la representación de itinerarios, vías o espacios de interés del entorno, como en representaciones que tengan en cuenta la diversidad de personas que transitan estos espacios (en función de su edad, cultura, capacidad cognitiva, etc.) o las dificultades de lectura de la información señalizada en función de las condiciones de visibilidad (noche e incidencia solar).





Revisar pictogramas y señalética de las diferentes operadoras de la red de movilidad y transporte público de los accesos a núcleos urbanos.

PARTICIPACIÓN (P)

Incluir intervenciones artísticas colaborativas en los accesos a núcleos urbanos en relación con el contexto urbano y social.







Localización: España

Año: 2019

Equipo: Ministerio del Interior DGT



Localización: España

Año: 2019

Equipo: Ministerio del Interior DGT



Localización: España

Año: 2019

Equipo: Ministerio del Interior DGT

ESTRATEGIA T

ESTRATEGIA T

ESTRATEGIA T

PROXIMIDAD / CONECTIVIDAD (PC)

(Recomendaciones dirigidas a los entornos más urbanos y periurbanos. En tramos interurbanos y muy periurbanos se ha de priorizar la seguridad vial). Facilitar los desplazamientos peatonales y en bicicleta y a lo largo de la carretera y asegurar su conexión con la red de itinerarios peatonales y ciclistas del entorno a través de itinerarios reconocibles, accesibles y seguros, así como con la red de transporte público (conexiones intermodales).



O2 Promover la permeabilidad peatonal y ciclista con el entorno inmediato y próximo.

VITALIDAD / DIVERSIDAD (VD)

Incorporar espacios estanciales y elementos de mobiliario urbano en las aceras colindantes del tramo de vía que refuercen el carácter interurbano o periurbano de la carretera y que puedan ser utilizados a diferentes horas del día por diferentes personas, adaptándose a las variaciones estacionales y a las condiciones climáticas que se presentan a lo largo del año: mobiliario urbano estancial, elementos de protección de la lluvia o sol, puntos de agua potable. etc.



Contribuir a la mejora de las condiciones microclimáticas del espacio público favoreciendo la infiltración del agua de lluvia en el terreno (reducción de superficies impermeables y laminación mediante SUDS).

Establecer medidas que favorezcan la diversidad y la calidad ambiental por ejemplo, arbolado de sombra en las aceras colindantes a la carretera.

AUTONOMÍA (A)

(04)

Asegurar la existencia de aceras o bandas de protección peatonal colindantes y a lo largo de la carretera 2-1 que cumplan con la legislación autonómica y estatal en materia de accesibilidad.



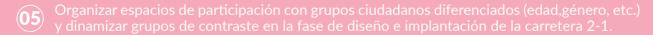
Integrar espacios para aparcar bicicletas a lo largo de la carretera 2-1, especialmente cercanas a paradas de transporte público, de tal forma que faciliten la conexión con otros modos de desplazamiento.

PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD (PS)

- Contribuir al calmado del tráfico de la vía de circulación reforzando el carácter interurbano o periurbano de la carretera a través de señalización vertical y horizontal y dispositivos reductores de la velocidad (cojines berlineses,etc.) y potenciando modos sostenibles y activos de desplazamiento (a pie o en bici).
- Diseñar bandas de protección para las bicicletas de tal forma que tengan en cuenta la mejora del campo visual de las personas que circulan en bici y transitan a pie.



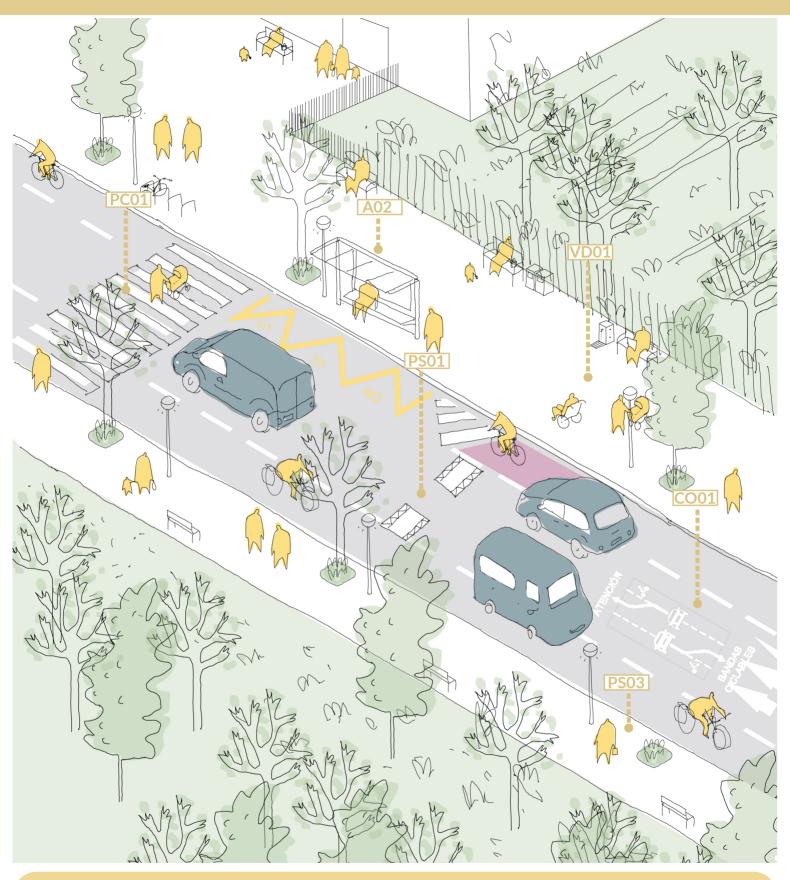




Organizar actividades de sensibilización con conductores de autobús y/o vehículos a motor para experimentar de primera mano el efecto que causan los vehículos motorizados y vehículos grandes (camiones, autobuses) al pasar junto a los ciclistas.











Localización: Hondarribia, España

Año: 2017-2019

Equipo: Abalos + Sentkiewicz (A+S)



Localización: España

Año:

Equipo: Ministerio del Interior DGT



Localización: España

Año: 2019

Equipo: Ministerio del Interior DGT

ESTRATEGIA T

KOSTA KALEA HOBETZEN

ESTRATEGIA T

CONFORT (C)

- Incorporar mobiliario urbano (bancos, papeleras, puntos de agua potable...) y arbolado a lo largo de las aceras colindantes a la carretera 2-1 que refuercen el carácter interurbano o periurbano y que puedan ser utilizados a diferentes horas del día por diferentes personas, adaptándose a las variaciones estacionales y a las condiciones climáticas que se presentan a lo largo del año.
- Contribuir a la mejora de las condiciones microclimáticas del espacio público del, aprovechando el agua de lluvia y favoreciendo su infiltración en el terreno (reducción de superficies impermeables y laminación mediante SUDS).
- Promocionar el cuidado del color, textura y dibujo de la pavimentación, así como la incorporación de especies vegetales aromáticas y coloridas.

CORRESPONSABILIDAD (CO)

Integrar elementos de señalización vertical y horizontal que sensibilicen, especialmente a los vehículos motorizados, sobre la convivencia junto a distintos modos de desplazamiento y diversidad de personas usuarias, así como la prioridad de las personas que van en bicicleta en el uso de las bandas de protección. Es importante destacar que la separación de los diferentes tipos de tráfico (ciclista y peatonal) es una medida que mejora significativamente la seguridad



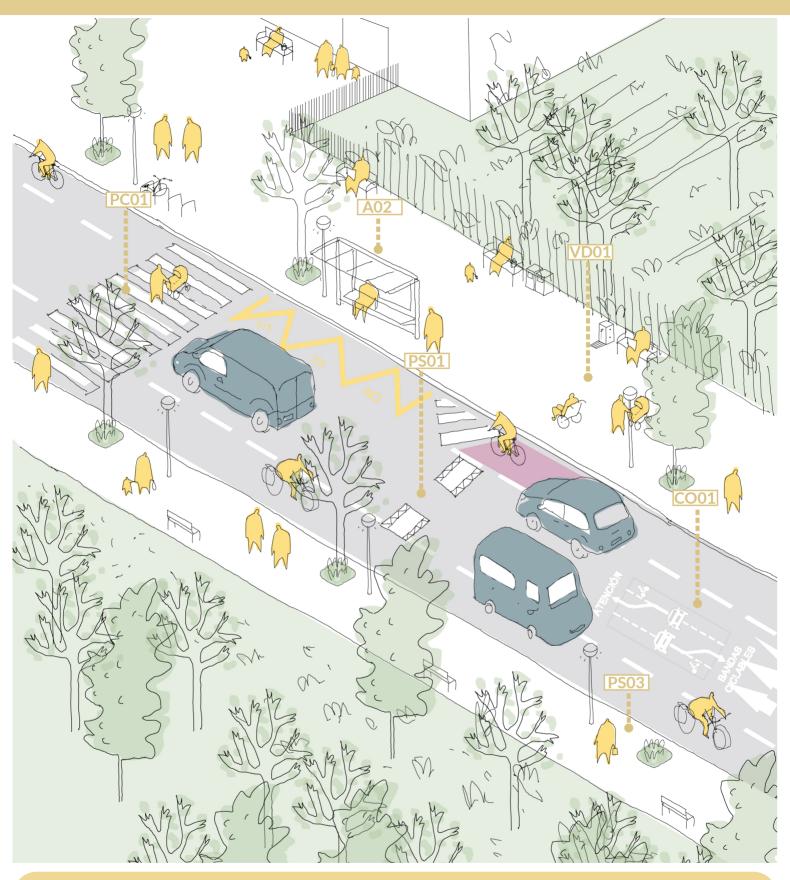
REPRESENTATIVIDAD (R)

- Establecer medidas que favorezcan una señalización integral, tanto en la representación de itinerarios, vías o espacios de interés del entorno, como en representaciones que tengan en cuenta la diversidad de personas que transitan estos espacios (en función de su edad, cultura, capacidad cognitiva, etc.) o las dificultades de lectura de la información señalizada en función de las condiciones de visibilidad (noche e incidencia solar).
- Integrar elementos de señalización de orientación e interpretativa verticales y horizontales (atriles, paneles, tótems, postes...) sobre puntos y rutas de interés patrimonial, cultural y/o paisajística y ambiental del entorno: miradores, bienes de interés cultural (BIC), rutas y senderos, mapas de interpretación del lugar, fauna, arbolado, paisaje, etc.
- Establecer un protocolo de comunicación que incluya pautas de lenguaje y contenido gráfico inclusivo en los elementos de señalización de orientación e interpretativos.
- Eliminar las posibles señales o elementos de publicidad sexista a lo largo de la carretera 2-1 y/o en los espacios circundantes

PARTICIPACIÓN (P)

- Organizar espacios de participación con grupos ciudadanos diferenciados (edad,género, etc.) y dinamizar grupos de contraste en la fase de diseño e implantación de la carretera 2-1.
- Organizar actividades de sensibilización con conductores de autobús y/o vehículos a motor para experimentar de primera mano el efecto que causan los vehículos motorizados y vehículos grandes (camiones, autobuses) al pasar junto a los ciclistas.

Estas recomendaciones están dirigidas a los entornos más urbanos y periurbanos. En tramos interurbanos o muy periurbanos se debe priorizar la seguridad vial.







Localización: Hondarribia, España

Año: 2017-2019



Localización: España

Equipo: Ministerio del Interior DGT



Localización: España

Año: 2019

Equipo: Ministerio del Interior DGT

KOSTA KALEA HOBETZEN

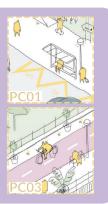
ESTRATEGIA T

ESTRATEGIA T

02.03 PASOS ELEVADOS Y SUBTERRÁNEOS

PROXIMIDAD / CONECTIVIDAD (PC)

- Integrar los pasos elevados o subterráneos en la red de itinerarios peatonales cotidianos teniendo en cuenta los trayectos más frecuentados y la ubicación de las paradas de transporte público
- (02) Incluir pasos elevados y subterráneos que den continuidad a la infraestructura ciclista.
- Diseñar pasos elevados y subterráneos teniendo en cuenta trayectos cortos y espacialmente abiertos, visibles exteriormente, con numerosas conexiones, evitando el efecto túnel.



VITALIDAD / DIVERSIDAD (VD)

Valorar introducir usos deportivos (skateparks, rocódromos...) en los pasos subterráneos si tienen el ancho suficiente.



AUTONOMÍA (A)

- (01) Diseñar pasos accesibles, incluyendo ascensores si es necesario para cumplir la normativa de accesibilidad.
- 102 Trabajar la señalización de las conexiones disponibles, de forma clara para todas las personas.

PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD (PS)

- En el caso de los cruces sobre vías, evitar diseños cerrados que impidan la visibilidad desde y hacia los mismos, priorizando pasos abiertos o con cerramientos transparentes.
- Asegurar la conexión visual desde y hacia los pasos elevados. Diseño espacial que priorice la iluminación con luz natural.



- **03**) Asegurar una iluminación continua, homogénea y sin obstrucciones.
- En los pasos subterráneos, valorar integrar en el diseño materiales reflectantes o luminosos que contribuyan a aumentar la luminosidad.

CONFORT (C)

- (01) Incluir mobiliario de descanso si el paso tiene una longitud mayor de 40 m.
- **02**) Prestar atención a la ventilación del espacio en los pasos subterráneos cerrados
- O3 Considerar la evacuación de aguas pluviales en el caso de ser pasos abiertos.
- Utilización de la vegetación y los materiales para hacer más acogedor el espacio. Introducir lucernarios si es posible en el caso de pasos subterráneos cerrados.



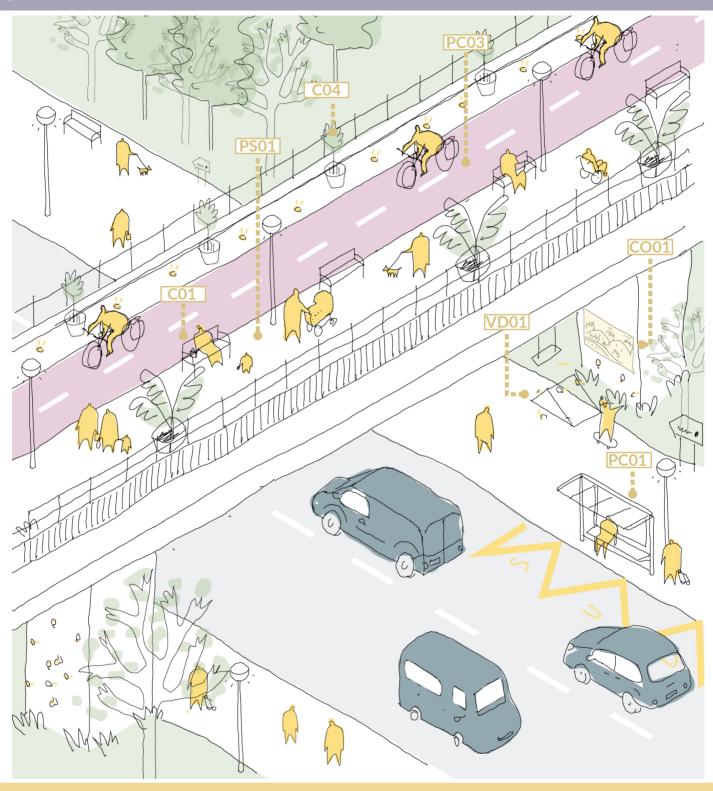
PARTICIPACIÓN (P)

- Incluir intervenciones artísticas colaborativas en el espacio en relación con el contexto urbano y social.
- Incluir a la ciudadanía en los procesos de diseño para ubicar y definir nuevos pasos sobre o bajo las vías.



REPRESENTATIVIDAD (R)

1 Asegurar la utilización de un lenguaje inclusivo en la iconografía y señalización de los espacios.







ESTACIÓN DE METRO TOLEDO EN NÁPOLES

Localización: Napoli, Italia

Año: 2005-2012

Equipo: Giovanni Fassanaro



ACTIVIDADES BAJO TIERRA

Localización: Praga, República Checa

Año: 2022

Equipo: U studio



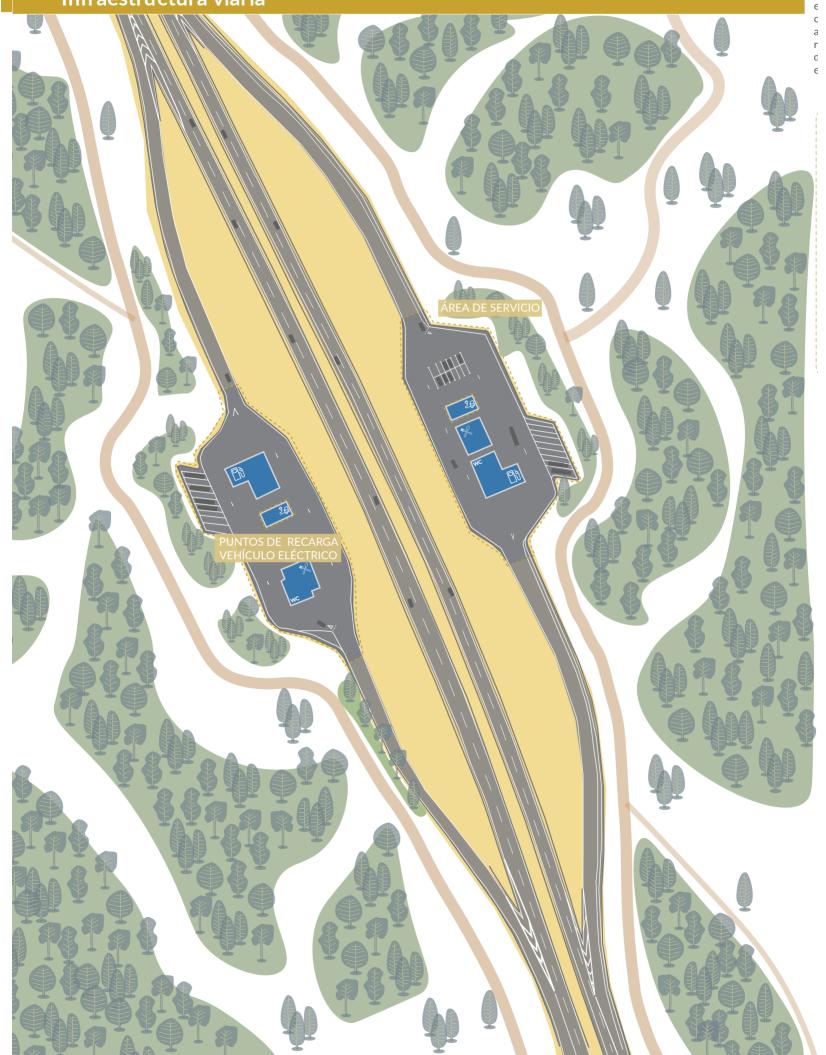
Localización: Madrid, España

۹ño:

Equipo: Basurama

AUTOBARRIOS SANCRISTOBAL

03 ÁREAS DE SERVICIO Infraestructura viaria



La presente ficha se centra en las áreas de servicio interurbanas y en la red de recarga de vehículos eléctricos a nivel nacional. Las áreas de servicio son esenciales para ofrecer descanso, seguridad y servicios básicos a las personas que viajan. La conectividad de las áreas de servicio con el exterior estará sujeta en todo caso a lo señalado en la normativa vigente preservando la seguridad en la vía. Deben estar bien ubicadas a lo largo de las principales rutas, con instalaciones como aseos, tiendas, restaurantes y zonas de descanso, priorizando la accesibilidad y sostenibilidad con espacios verdes y promoviendo prácticas medioambientales responsables. La red de recarga de vehículos eléctricos es crucial para promover el uso de transportes ecológicos y reducir las emisiones de carbono. Su infraestructura debe ser amplia y accesible, con estaciones estratégicamente situadas en áreas urbanas y rurales, y en puntos clave de las autopistas. Es fundamental que estas estaciones sean compatibles con distintos tipos de vehículos eléctricos y ofrezcan tiempos de carga rápidos.

03.01 ÁREAS DE SERVICIO INTERURBANAS

Zona habilitada junto a las autopistas y autovías, dotada con gasolineras y otras instalaciones de ayuda a los viajeros, como cafeterías, tiendas, etcétera.

según Real Academia Española



Área de servicio AP-36 Corral de Almaguer, Castilla-La Mancha

03.02 PUNTOS DE RECARGA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Los puntos de recarga de vehículos eléctricos son todas las instalaciones que permiten la carga de coches enchufables (híbridos o eléctricos) y están ubicados en zonas públicas (como aparcamientos), en viviendas privadas o en estaciones de servicios.





Área de servicio Repsol, Lopidiana, Vitoria

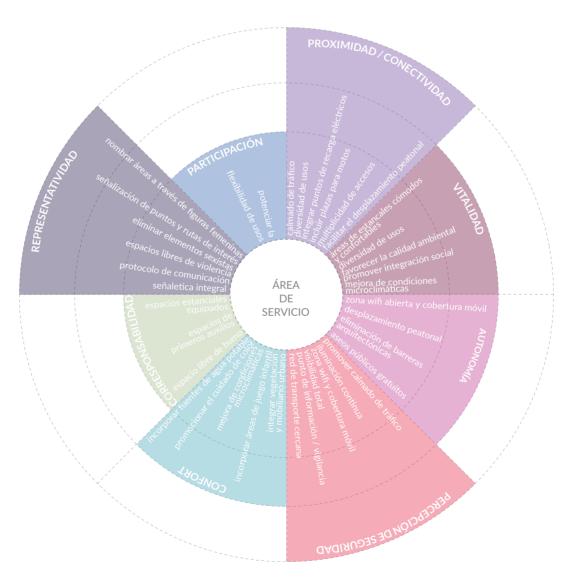


Diagrama gráfico de criterios de área de servicio

03.01 ÁREAS DE SERVICIO INTERURBANAS

PROXIMIDAD / CONECTIVIDAD (PC)

Facilitar los desplazamientos peatonales en el ámbito del área de servicio y asegurar su conexión con la red de itinerarios del entorno a través de itinerarios reconocibles, accesibles y seguros, así como con la red de transporte público y la infraestructura ciclista (conexiones intermodales) a modo de vía secundaria y segregada de la autovía o autopista para que vehículos no habilitados por la Ley de Carreteras también tengan acceso al área.



1 Incorporar plazas para el estacionamiento de motos y, en aquellas áreas de servicio cerca nas a núcleos urbanos, estaciones o paradas de transporte público con recorridos peato nales hasta la instalación, incorporar aparcabicis.



Promover la permeabilidad peatonal del área de servicio con el entorno inmediato y próximo: multiplicidad de accesos, rutas culturales y ambientales.

Contribuir al calmado del tráfico del acceso al área de servicio reforzando la prioridad peatonal, teniendo en cuenta la existencia de vehículos de gran tamaño que necesitar amplios espacios de maniobra.

VITALIDAD / DIVERSIDAD (VD)

Incorporar espacios estanciales y elementos de mobiliario urbano que puedan ser utilizados a diferentes horas del día por diferentes personas, adaptándose a las variaciones estacionales y a las condiciones climáticas que se presentan a lo largo del año: mobiliario urbano estancial, elementos de protección de la lluvia o sol, puntos de agua potable.

Promover la integración social, física y funcional a través del diseño de los espacios y los elementos de mobiliario urbano (áreas de juego, zonas de descanso, mobiliario urbano inclusivo...), garantizando la atención a la diversidad de personas y a sus necesidades específicas según género, edad, diversidad funcional, entre otros aspectos.

Contribuir a la mejora de las condiciones microclimáticas del espacio público del área de descanso, aprovechando el agua de lluvia y favoreciendo su infiltración en el terreno (reducción de superficies impermeables y laminación mediante SUDS).



Establecer medidas que favorezcan la diversidad y la calidad ambiental del área de descanso integrando, por ejemplo, arbolado de sombra intercalado con las plazas de estacionamiento o, por ejemplo, la incorporación de especies vegetales aromáticas y coloridas.



Incorporar, cuando sea posible y no suponga un incremento del tráfico en carretera, diversidad de usos y actividades: espacio estancial, merenderos, área de juego para la infancia, área de descanso, espacios comerciales de proximidad, instalaciones deportivas y circuitos biosaludables (equipamiento,mobiliario urbano), espacios de creación (arte urbano), etc.

AUTONOMÍA (A)

Facilitar los desplazamientos a pie en el ámbito del área de servicio o a través de bandas/itinerarios de protección peatonal que conecten las plazas de estacionamiento con los accesos espacios de uso público y/o comunitario (zonas de descanso, áreas de juego, merenderos, áreas de servicio...).



Adaptar el ámbito del área de servicio a la legislación autonómica y estatal de accesibilidad eliminación de barreras arquitectónicas.

Fomentar que las áreas de servicio cuenten con espacios estanciales de acceso libre, confortables, áreas de juego e instalaciones deportivas de uso libre y total, o mayoritaria mente no mercantilizados.



Incorporar aseos públicos gratuitos, limpios y bien señalizados que cuenten con productos de higiene, duchas y cambiador en ambos aseos.

Integrar una zona wifi abierta y un espacio de carga de teléfonos móviles. Todas las áreas de servicio deben tener cobertura móvil.







ÁREA DE SERVICIO ABADES LODARES

Localización: Soria, España

Año: 2005

Equipo: Abades



ÁREA DE SERVICIO LEUBINGER FÜRSTENHÜGEL

Localización: Turingia, Alemania

Año: 2014

Equipo: Planorama Landschaftsarchitektur



Localización: Gloucester, Inglaterra

Año: 2014

Equipo: Glenn Howells Architects

GLOUCESTER SERVICES

03.01 ÁREAS DE SERVICIO INTERURBANAS

PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD (PS)

Diseñar la banda de estacionamiento de tal forma que tenga en cuenta la mejora del campo visual de las personas que transitan a pie, por ejemplo, distanciando las plazas de estacionamiento y alternando elementos de arbolado.



- Favorecer la iluminación continua, homogénea y sin obstrucciones a cualquier hora del día e independientemente de la variación estacional y las condiciones climáticas que se presentan a lo largo del año en el conjunto de espacios e itinerarios del área de servicio. Ampliar la distancia entre las plazas de estacionamiento para mejorar la visibilidad.
- Integrar las áreas de servicio en la red de transporte público de corta distancia (núcleos urbanos próximos) o media y larga distancia.
- Integrar una zona wifi abierta y un espacio de carga de teléfonos móviles. Valorar la posibilidad de incorporar un teléfono fijo de uso público para casos de emergencia.
- **05** Todas las áreas de estacionamiento deben tener cobertura móvil.
- Incorporar puntos de información y asistencia presencial o telefónica en horario de 24h as como medidas de vigilancia activa (televigilancia, teleinformación) y vigilancia pasiva (diversidad de personas, actividades y usos las 24h, a través de la integración de las áreas de servicio con vías de servicio, cafeterías, tiendas, gasolineras, etc.



CONFORT (C)

- Integrar espacios estanciales equipados y confortables que puedan ser utilizados a diferentes horas del día por diferentes personas, adaptándose a las variaciones estacionales y a las condiciones climáticas que se presentan a lo largo del año en el área de servicio, a través de mesas de picnic, bancos inclusivos, puntos de agua potable, papeleras, pérgolas, arbolado de hoja caduca, etc.
- Integrar áreas de juego para la infancia en el diseño de las áreas de servicio así como circuitos biosaludables e instalaciones deportivas.





Promocionar el cuidado del color, textura y dibujo de la pavimentación, así como la incorporación de especies vegetales aromáticas y coloridas.



CORRESPONSABILIDAD (CO)

Integrar espacios de cuidados en el ámbito del área de servicio: espacios estanciales equipados y confortables que puedan ser utilizados a diferentes horas del día por diferentes personas, aseos públicos gratuitos, limpios y bien señalizados que cuenten con productos de higiene, duchas y cambiador para menores y personas adultas en ambos aseos, áreas de descanso, áreas de juego para la infancia, circuitos biosaludables, lavanderías comunitarias e instalaciones deportivas.



- Incluir un espacio de primeros auxilios (L) en el ámbito del área de servicio y un desfibrilador
- Facilitar que las acciones sobre el espacio público contribuyan a una gestión integrada de los flujos de agua, energía y materia. Incorporar elementos de mobiliario urbano que faciliten el reciclaje de residuos (papeleras y contenedores de diferentes colores, etc).







ÁREA DE SERVICIO ABADES LODARES

Localización: Soria, España

Año: 2005

Equipo: Abades



ÁREA DE SERVICIO LEUBINGER FÜRSTENHÜGEL

Localización: Turingia, Alemania

Año: 2014

Equipo: Planorama Landschaftsarchitektur



Localización: Gloucester, Inglaterra

Año: 2014

Equipo: Glenn Howells Architects

GLOUCESTER SERVICES

03.01 ÁREAS DE SERVICIO INTERURBANAS

Contribuir a que el área de servicio sea un espacio libre de humos y, para ello, diseñar el área de tal forma que las bandas de estacionamiento estén ubicadas en áreas diferentes a las zonas estanciales y de juego, evitando que los tubos de escape queden en dirección a las áreas peatonales. Reservar una zona para personas fuma doras en el ámbito del área de servicio y la zona estancial.

REPRESENTATIVIDAD (R)

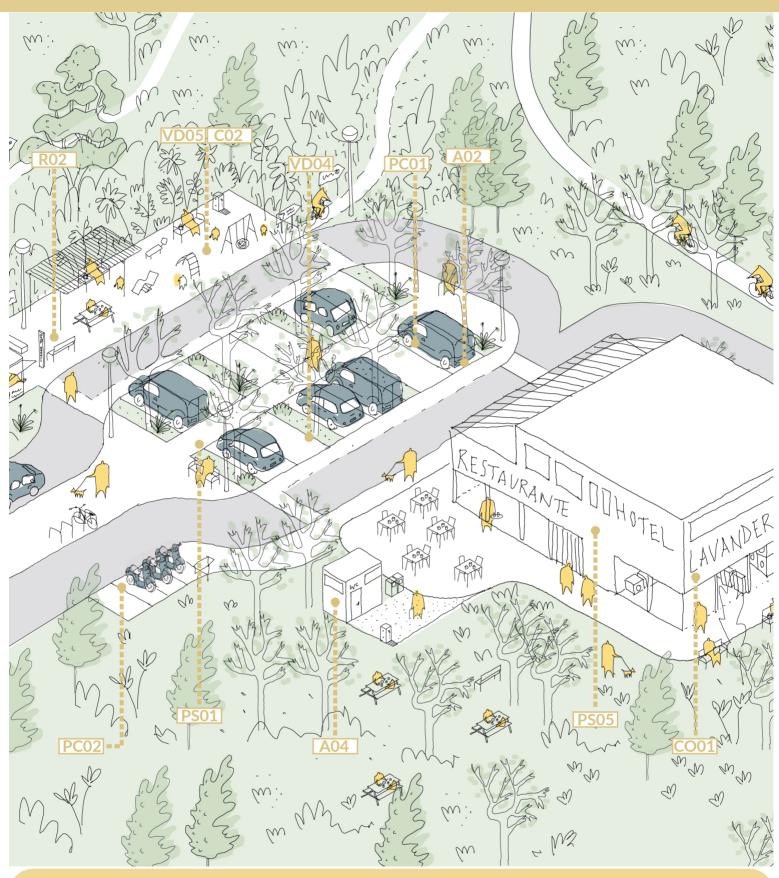
- Establecer medidas que favorezcan una señalización integral, tanto en la representación de itinerarios, vías o espacios de interés del entorno, como en representaciones que tengan en cuenta la diversidad de personas que transitan estos espacios (en función de su edad, cultura, capacidad cognitiva, etc.) o las dificultades de lectura de la información señalizada en función de las condiciones de visibilidad (noche e incidencia solar).
- Integrar elementos de señalización de orientación e interpretativa verticales y horizontales (atriles, paneles, tótems, postes...) sobre puntos y rutas de interés patrimonial, cultural y/o paisajística y ambiental del entorno: miradores, bienes de interés cultural (BIC), rutas y senderos, mapas de interpretación del lugar, fauna, arbolado, paisaje, etc.



- Establecer un protocolo de comunicación que incluya pautas de lenguaje y contenido gráfico inclusivo en los elementos de señalización de orientación e interpretativos.
- **04**) Promocionar y señalizar las áreas de servicio como espacios libres de violencias.
- Eliminar las posibles señales o elementos de publicidad sexista de las áreas de servicio y en los espacios circundantes.
- Considerar nombrar las áreas de servicio a través de nombres locales femeninos o nombres vinculados al lugar donde se integran.

PARTICIPACIÓN (P)

Posibilitar y potenciar la flexibilidad de usos y la realización de actividades ciudadanas en el ámbito de las áreas de servicio compatibles con el uso destinado al usuario de la carretera.







ÁREA DE SERVICIO ABADES LODARES

Localización: Soria, España

Año: 2005

Equipo: Abades



ÁREA DE SERVICIO LEUBINGER FÜRSTENHÜGEL

Localización: Turingia, Alemania

Año: 2014

Equipo: Planorama Landschaftsarchitektur



Año: 2014 Equipo

Equipo: Glenn Howells Architects

Localización: Gloucester, Inglaterra

GLOUCESTER SERVICES

03.02 PUNTOS DE RECARGA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

PROXIMIDAD / CONECTIVIDAD (PC)

- Diseñar las áreas de puntos de recarga de tal forma que se integren en la red de infraestructura ra ciclista del entorno y a las paradas de transporte público.
- Integrar puntos de recarga de vehículos eléctricos en el diseño de áreas de servicio, áreas de descanso e infraestructuras de transporte público (estaciones de tren, autobús, etc.)



VITALIDAD / DIVERSIDAD (VD)

Incorporar espacios estanciales y elementos de mobiliario urbano que puedan ser utilizados a diferentes horas del día por diferentes personas, adaptándose a las variaciones estacionales y a las condiciones climáticas que se presentan a lo largo del año: mobiliario urbano estancial, elementos de protección de la lluvia o sol, puntos de agua potable.



- Promover la integración social, física y funcional a través del diseño de los espacios y los elementos de mobiliario urbano (áreas de juego, zonas de descanso, mobiliario urbano inclu sivo...), garantizando la atención a la diversidad de personas y a sus necesidades específicas según género, edad, diversidad funcional, entre otros aspectos.
- Contribuir a la mejora de las condiciones microclimáticas del espacio público del área de descanso, aprovechando el agua de lluvia y favoreciendo su infiltración en el terreno (reducción de superficies impermeables y laminación mediante SUDS).
- Establecer medidas que favorezcan la diversidad y la calidad ambiental del área de descanso integrando, por ejemplo, arbolado de sombra intercalado con las plazas de estacionamiento o, por ejemplo, la incorporación de especies vegetales aromáticas y coloridas.



Incorporar, cuando sea posible, diversidad de usos y actividades: espacio estancial, meren deros, área de juego para la infancia, área de descanso, espacios comerciales de proximidad, instalaciones deportivas y circuitos biosaludables (equipamiento,mobiliario urbano), espacios de creación (arte urbano), etc.

AUTONOMÍA (A)

- Integrar elementos informativos y explicativos (paneles, postes, manuales...) sobre el funcionamiento y la correcta utilización del área de punto de recarga.
- Facilitar los desplazamientos a pie en el ámbito del punto de recarga a través de bandas/itinerarios de protección peatonal que conecten los puntos de recarga con los accesos y espacios de uso público y/o comunitario (zonas de descanso, áreas de juego, merenderos, áreas de servicio...)



- Adaptar el ámbito del área de recarga a la legislación autonómica y estatal en materia de accesibilidad.
- Incorporar aseos públicos gratuitos, limpios y bien señalizados que cuenten con productos de higiene, duchas y cambiador en ambos aseos.

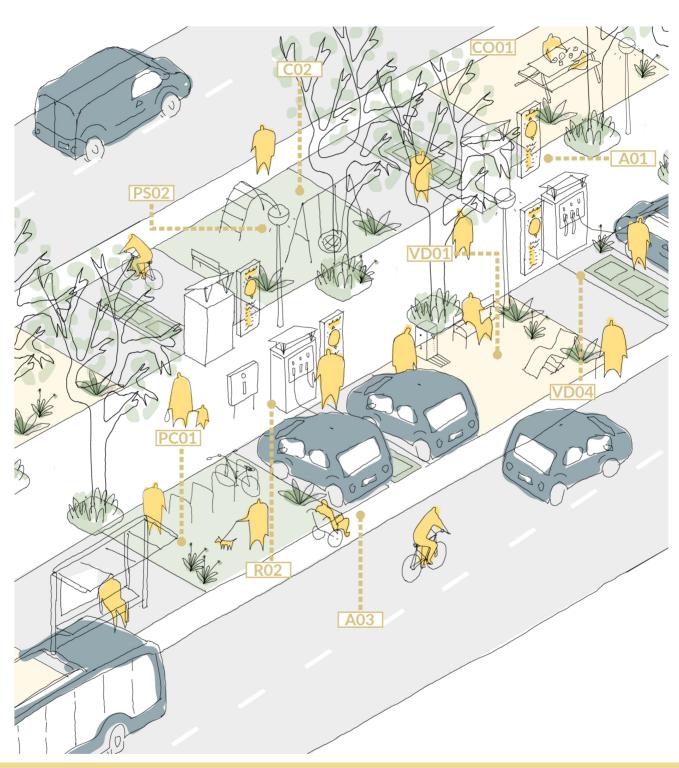


Integrar una zona wifi abierta y un espacio de carga de teléfonos móviles. Todas las áreas de servicio deben tener cobertura móvil

PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD (PS)

- Diseñar el área del punto de recarga de tal forma que tenga en cuenta la mejora del campo visual de las personas que transitan a pie, por ejemplo, distanciando las plazas de estacionamiento y alternando elementos de arbolado.
- Favorecer la iluminación continua, homogénea y sin obstrucciones a cualquier hora del día e independientemente de la variación estacional y las condiciones climáticas que se presentan a lo largo del año en el conjunto de espacios e itinerarios del área de servicio. Ampliar la distancia entre las plazas de estacionamiento para mejorar la visibilidad.









ESTACIÓN DE CARGA GOTEMBURGO Localización: Gothenburg, Suecia

Año: 2013

Equipo: Kjellgren Kaminsky



PUNTOS DE CARGA URJC ALCORCÓN Localización: Madrid, España

Año: 2022

Equipo: Desconocido



PUNTOS DE CARGA PASEO DE LA CASTELLANA Localización: Madrid, España

Año: Desconocido

Equipo: Grupo Etra

03.02 PUNTOS DE RECARGA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

- Integrar las áreas de punto de recarga en la red de transporte público de corta distancia (núcleos urbanos próximos) o media y larga distancia.
- 104 Integrar una zona wifi abierta y un espacio de carga de teléfonos móviles.
- Incorporar puntos de información y asistencia presencial o telefónica en horario de 24h así como medidas de vigilancia activa (televigilancia, teleinformación) y vigilancia pasiva (diversidad de personas, actividades y usos las 24h, a través de la integración de puntos de recarga con áreas de servicio, cafeterías, tiendas, gasolineras, etc.

CONFORT (C)

- Integrar espacios estanciales equipados y confortables que puedan ser utilizados a diferentes horas del día por diferentes personas, adaptándose a las variaciones estacionales y a las condiciones climáticas que se presentan a lo largo del año en el área de servicio, a través de mesas de picnic, bancos inclusivos, puntos de agua potable, papeleras, pérgolas, arbolado de hoja caduca, etc.
- Integrar áreas de juego para la infancia en el diseño de las áreas de servicio así como circuitos biosaludables e instalaciones deportivas.



- Contribuir a la mejora de las condiciones microclimáticas del espacio público del área de servicio, aprovechando el agua de lluvia y favoreciendo su infiltración en el terreno (reducción de superficies impermeables y laminación mediante SUDS).
- Establecer medidas que favorezcan la diversidad y la calidad ambiental del área de servicio integrando, por ejemplo, arbolado de sombra intercalado con las plazas de estacionamiento o, por ejemplo, la incorporación de especies vegetales aromáticas y coloridas.
- Promocionar el cuidado del color, textura y dibujo de la pavimentación, así como la incorpo ración de especies vegetales aromáticas y coloridas.

CORRESPONSABILIDAD (CO)

Integrar espacios de cuidados en el ámbito del área de servicio: espacios estanciales equipados y confortables que puedan ser utilizados a diferentes horas del día por diferentes personas, aseos públicos gratuitos, limpios y bien señalizados que cuenten con productos de higiene, duchas y cambiador para menores y personas adultas en ambos aseos, áreas de descanso, áreas de juego para la infancia, circuitos biosaludables e instalaciones deportivas.



Incorporar elementos de mobiliario urbano que faciliten el reciclaje de residuos (papeleras y contenedores de diferentes colores, etc.)

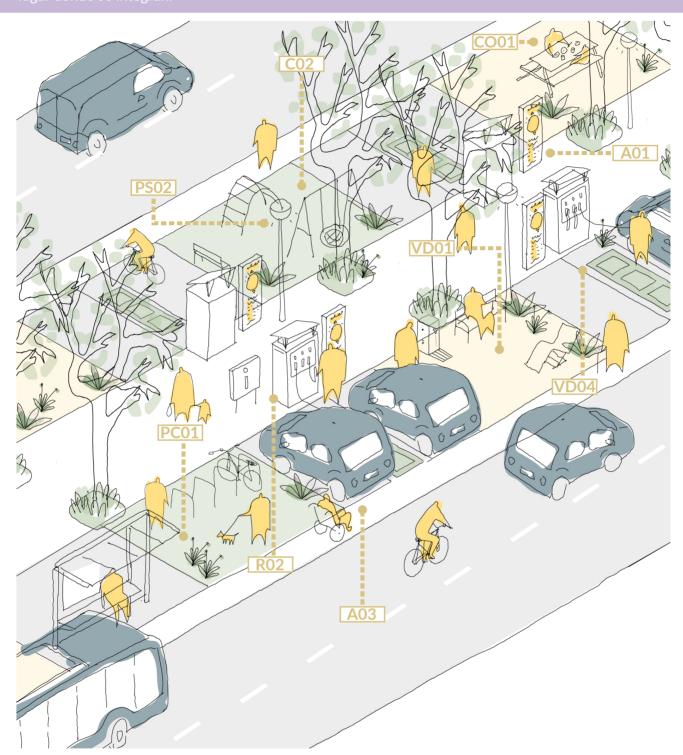
REPRESENTATIVIDAD (R)

- Establecer medidas que favorezcan una señalización integral, tanto en la representación de itinerarios, vías o espacios de interés del entorno, como en representaciones que tengan en cuenta la diversidad de personas que transitan estos espacios (en función de su edad, cultura, capacidad cognitiva, etc.) o las dificultades de lectura de la información señalizada en función de las condiciones de visibilidad (noche e incidencia solar).
- 1 Integrar elementos de señalización de orientación e interpretativa verticales y horizontales (atriles, paneles, tótems, postes...) sobre puntos y rutas de interés patrimonial, cultural y/o paisajística y ambiental del entorno: miradores, bienes de interés cultural (BIC), rutas y senderos, mapas de interpretación del lugar, fauna, arbolado, paisaje, etc.



- (atriles, paneles, tótems, postes...) sobre puntos y rutas de interés patrimonial, cultural y/o paisajística y ambiental del entorno: miradores, bienes de interés cultural (BIC), rutas y senderos, mapas de interpretación del lugar, fauna, arbolado, paisaje, etc.
- Establecer un protocolo de comunicación que incluya pautas de lenguaje y contenido gráfico inclusivo en los elementos de señalización de orientación e interpretativos.

- Eliminar las posibles señales o elementos de publicidad sexista de las áreas de puntos de recarga y en los espacios circundantes.
- Considerar nombrar las áreas de servicio a través de nombres locales femeninos o nombres vinculados al lugar donde se integran.







ESTACIÓN DE CARGA GOTEMBURGO Localización: Gothenburg, Suecia

Año: 2013

Equipo: Kjellgren Kaminsky



PUNTOS DE CARGA URJC ALCORCÓN Localización: Madrid, España

Año: 2022

Equipo: Desconocido

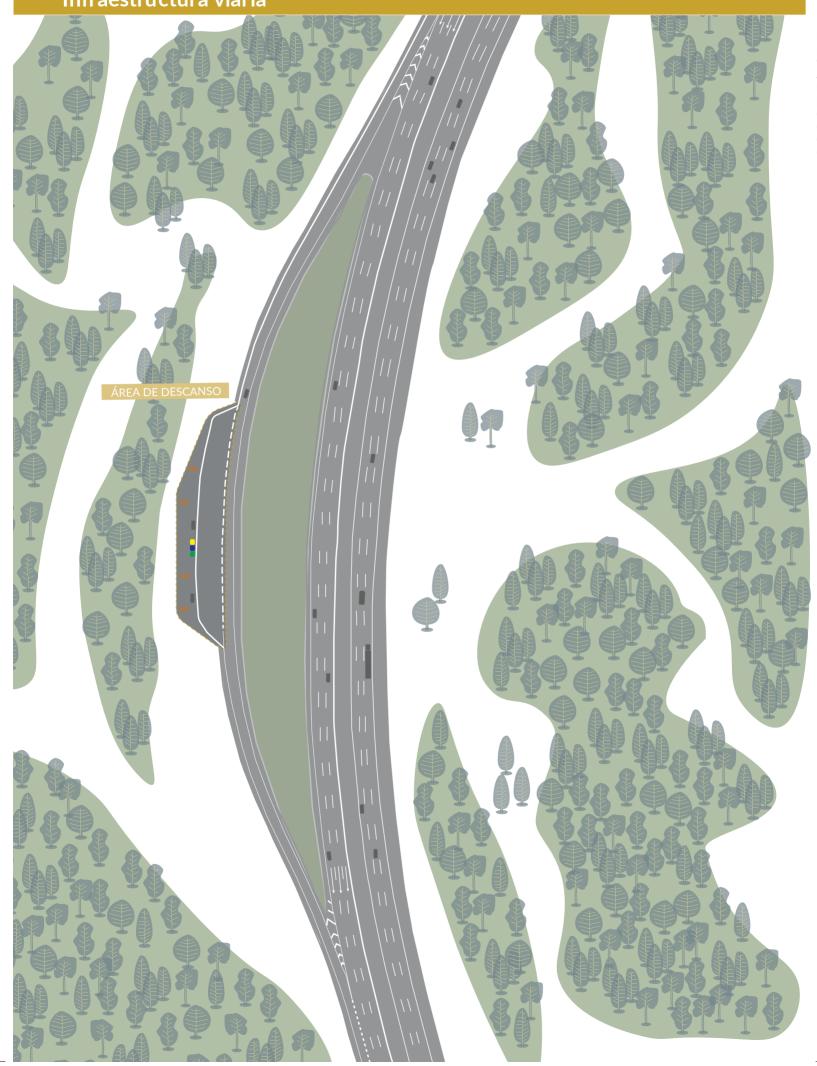


PUNTOS DE CARGA PASEO DE LA CASTELLANA Localización: Madrid, España

Año: Desconocido

Equipo: Grupo Etra

04 ÁREAS DE DESCANSO Infraestructura viaria



Las áreas de descanso son espacios designados para que las personas puedan detenerse, descansar y recuperarse durante los trayectos en vehículos privados o colectivos. Estas áreas están ubicadas generalmente a lo largo de carreteras y autopistas y han de ofrecer una variedad de servicios y comodidades. Aspectos como la seguridad, la accesibilidad y la comodidad son fundamentales. Estas áreas deben contar con iluminación y visibilidad adecuada para garantizar la protección de todas las personas que las utilizan. La distribución de los espacios deben ser accesibles para personas con movilidad reducida y ofrecer servicios específicos para diferentes necesidades, como baños familiares, áreas de lactancia, cambiadores y descanso de las mascotas. A continuación se desglosan un conjunto de medidas y actuaciones a tener en cuenta.

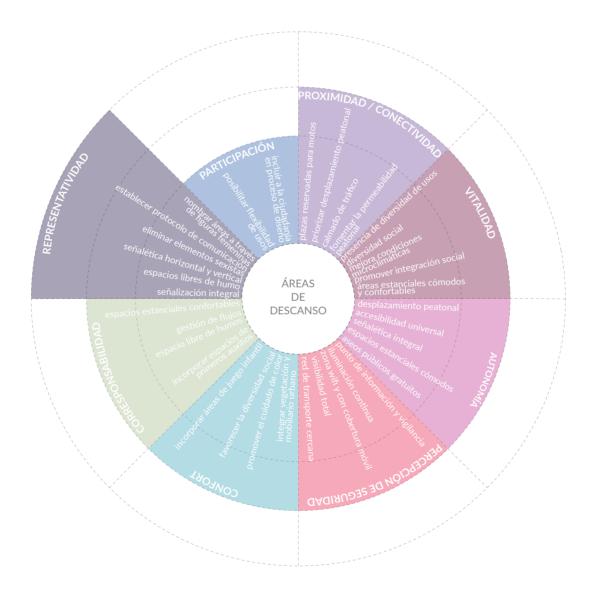
04.01 ÁREAS DE DESCANSO GENÉRICAS

Un área de descanso es una instalación pública próxima a un eje de comunicación por carretera, como autopistas, en la que los conductores y los pasajeros pueden descansar, comer o repostar combustible sin desviarse de su ruta

según Wikinedia

Las áreas de descanso que actualmente se dispone en la RCE son sólo zonas para estacionar sin servicios. En las páginas siguientes se propone, entre otras medidas, la flexibilidad de usos e incorporación de servicios.





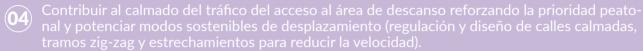
04.01 ÁREAS DE DESCANSO GENÉRICAS

PROXIMIDAD / CONECTIVIDAD (PC)

Facilitar los desplazamientos peatonales en el ámbito del área de descanso y asegurar su cone- xión con la red de itinerarios del entorno a través de itinerarios reconocibles, accesibles y seguros, así como con la red de transporte público y la infraestructura ciclista del entorno (co- nexiones intermodales).



- Incorporar plazas reservadas para el estacionamiento de motos y, en aquellas áreas de descanso cercanas a núcleos urbanos, estaciones o paradas de transporte público, incorporar aparca- bicis.
- Promover la permeabilidad peatonal del área de descanso con el entorno inmediato y próxi mo: multiplicidad de accesos, rutas culturales y ambientales.





VITALIDAD / DIVERSIDAD (VD)

Incorporar espacios estanciales y elementos de mobiliario urbano que puedan ser utilizados a diferentes horas del día por diferentes personas, adaptándose a las variaciones estacionales y a las condiciones climáticas que se presentan a lo largo del año: mobiliario urbano estancial, elementos de protección de la lluvia o sol, puntos de agua potable.



- Promover la integración social, física y funcional a través del diseño de los espacios y los elementos de mobiliario urbano (áreas de juego, zonas de descanso, mobiliario urbano inclusivo...), garantizando la atención a la diversidad de personas y a sus necesidades específicas según género, edad, diversidad funcional, entre otros aspectos.
- Contribuir a la mejora de las condiciones microclimáticas del espacio público del área de descanso, aprovechando el agua de lluvia y favoreciendo su infiltración en el terreno (reducción de superficies impermeables y laminación mediante SUDS).



- Establecer medidas que favorezcan la diversidad y la calidad ambiental del área de descanso integrando, por ejemplo, arbolado de sombra intercalado con las plazas de estacionamiento o, por ejemplo, la incorporación de especies vegetales aromáticas y coloridas
- Incorporar, cuando sea posible, diversidad de usos y actividades: espacio estancial, merenderos, área de juego para la infancia, área de servicio, espacios comerciales de proximidad, instalaciones deportivas y circuitos biosaludables (equipamiento,mobiliario urbano), espacios de creación (arte urbano), etc.



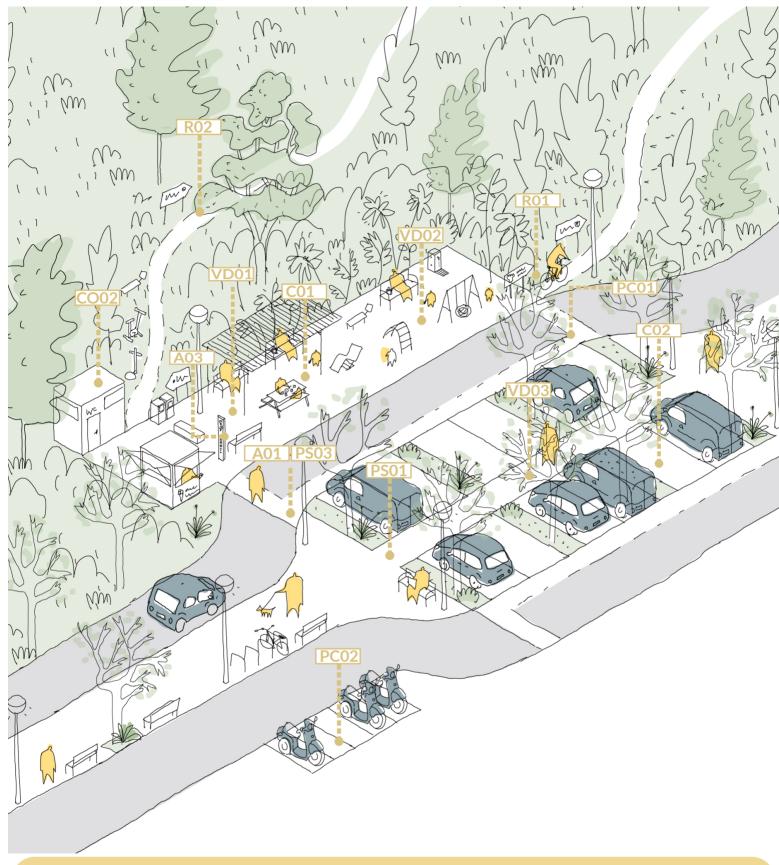
AUTONOMÍA (A)

Facilitar los desplazamientos a pie en el ámbito del área de descanso o a través de bandas/itine- rarios de protección peatonal que conecten las plazas de estacionamiento con los accesos y espacios de uso público y/o comunitario (zonas de descanso, áreas de juego, merenderos áreas de servicio...).



- Adaptar el ámbito del área de descanso a la legislación autonómica y estatal de accesibilidad. eliminación de barreras arquitectónicas.
- Fomentar que las áreas de descanso cuenten con espacios estanciales, confortables, áreas de juego e instalaciones deportivas de uso libre y total, o mayoritariamente no mercantilizados.
- Diseñar aseos públicos unisex. aseos mixtos o aseos neutros, disponibles para el uso de todas las personas, independientemente de su sexo biológico o identidad de género. Asegurar que todos los aseos son gratuitos, están limpios, señalizados y cuentan con cambiadores para bebés y con productos de higiene íntima en espacios confortables.









ÁREA DE DESCANSO NIEMENHARJU

Localización: Niemenharju, Finlandia

Año: 2016

Equipo: Studio Puisto



ÁREA DE DESCANSO UREDD

Localización: Inndyr, Norway

Año: 2018

Equipo: Haugen/Zohar Arkitekter



ÁREA DE DESCANSO A-8 CABEZÓN DE LA SAL

Localización: Cantabria, España

Año: 2018

Equipo: ALVAC

04.01 ÁREAS DE DESCANSO GENÉRICAS

105 Integrar una zona wifi abierta y un espacio de carga de teléfonos móviles. Todas las áreas de descanso deben tener cobertura móvil.

PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD (PS)

- Diseñar la banda de estacionamiento de tal forma que tenga en cuenta la mejora del campo visual de las personas que transitan a pie, por ejemplo, distanciando las plazas de estacionamiento y alternando elementos de arbolado.
 - Favorecer la iluminación continua, homogénea y sin obstrucciones a cualquier hora del día e independientemente de la variación estacional y las condiciones climáticas que se presentan a lo largo del año en el conjunto de espacios e itinerarios del área de descanso. Ampliar la distancia



- Integrar las áreas de descanso en la red de transporte público de corta distancia (núcleos urbanos próximos) o media y larga distancia.
- Integrar una zona wifi abierta y un espacio de carga de teléfonos móviles. Valorar la posibilidad de incorporar un teléfono fijo de uso público para casos de emergencia. Todas las áreas de estacionamiento deben tener cobertura móvil.
- Incorporar puntos de información y asistencia presencial o telefónica en horario de 24h así como medidas de vigilancia activa (televigilancia, teleinformación) y vigilancia pasiva (diversidad de personas, actividades y usos las 24h, a través de la integración de las áreas de descanso con vías de servicio, cafeterías, tiendas, gasolineras, etc.



CONFORT (C)

Integrar espacios estanciales equipados y confortables que puedan ser utilizados a diferente horas del día por diferentes personas, adaptándose a las variaciones estacionales y a las condiciones climáticas que se presentan a lo largo del año en el área de descanso, a través de mesa de picnic, bancos inclusivos, tumbonas?, puntos de agua potable, papeleras, pérgolas, arbolado de hoja caduca, etc.



- Integrar áreas de juego para la infancia en el diseño de las áreas de descanso así como circuitos biosaludables e instalaciones deportivas.
- Contribuir a la mejora de las condiciones microclimáticas del espacio público del área de descanso, aprovechando el agua de lluvia y favoreciendo su infiltración en el terreno (reducción de superficies impermeables y laminación mediante SUDS).



- Establecer medidas que favorezcan la diversidad y la calidad ambiental del área de descanso integrando, por ejemplo, arbolado de sombra intercalado con las plazas de estacionamiento o, por ejemplo, la incorporación de especies vegetales aromáticas y coloridas.
- Promocionar el cuidado del color, textura y dibujo de la pavimentación, así como la incorporación de especies vegetales aromáticas y coloridas.

CORRESPONSABILIDAD (CO)

Integrar espacios de cuidados en el ámbito del área de descanso: espacios estanciales equipados y confortables que puedan ser utilizados a diferentes horas del día por diferentes personas, aseos públicos gratuitos, limpios y bien señalizados que cuenten con productos de higiene, duchas y cambiador para menores y personas adultas en ambos aseos, áreas de descanso, áreas de juego para la infancia, circuitos biosaludables e instalaciones deportivas.



- Incluir un espacio de primeros auxilios (L) en el ámbito del área de servicio y un desfibrilador adecuadamente señalizado.
- Facilitar que las acciones sobre el espacio público contribuyan a una gestión integrada de los flujos de agua, energía y materia. Incorporar elementos de mobiliario urbano que faciliten el reciclaie de residuos (papeleras y contenedores de diferentes colores, etc.)







ÁREA DE DESCANSO NIEMENHARJU

Localización: Niemenharju, Finlandia

Año: 2016

Equipo: Studio Puisto



ÁREA DE DESCANSO UREDD

Localización: Inndyr, Norway

Año: 2018

Equipo: Haugen/Zohar Arkitekter



ÁREA DE DESCANSO A-8 CABEZÓN DE LA SAL

Localización: Cantabria, España

Año: 2018

Equipo: ALVAC

04.01 ÁREAS DE DESCANSO GENÉRICAS

- Contribuir a que el área de descanso sea un espacio libre de humos y, para ello, diseñar el área de descanso de tal forma que las bandas de estacionamiento estén ubicadas en áreas diferentes a las zonas estanciales y de juego, evitando que los tubos de escape queden en dirección a las áreas peatonales. Reservar una zona para personas fumadoras en el ámbito del área de descanso y la zona estancial.
- Promocionar el cuidado del color, textura y dibujo de la pavimentación, así como la incorporación de especies vegetales aromáticas y coloridas.

REPRESENTATIVIDAD (R)

Establecer medidas que favorezcan una señalización integral, tanto en la representación de itinerarios, vías o espacios de interés del entorno, como en representaciones que tengan en cuenta la diversidad de personas que transitan estos espacios (en función de su edad, cultura, capacidad cognitiva, etc.) o las dificultades de lectura de la información señalizada en función de las condiciones de visibilidad (noche e incidencia solar).



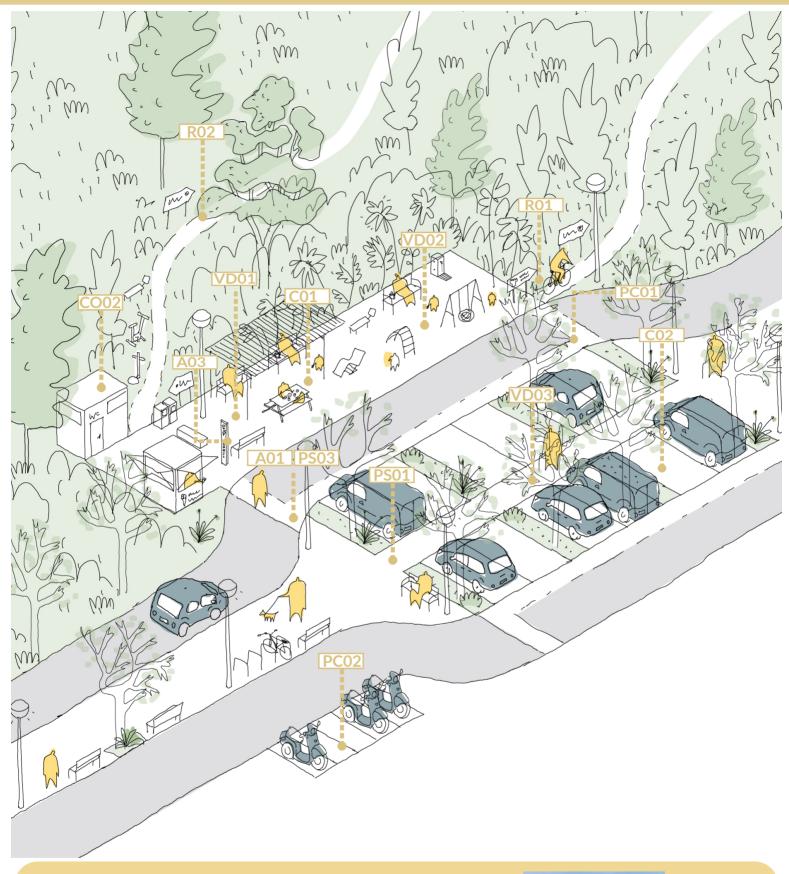
102 Integrar elementos de señalización de orientación e interpretativa verticales y horizontales (atriles, paneles, tótems, postes...) sobre puntos y rutas de interés patrimonial, cultural y/o paisajística y ambiental del entorno: miradores, bienes de interés cultural (BIC), rutas y senderos, mapas de interpretación del lugar, fauna, arbolado, paisaje, etc.



- Establecer un protocolo de comunicación que incluya pautas de lenguaje y contenido gráfico inclusivo en los elementos de señalización de orientación e interpretativos.
- **04**) Promocionar y señalizar las áreas de descanso como espacios libres de violencias.
- Eliminar las posibles señales o elementos de publicidad sexista de las áreas de descanso y en los espacios circundantes.
- Considerar nombrar las áreas de descanso a través de nombres locales femeninos o nombres vinculados al lugar donde se integran.

PARTICIPACIÓN (P)

- Posibilitar y potenciar la flexibilidad de usos y la realización de actividades ciudadanas en el ámbito de las áreas de descanso
- 1 Incluir a la ciudadanía en los procesos de diseño de las áreas de descanso así como posibilitar la realización de intervenciones artísticas colaborativas en el ámbito de las áreas de descanso.







ÁREA DE DESCANSO NIEMENHARJU

Localización: Niemenharju, Finlandia

Año: 2016

Equipo: Studio Puisto

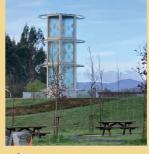


ÁREA DE DESCANSO UREDD

Localización: Inndyr, Norway

Año: 2018

Equipo: Haugen/Zohar Arkitekter



ÁREA DE DESCANSO A-8 CABEZÓN DE LA SAL

Localización: Cantabria, España

Año: 2018

Equipo: ALVAC



05.01 APARCAMIENTOS EN ZONA DE PAISA JE

Los aparcamientos en zona de paisaje permiten la estancia temporal de vehículos en un lugar o punto elevado desde el cual puede contemplarse con facilidad un paisaje (urbano o natural) o un acontecimiento.

según Wikipedia



Mirador de las Narices del Teide, Tenerife

05 02 APARCAMIENTOS DE VIALIDAD INVERNAL

Los aparcamientos de vialidad invernal permiten el almacenamiento de los vehículos pesados, cuando, debido a las condiciones climatológicas, no sea posible su circulación de manera segura para el resto del tráfico.

según MITMA



Aparcamiento invernal Villaluenga de la Sagra, Toledo

05.03 ZONAS DE ESTACIONAMIENTO SEGURAS Y PROTEGIDAS

Los aparcamientos seguros se entienden como espacios seguros y protegidos destinados al estacionamiento para usuarios comerciales que les permita evitar estacionar en lugares inadecuados, contribuyendo de esta manera la seguridad de los conductores y de las mercancías.

ogín MITMA



Repsol Security Parking, Zaragoza

05.04 APARCAMIENTOS DISUASORIOS INTERURBANOS(EMBOLSAMIENTO DE SERVICIO

Los aparcamientos disuasorios son estacionamientos situados, generalmente, en la periferia de ciudades, cuyo objetivo es que los conductores que pretenden acceder desde la corona metropolitana al centro de la ciudad aparquen en ellos y continúen su viaje en transporte público colectivo.

según EMT Madid





Aparcamiento disuasorio en Tarragona, Barcelona

PROXIMIDAD / CONVECTINIDAD

SINGLE AND ASSOCIATION ASSOCIA

Aparcamientos en zonas de paisaje, los aparcamientos de vialidad invernal, las zonas de estacionamiento seguras y los aparcamientos disuasorios. Todos ellos pueden parecer similares a la hora de planificarlos, pero se debe prestar especial atención a las necesidades específicas de cada tipo y a la inclusión de la perspectiva inclusiva de género en cada uno de ellos.

Diagrama gráfico de criterios de aparcamientos

05.01 APARCAMIENTOS EN ZONAS DE PAISAJE

PROXIMIDAD / CONECTIVIDAD (PC)

- (01)
- (02)
- 03
- (04)





VITALIDAD / DIVERSIDAD(VD)

- Incorporar espacios estanciales y elementos de mobiliario urbano en el ámbito del aparcamiento que puedan ser utilizados a diferentes horas del día por diferentes personas, adaptándose a las variaciones estacionales y a las condiciones climáticas que se presentan a lo largo del año: mobiliario urbano estancial, elementos de protección de la lluvia o sol, puntos de agua potable.
- Promover la integración social, física y funcional a través del diseño de los espacios y los elementos de mobiliario urbano garantizando la atención a la diversidad de personas y a sus necesidades específicas según género, edad, diversidad funcional, entre otros aspectos. (02)
- En la medida de lo posible, integrar el aparcamiento en el paisaje a través de celdas y sistemas de pavimentación permeable (ecoparking) contribuyendo a la mejora de las condiciones microclimáticas del espacio público del aparcamiento y aprovechando el agua de lluvia favoreciendo su infiltración en el terreno. (03)
- **(04)**
- (05)

AUTONOMÍA (A)

- (01)



PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD (PS)

- Diseñar la banda de estacionamiento de tal forma que tenga en cuenta la mejora del campo (01)
- (02)
- (03)













MIRADOR DE MOREIRAS

Localización: Galicia, España

Año: 2021

Equipo: Carlos Seoane



Localización: California, Estados Unidos

Año: Desconocido

Equipo: Desconocido



Localización: Utah, Estados Unidos

Año: Desconocido

Equipo: Desconocido

PARQUE NACIONAL YOSEMITE

PARQUE NACIONAL ZION

05.01 APARCAMIENTOS EN ZONAS DE PAISAJE

CONFORT (C)

Integrar espacios estanciales equipados y confortables que puedan ser utilizados a diferentes horas del día por diferentes personas, adaptándose a las variaciones estacionales y a las condiciones climáticas que se presentan a lo largo del año en el área de servicio, a través de mesas de picnic, bancos inclusivos, puntos de agua potable, papeleras, pérgolas, arbolado de hoja caduca, etc. (01)



- (02)

CORRESPONSABILIDAD (CO)



- Contribuir a que el aparcamiento en zonas de paisaje sea un espacio libre de humos y, para ello, diseñar el mismo de tal forma que las bandas de estacionamiento estén ubicadas en áreas diferentes a las zonas estanciales (miradores), evitando que los tubos de escape queden en dirección a las áreas peatonales. Reservar una zona para personas fumadoras en el ámbito del aparcamiento y la zona estancial.

REPRESENTATIVIDAD (R)

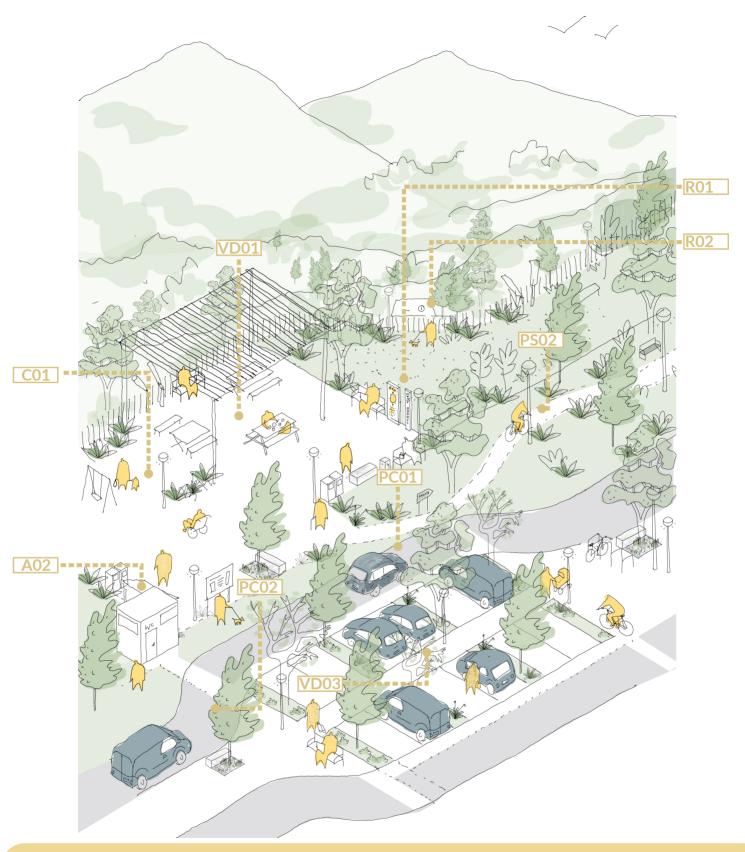
ra, capacidad cognitiva, etc.) o las dificultades de lectura de la información señalizada en función de las condiciones de visibilidad (noche e incidencia solar).



(atriles, paneles, tótems, postes...) sobre puntos y rutas de interés patrimonial, cultural y/o paisajística y ambiental del entorno: miradores, bienes de interés cultural (BIC), rutas y



PARTICIPACIÓN (P)







Localización: Galicia, España

Año: 2021

Equipo: Carlos Seoane



Localización: California, Estados Unidos

Año: Desconocido

Equipo: Desconocido



Localización: Utah, Estados Unidos

Año: Desconocido

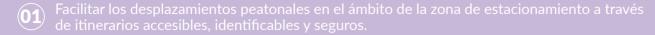
Equipo: Desconocido

MIRADOR DE MOREIRAS PARQUE NACIONAL YOSEMITE

PARQUE NACIONAL ZION

05.02 APARCAMIENTOS DE VIALIDAD INVERNAL

PROXIMIDAD / CONECTIVIDAD (PC)





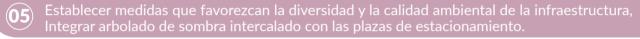
(02) Conexión con núcleos urbanos, estaciones y paradas de transporte público.

VITALIDAD / DIVERSIDAD (VD)

- Integrar el aparcamiento de vialidad invernal con una posible estación de servicio, cafetería, restaurante, hotel o núcleo urbano de referencia.
- Valorar la posibilidad de integrar el aparcamiento de vialidad invernal con una estación de servicio de carburantes.







VD01



AUTONOMÍA (A)

- Facilitar los desplazamientos a pie en el interior del aparcamiento a través de bandas/itinerarios de protección peatonal que conecten las plazas de estacionamiento con los accesos y espacios de uso público y/o comunitario.
- Establecer medidas que favorezcan una señalización integral, tanto en la representación de itinerarios, vías o espacios de interés del entorno, como en representaciones que tengan en cuenta la diversidad de personas que transitan estos espacios (en función de su edad, cultura, capacidad cognitiva, etc.) o las dificultades de lectura de la información señalizada en función de las condiciones de visibilidad (noche e incidencia solar).
- Adaptar el espacio del aparcamiento a la legislación autonómica y estatal de accesibilidad eliminación de barreras arquitectónicas.
- Integrar una zona wifi abierta y un espacio de carga de teléfonos móviles. Todas las áreas de estacionamiento deben tener cobertura móvil.

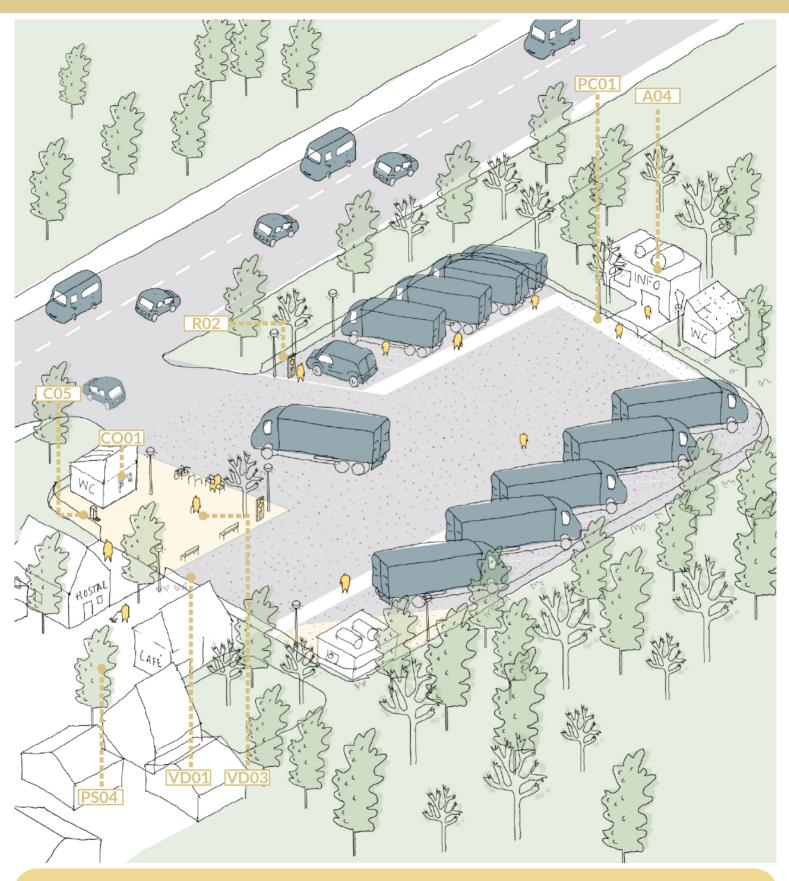




PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD (PS)

- Asegurar la Conexión visual sin obstrucciones en el conjunto de espacios de la zona de esta-
- Integrar una zona wifi abierta y un espacio de carga de teléfonos móviles. Valorar la posibilidad de incorporar un teléfono fijo de uso público para casos de emergencia. Todas las áreas de estacionamiento deben tener cobertura móvil y un generador de energía
- Favorecer la iluminación continua, homogénea y sin obstrucciones en el conjunto de espacios e itinerarios de la infraestructura.
- Incorporar puntos de información y asistencia presencial o telefónica en horario de 24h así como medidas de videovigilancia y vigilancia pasiva (diversidad de personas, actividades y usos las 24h, a través de la incorporación de espacios públicos como vías de servicio, cafeterías, tiendas, gasolineras, etc.).
- Incorporar sistemas de alarma, puntos para llamadas de emergencia, barreras y puertas electrónicas.







Localización: Argentina

Programa: Manual sobre perspectiva de género

Año: 2023

Equipo: Ana Falú Red de Ciudades Feministas

05.02 APARCAMIENTOS DE VIALIDAD INVERNAL

CONFORT (C)

- Diseñar la zona de estacionamiento integrando los espacios con áreas de Introducción de vegetación y elementos de sombra en cubierta y fachada.
- Promocionar el cuidado del color, textura y dibujo de la pavimentación, así como la incorporación de especies vegetales aromáticas y coloridas.
- **03** Incorporar arbolado de sombra en los espacios públicos de acceso.
- Incorporar un proyecto de señalética y tener en cuenta la utilización del color. Incluir mobiliario ergonómico y eliminar arquitecturas hostiles.
- **05** Incorporar puntos de agua potable de libre utilización.
- Integrar áreas instalaciones deportivas y circuitos biosaludables (equipamiento,mobiliario urbano...)



CORRESPONSABILIDAD (CO)

- $oldsymbol{oldsymbol{01}}$ Incluir un espacio de primeros auxilios (L) y un desfibrilador adecuadamente señalizado
- Incorporar aseos públicos unisex. aseos mixtos o aseos neutros, disponibles para el uso de todas las personas, independientemente de su sexo biológico o identidad de género. Asegurar que todos los aseos son gratuitos, están limpios, señalizados y cuentan con cambiadores para bebés y con productos de higiene íntima en espacios confortables. Incorporar un espacios de cuidados. Incorporar depósitos de agua de lluvia en las cubiertas de los aseos.



- Facilitar que las acciones sobre el espacio público contribuyan a una gestión integrada de los flujos de agua,energía y materia.
- **04**) Valorar la posibilidad de incorporar un espacio o Servicio de lavandería.
- **05**) Diseñar una zona libre de humos y una zona reservada para fumadores.

REPRESENTATIVIDAD (R)

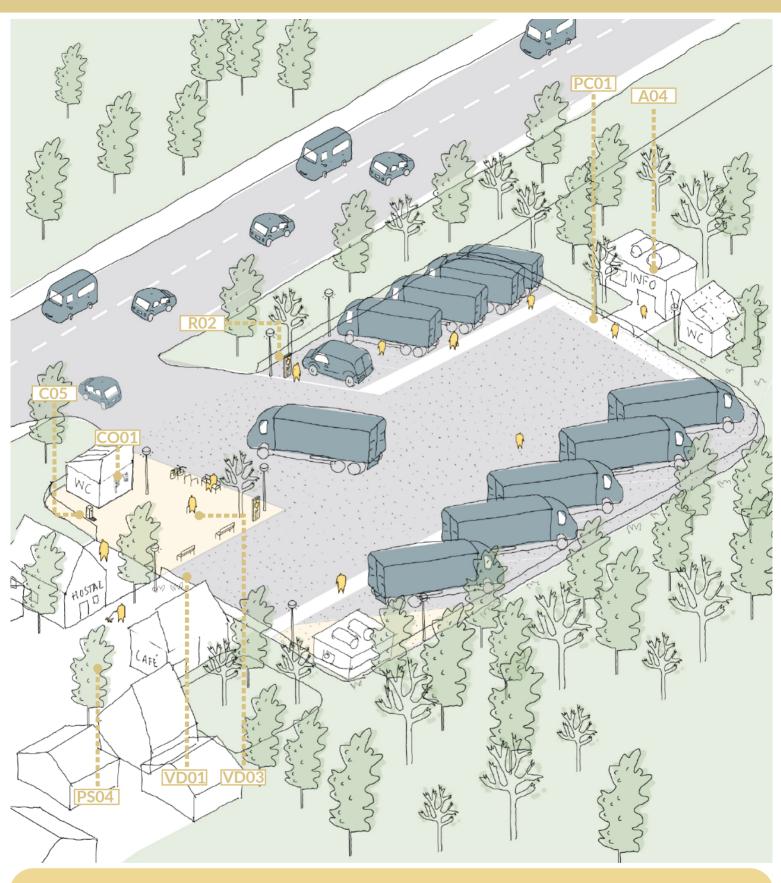
- $oldsymbol{01}$ Asegurar la utilización de un lenguaje inclusivo en la iconografía y señalización de los espacios
- ©2 Eliminar las posibles señales o elementos de publicidad sexista de los aparcamientos y en los espacios circundantes e incorporar elementos de señalización que contribuyan a generar un espacio libre de violencias.



Considerar nombres de mujeres (locales) para nombrar el aparcamiento, sus diferentes plantas...

PARTICIPACIÓN (P)

- $oldsymbol{01}$ Incluir intervenciones artísticas colaborativas en el espacio en relación con el contexto urbano
- O2 Posibilitar y potenciar la flexibilidad de usos y la realización de actividades ciudadanas en el espacio





Localización: Argentina

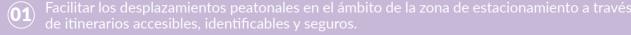
Programa: Manual sobre perspectiva de género

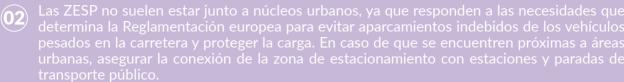
Año: 2023

Equipo: Ana Falú Red de Ciudades Feministas

05.03 ZONAS DE ESTACIONAMIENTO SEGURAS Y PROTEGIDAS

PROXIMIDAD / CONECTIVIDAD (PC)

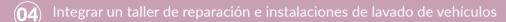






VITALIDAD / DIVERSIDAD (VD)

- Incorporar usos comerciales y productivos (taller mecánico, limpieza vehículos, tienda 24h, espacios de creación...) en la infraestructura de aparcamiento (colindante o en superficie), con acceso independiente. Ref Stadsberget de Henning Larsen + White Architekter.
- Integrar la zona de estacionamiento con una posible estación de servicio, cafetería, restau rante, máquinas de vending; hotel; tienda con productos de conveniencia.
- Valorar la posibilidad de integrar la zona de estacionamiento con una estación de servicio de carburantes.



- Incorporar, cuando sea posible, diversidad de usos y actividades: espacio estancial, merenderos, área de juego para la infancia, área de descanso, áreas de interpretación de la flora y fauna, etc.
- Integrar espacios estanciales equipados y confortables (espacio de espera, punto de encuen tro...)
- Contribuir a la mejora de las condiciones microclimáticas del espacio público del aparcamien to, aprovechar el agua de lluvia y favorecer su infiltración en el terreno (reducción de superficies impermeables y laminación mediante SUDS).
- Establecer medidas que favorezcan la diversidad y la calidad ambiental de la infraestructura. Integrar arbolado de sombra intercalado con las plazas de estacionamiento.

AUTONOMÍA (A)

- Facilitar los desplazamientos a pie en el interior de la zona de estacionamiento a través de bandas/itinerarios de protección peatonal que conecten las plazas de estacionamiento con los accesos y espacios de uso público y/o comunitario.
- Establecer medidas que favorezcan una señalización integral, tanto en la representación de itinerarios, vías o espacios de interés del entorno, como en representaciones que tengan en cuenta la diversidad de personas que transitan estos espacios (en función de su edad, cultura, capacidad cognitiva, etc.) o las dificultades de lectura de la información señalizada en función de las condiciones de visibilidad (noche e incidencia solar).
- Adaptar el espacio del aparcamiento a la legislación autonómica y estatal de accesibilidad.
- Integrar una zona wifi abierta y un espacio de carga de teléfonos móviles. Todas las áreas de estacionamiento deben tener cobertura móvil.
- Valorar la posibilidad de integrar espacios seguros, vigilados y protegidos para la instalación de caieros automáticos.
- **06**) Integrar espacios destinados a la toma de energía eléctrica.















PARKING PARA VEHÍCULOS PESADOS MOWIZ TRUCK

Localización: Barcelona, España

Año: 2019

Equipo: Saba Infraestructuras



CENTRO DE TRANSPORTES PESADO VALDEPEÑAS

Localización: Ciudad Real, España

Año: Desconocido

Equipo: TENGO!



PARKING PARA CAMIONES CAMPA NULES

Localización: Castellón, España

Año: Desconocido

Equipo: Campa Nules

05.03 ZONAS DE ESTACIONAMIENTO SEGURAS Y PROTEGIDAS

PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD (PS)

- Asegurar la Conexión visual sin obstrucciones en el conjunto de espacios de la zona de estacionamiento
- Integrar una zona wifi abierta y un espacio de carga de teléfonos móviles. Valorar la posibilidad de incorporar un teléfono fijo de uso público para casos de emergencia. Todas las áreas de estacionamiento deben tener cobertura móvil.
- Favorecer la iluminación continua, homogénea y sin obstrucciones en el conjunto de espacios e itinerarios de la infraestructura.
- Incorporar puntos de información y asistencia presencial o telefónica en horario de 24h así como medidas de videovigilancia y vigilancia pasiva (diversidad de personas, actividades y usos las 24h, a través de la incorporación de espacios públicos como vías de servicio, cafeterías, tiendas, gasolineras, etc.).







CONFORT (C)

- Diseñar la zona de estacionamiento integrando los espacios con áreas de Introducción de vegetación y elementos de sombra en cubierta y fachada
- Promocionar el cuidado del color, textura y dibujo de la pavimentación, así como la incorporación de especies vegetales aromáticas y coloridas.
- **03** Incorporar arbolado de sombra en los espacios públicos de acceso.
- Incorporar un proyecto de señalética y tener en cuenta la utilización del color. Incluir mobiliario ergonómico y eliminar arquitecturas hostiles.
- **05** Incorporar puntos de agua potable de libre utilización
- Integrar áreas de descanso, instalaciones deportivas y circuitos biosaludables (equipamiento, mobiliario urbano...)



CORRESPONSABILIDAD (CO)

- (01) Incluir un espacio de primeros auxilios (L) y un desfibrilador adecuadamente señalizado.
- Incorporar aseos públicos unisex. aseos mixtos o aseos neutros, disponibles para el uso de todas las personas, independientemente de su sexo biológico o identidad de género. Asegurar que todos los aseos son gratuitos, están limpios, señalizados y cuentan con cambiadores para bebés y con productos de higiene íntima en espacios confortables. Incorporar depósitos de agua de lluvia en las cubiertas de los aseos.
- Facilitar que las acciones sobre el espacio público contribuyan a una gestión integrada de los fluios de agua.energía y materia.
- **04**) Incorporar aseos públicos gratuitos, limpios y bien señalizados.
- **05**) Valorar la posibilidad de incorporar un espacio o servicio de lavandería





REPRESENTATIVIDAD (R)

- **1** Asegurar la utilización de un lenguaje inclusivo en la iconografía y señalización de los espacios.
- **02** Eliminar las posibles señales o elementos de publicidad sexista de los aparcamientos y espacios circundantes e incorporar elementos de señalización que contribuyan a generar un espacio libre de violencias.

PARTICIPACIÓN (P)

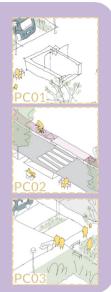
- (01) Incluir intervenciones artísticas colaborativas en el espacio en relación con el contexto urbano.
- **02** Posibilitar y potenciar la flexibilidad de usos y la realización de actividades ciudadanas en el espacio.



05.04 APARCAMIENTOS DISUASORIOS INTERURBANOS

PROXIMIDAD / CONECTIVIDAD (PC)

- Facilitar los desplazamientos peatonales en el ámbito del área de servicio y asegurar su conexión con la red de itinerarios del entorno a través de itinerarios reconocibles, accesibles y seguros, así como con la red de transporte público y la infraestructura ciclista del entorno (conexiones intermodales).
- (02) Incorporar plazas reservadas para el estacionamiento de motos e incorporar aparcabicis.
- Promover la permeabilidad peatonal del aparcamiento con el entorno inmediato y próximo: multiplicidad de accesos en función de las rutas culturales y ambientales.
- Contribuir al calmado del tráfico del entorno del aparcamiento reforzando la prioridad peatonal y potenciando los modos sostenibles de desplazamiento (regulación y diseño de calles calmadas, tramos zig-zag y estrechamientos para reducir la velocidad).



VITALIDAD / DIVERSIDAD (VD)

- En el caso de aparcamientos en altura situados en zona urbana, incorporar usos comerciales y productivos (taller de reparación e instalaciones de limpieza de vehículos, tienda 24h, espacios de creación...) en la infraestructura de aparcamiento, a ser posible con acceso independiente.
- Integrar la zona de estacionamiento con una posible estación de servicio, cafetería, restaurante, máquinas de vending: hotel: tienda con productos de conveniencia.
- Integrar espacios estanciales equipados y confortables (espacio de espera, punto de encuentro...).
- **04**) Valorar incluir un cajero automático
- Valorar introducir, en el caso de los aparcamientos en altura, en la cubierta espacios estanciales con elementos de mobiliario urbano estancial, elementos de protección de la lluvia o sol,
 puntos de agua potable, o áreas de juego y deporte que puedan ser utilizados por diferentes
 personas y a diferentes horas del día adaptándose a las variaciones estacionales y a las condiciones climáticas que se presentan a lo largo del año.
- Contribuir a la mejora de las condiciones microclimáticas del aparcamiento aprovechando el agua de lluvia para el riego de árboles y plantas. En el caso de aparcamientos en altura, valorar introducir vegetación en la cubierta y plantas trepadoras en las fachadas.
- En aparcamientos en superficie, integrar arbolado de sombra intercalado con las plazas de estacionamiento e incorporar especies vegetales aromáticas y coloridas en los alcorques.

AUTONOMÍA (A)

- Establecer medidas que favorezcan una señalización integral, tanto en la representación de itinerarios, vías o espacios de interés del entorno, como en representaciones que tengan en cuenta la diversidad de personas que transitan estos espacios (en función de su edad, cultura, capacidad cognitiva, etc.) o las dificultades de lectura de la información señalizada en función de las condiciones de visibilidad (noche e incidencia solar).
- Facilitar los desplazamientos a pie en el ámbito del aparcamiento a través de bandas/itinerarios de protección peatonal que conecten las plazas de estacionamiento con los accesos y espacios de uso público o comunitario (zonas de descanso, talleres o negocios...)
- Adaptar el ámbito del área de servicio a la legislación autonómica y estatal de accesibilidad. eliminación de barreras arquitectónicas.

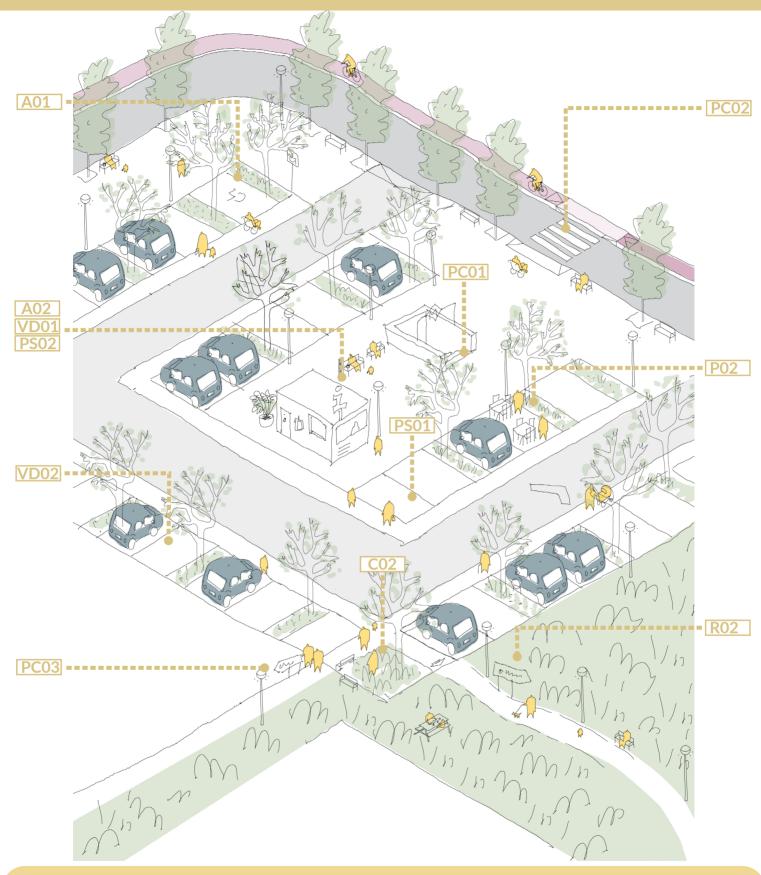








(EMBOLSAMIENTO DE SERVICIO)





Localización: Piteå, Suecia

Año: 2015

Equipo: White Arkitekter + Henning Larsen



Localización: Budapest, Hungría

Año: 2017

Equipo: Lépték-Terv



Localización: Miami Beach, Estados Unidos

Año: 2018

Equipo: Herzog & de Meuron

KOSSUTH SQUARE - KISPEST

279 1111 LINCOLN ROAD

05.04 APARCAMIENTOS DISUASORIOS INTERURBANOS

- Incorporar aseos públicos gratuitos, limpios y bien señalizados que cuenten con productos de higiene, duchas y cambiador en ambos aseos.
- Integrar una zona wifi abierta y un espacio de carga de teléfonos móviles. Todas las zonas del aparcamiento incluso las subterráneas, deben tener cobertura móvil.

PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD (PS)

- En el caso de aparcamientos en altura, promover la conexión visual interior-exterior y de fachada a fachada, utilizando cerramientos transparentes si los hay y priorizando la entrada de luz natural.
- Valorar la posibilidad de incorporar un teléfono fijo de uso público o un sistema de alarma para casos de emergencia.
- lncorporar puntos de información y asistencia presencial o telefónica en horario de 24h así como medidas de videovigilancia.
- Valorar la posibilidad de reserva de plaza con antelación y promover un sistema de gestión de incidencias.
- Diseñar la banda de estacionamiento de tal forma que tenga en cuenta la mejora del campo visual de las personas que transitan a pie, por ejemplo, distanciando las plazas de estacionamiento y alternando elementos de arbolado en el caso de aparcamientos en superficie.
- Favorecer la iluminación continua, homogénea y sin obstrucciones a cualquier hora del día e independientemente de la variación estacional y las condiciones climáticas que se presentan a lo largo del año. Valorar ampliar la distancia entre las plazas de estacionamiento para mejorar la visibilidad en el caso de aparcamientos en superficie.

CONFORT (C)

Integrar espacios estanciales equipados y confortables que puedan ser utilizados a diferentes horas del día por diferentes personas, adaptándose a las variaciones estacionales y a las condiciones climáticas que se presentan a lo largo del año en el área de servicio, a través de mesas de picnic, bancos inclusivos, puntos de agua potable, papeleras, pérgolas, arbolado de hoja caduca, etc.

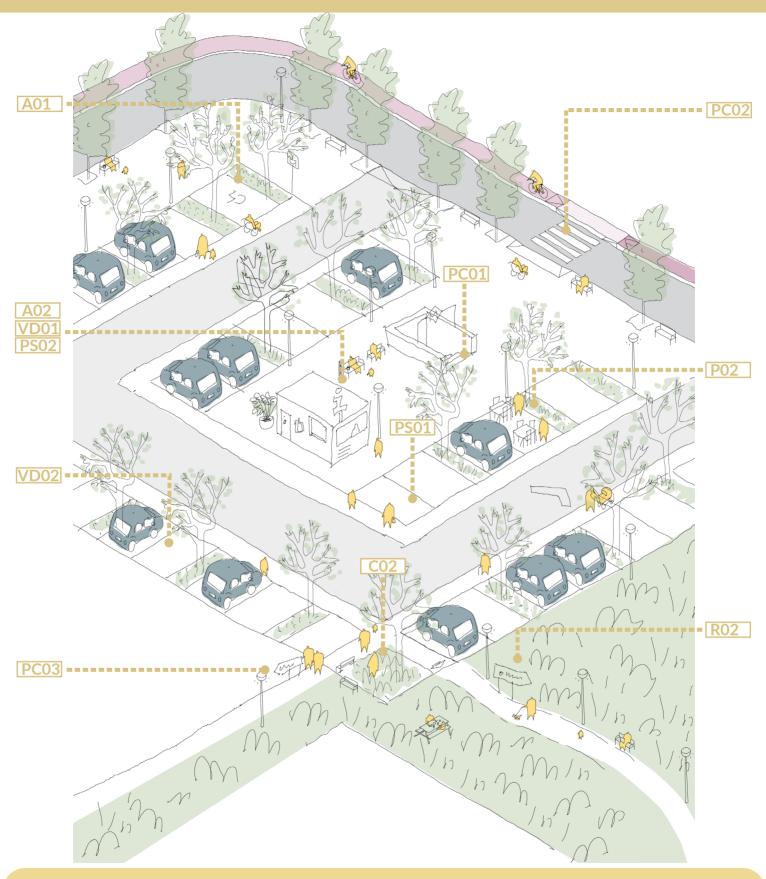


- 1 Integrar áreas de juego para la infancia en el diseño de las áreas de servicio así como circuitos biosaludables e instalaciones deportivas.
- Contribuir a la mejora de las condiciones microclimáticas del aparcamiento aprovechando el agua de lluvia y favoreciendo su infiltración en el terreno (reducción de superficies imperme-
- Establecer medidas que favorezcan la diversidad y la calidad ambiental del aparcamiento integrando, por ejemplo, arbolado de sombra intercalado con las plazas de estacionamiento.
- Promocionar el cuidado del color, textura y dibujo de la pavimentación, así como la incorporación de especies vegetales aromáticas y coloridas.

CORRESPONSABILIDAD (CO)

- Incluir un espacio de primeros auxilios (L) y un desfibrilador adecuadamente señalizado Promover el cuidado, limpieza y mantenimiento de los accesos y el paisaje urbano de la red de movilidad de los accesos a núcleos urbanos.
- Incorporar aseos públicos gratuitos, limpios y bien señalizados que cuenten con productos de higiene, duchas y cambiador para menores y personas adultas en ambos aseos.

(EMBOLSAMIENTO DE SERVICIO)





Localización: Piteå, Suecia

Año: 2015

Equipo: White Arkitekter + Henning Larsen



KOSSUTH SQUARE - KISPEST

Localización: Budapest, Hungría

Año: 2017

Equipo: Lépték-Terv



Localización: Miami Beach, Estados Unidos

Año: 2018

Equipo: Herzog & de Meuron

279 1111 LINCOLN ROAD

05.04 APARCAMIENTOS DISUASORIOS INTERURBANOS

- Incorporar elementos de mobiliario urbano que faciliten el reciclaje de residuos (papeleras y contenedores de diferentes colores, etc.)
- Contribuir a que el aparcamiento sea un espacio libre de humos y, para ello, diseñarlo de tal forma que las bandas de estacionamiento estén ubicadas en áreas diferentes a las zonas estanciales y de juego, evitando que los tubos de escape queden en dirección a las áreas peatonales. Reservar una zona para personas fumadoras en el ámbito del área de servicio y la zona estancial.

REPRESENTATIVIDAD (R)

Establecer medidas que favorezcan una señalización integral, tanto en la representación de itinerarios, vías o espacios de interés del entorno, como en representaciones que tengan en cuenta la diversidad de personas que transitan estos espacios (en función de su edad, cultura, capacidad cognitiva, etc.) o las dificultades de lectura de la información señalizada en función de las condiciones de visibilidad (noche e incidencia solar).



Integrar elementos de señalización de orientación e interpretativa verticales y horizontales (atriles, paneles, tótems, postes...) sobre puntos y rutas de interés patrimonial, cultural y/o paisajística y ambiental del entorno: miradores, bienes de interés cultural (BIC), rutas y senderos, mapas de interpretación del lugar, fauna, arbolado, paisaje, etc.

Establecer un protocolo de comunicación que incluya pautas de lenguaje y contenido gráfico inclusivo en los elementos de señalización de orientación e interpretativos.

Promocionar y señalizar los aparcamientos como espacios libres de violencias.

Eliminar las posibles señales o elementos de publicidad sexista de los aparcamientos y los espacios circundantes.

Considerar nombrar el aparcamiento con nombres de figuras femeninas locales o nombres vinculados al lugar donde se integran.

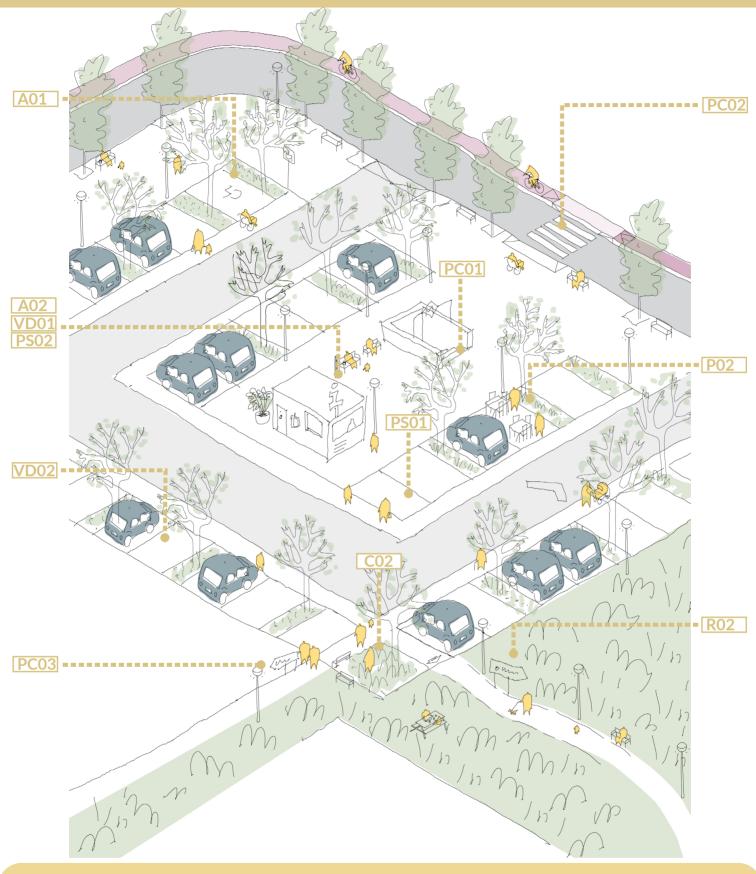
PARTICIPACIÓN (P)

 $\mathbf{02}$

1 Incluir intervenciones artísticas colaborativas en el espacio en relación con el contexto urbano



(EMBOLSAMIENTO DE SERVICIO)





Referencias

ESTACIONAMIENTO DE CINCO PLANTAS

Localización: Piteå, Suecia

Año: 2015

Equipo: White Arkitekter + Henning Larsen



KOSSUTH SQUARE - KISPEST

Localización: Budapest, Hungría

Año: 2017

Equipo: Lépték-Terv



Localización: Miami Beach, Estados Unidos

Año: 2018

Equipo: Herzog & de Meuron

279 1111 LINCOLN ROAD

Esta ficha se enfoca en estrategias y técnicas implementadas para reducir la velocidad del tráfico vehicular, mejorando la seguridad vial y aumentando la calidad de vida en áreas urbanas y residenciales. Estas medidas buscan crear un entorno más seguro y agradable para peatones, ciclistas y residentes.

06 01 PASO POR NÚCI FO URBANO Y TRAVESÍAS

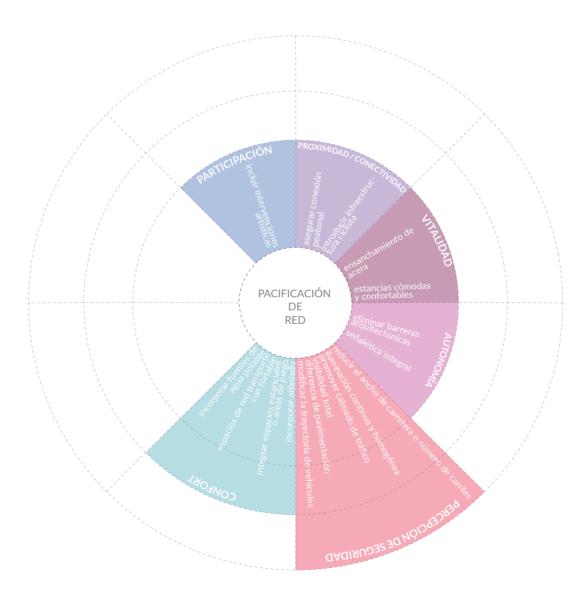
Una travesía es la parte de carretera en la que existen edificaciones consoli dadas al menos en dos terceras partes de la longitud de ambas márgenes y un entramado de calles conectadas con aquélla en al menos una de sus márgenes.

según legislación estatal (Ley 37/2015)





Cantalpino, Castilla y León



06.01 PASO POR NÚCLEO URBANO Y TRAVESÍAS

PROXIMIDAD / CONECTIVIDAD (PC)

- Asegurar la conexión peatonal transversal segura de las travesías y aumentar la permeabilidad peatonal, diseñando suficientes pasos o plataformas elevadas para el paso peatonal y ubicándolos en función de la red de itinerarios peatonales cotidianos del núcleo urbano que atraviesa.
- Considerar introducir infraestructura ciclista a lo largo de la travesía si la sección lo permite, prestando especial atención al diseño de las intersecciones y a su señalización



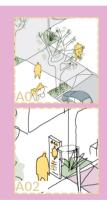
VITALIDAD / DIVERSIDAD (VD)

- Diseñar aceras confortables de un mínimo de 1,80m e introducir arbolado de alineación y mobiliario urbano (bancos, papeleras, luminarias urbanas y no de carretera). En caso de haber línea de aparcamiento, ubicar en ella el arbolado y las luminarias.
- Aumentar el ancho de las aceras frente a comercios o elementos singulares, valorando incluso el cambio de eje de la carretera siempre que el lado opuesto tenga al menos 2,5m de ancho.



AUTONOMÍA (A)

- Adaptar el espacio a la legislación autonómica y estatal de accesibilidad y eliminar barreras arquitectónicas.
- Trabajar un proyecto de señalización integral, que considere los equipamientos y espacios más frecuentados en el entorno, y que sea suficientemente claro para conductores y peatones (incluyendo información gráfica).



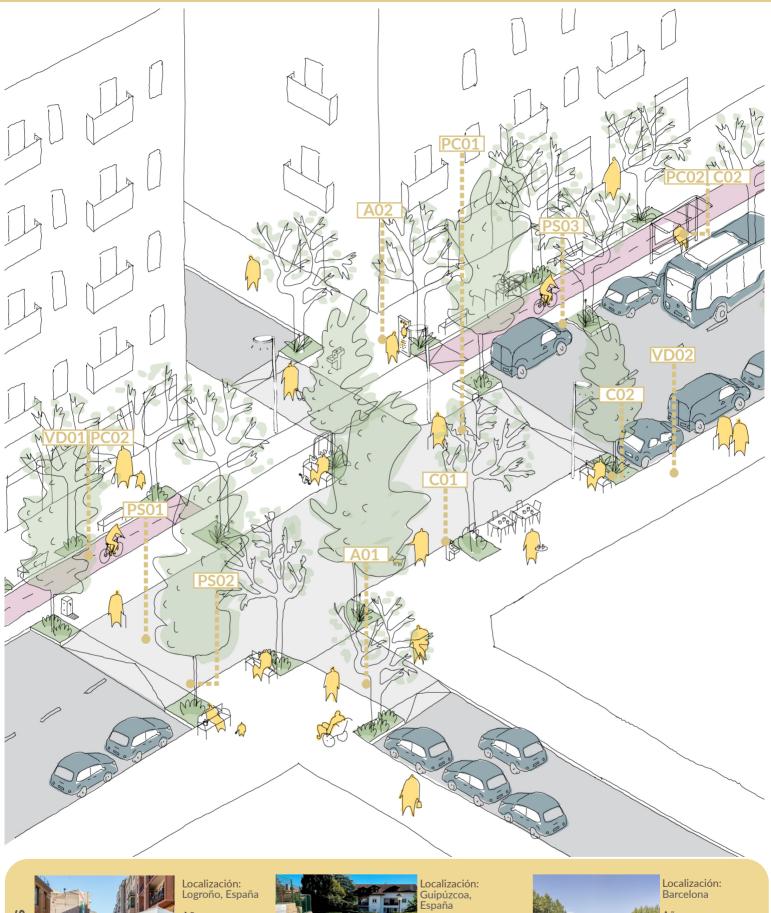
PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD (PS)

- Reducir el ancho o número de carriles de vehículos motorizados así como la velocidad del tráfico, incluyendo los dispositivos y la señalética adecuada para ello y reduciendo la distancia de cruce para peatones, en aras de ofrecer espacio a los modos activos (peatones y bicicletas). La modificación y reducción de sección de la ví puede realizarse mediante elementos visuales (marcas viales o pintura), mediante dispositivos constructivos o por una combinación de ambos.
- Introducir cambios en la pavimentación y en el aspecto de la vía en el núcleo urbano y tramo de travesía con el objetivo de suscitar modificaciones en los comportamientos de las personas que conducen, como reducir la velocidad del tráfico motorizado.
- Incorporar el diseño de desvíos o modificar la trayectoria de los vehículos en el acceso a núcleos urbanos y tramos de travesía.
- Oiseñar la banda de estacionamiento de tal forma que tenga en cuenta la mejora del campo visual de las personas que transitan a pie, por ejemplo, distanciando las plazas de estacionamiento y alternando elementos de arbolado. Evitar la vegetación baja que impida la visibilidad desde las aceras.
- (05) Iluminación suficiente, continua y homogénea de noche
- **06** Calmado de tráfico.











Año: 2020

Equipo: Colectivo ciudad abierta



Año: 2017-2019

Equipo: Abalos + Sentkiewicz (A+S)



SUPERILLA SANT ANTONI

Año: 2019

Equipo: Ayuntamiento de Barcelona + BCNecologia

TALAIA ALAI

CALLES ABIERTAS

06.01 PASO POR NÚCLEO URBANO Y TRAVESÍAS

CONFORT (C)

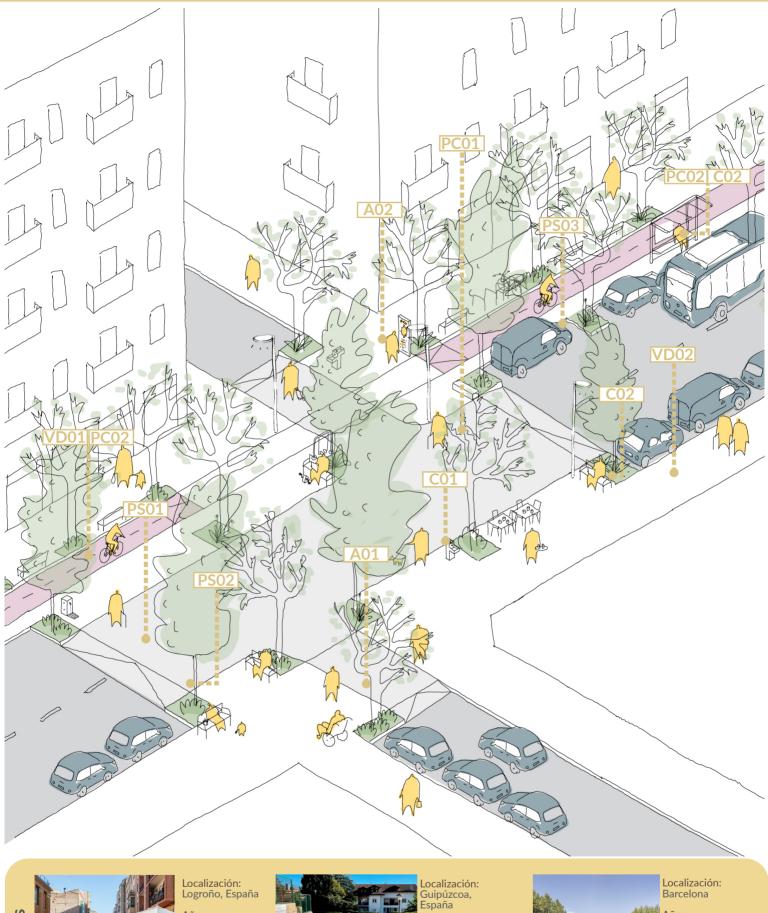
- (01) Incluir fuentes de agua potable como parte del mobiliario urbano
- Incorporar arbolado de sombra a lo largo de la vía, con un porte adecuado para el ancho disponible.
- Diseñar espacios donde los autobuses urbanos e interurbanos puedan detenerse, as como paradas donde poder sentarse a resguardo del sol o la lluvia..
- Fomentar que las zonas peatonales cuenten con espacios estanciales, confortables pequeños elementos de juego o deportivos de uso libre.





PARTICIPACIÓN (P)

(01) Incluir intervenciones artísticas colaborativas en el espacio en relación con el contexto urbano y social.





CALLES ABIERTAS

Año: 2020

Equipo: Colectivo ciudad abierta



Año: 2017-2019

Equipo: Abalos + Sentkiewicz (A+S)



Año: 2019

Equipo: Ayuntamiento de Barcelona + BCNecologia

TALAIA ALAI SUPERILLA SANT ANTONI

En los últimos años hemos asistido a la reutilización de muchas infraestructuras como las vías verdes o, por ejemplo, instraestructuras antiguas que se convierten en parques o zonas de interés como los puertos de montaña. Es necesario incluir la perspectiva de género en los proyectos de transformación. Pensar en reutilizar ya es un criterio inclusivo y medioambientalmente válido pero debemos ir más allá incluyendo aspectos concretos que atañen a la conectividad, la diversidad, la mejora de la autonomía o incluso la responsabilidad entre personas usuarias y la administración. A continuación enumeramos en dos subtipos aquellos aspectos que deben tenerse en cuenta antes del diseño de estos espacios.

07.01 VIAS VERDES (FERROCARRIL Y CARRETERAS)

Aprovechando la superficie de una antigua estación de ferrocarril, se ha creado un jardín con una distribución alargada, que acompañan al visitante en el paseo por el parque. De la estación aun se conservan en el parque las antiguas vías de los trenes.

según portal web del Ayuntamiento de Madrid





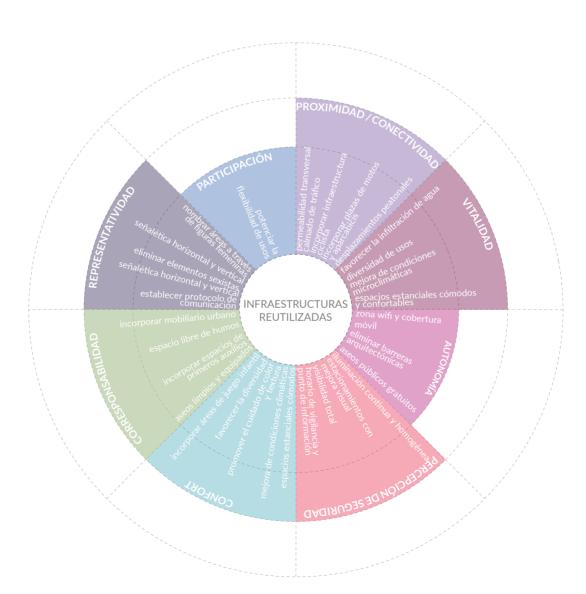
Parque de las Delicias, Madrid

07.02 INFRAESTRUCTURAS QUE SE CONVIERTEN EN PARQUES O PATRIMONIO

El Solarón es el apodo que reciben dos terrenos en la zona central de la ciudad de Gijón, Asturias. Los solares provienen de la demolición en 2011 de las estaciones de Gijón-Jovellanos y Gijón-Cercanías por motivo del desarrollo inicial del Plan de Vías.



El Solarón, Gijór



07.01 VÍAS VERDES (FERROCARRIL Y CARRETERAS)

PROXIMIDAD / CONECTIVIDAD (PC)

- (01)
- (02)
- (03)
- (05)







VITALIDAD / DIVERSIDAD (VD)

- (01)a diferentes horas del día por diferentes personas, adaptándose a las variaciones estaciona les y a las condiciones climáticas que se presentan a lo largo del año: mobiliario urbano estancial, elementos de protección de la lluvia o sol, puntos de agua potable.
- (02)Contribuir a la mejora de las condiciones microclimáticas de la intervención incorporando
- (03)impermeables y la introducción de SUDS.
- Incorporar, cuando sea posible, diversidad de usos y actividades: espacios estanciales, merenderos, áreas de juego para la infancia, áreas de descanso, espacios comerciales de proximidad, mobiliario urbano deportivo y circuitos biosaludables, espacios de arte urbano, etc. (04)





AUTONOMÍA (A)

- $\mathbf{02}$
- $(\mathbf{03})$ Integrar una zona wifi abierta y un espacio de carga de teléfonos móviles.



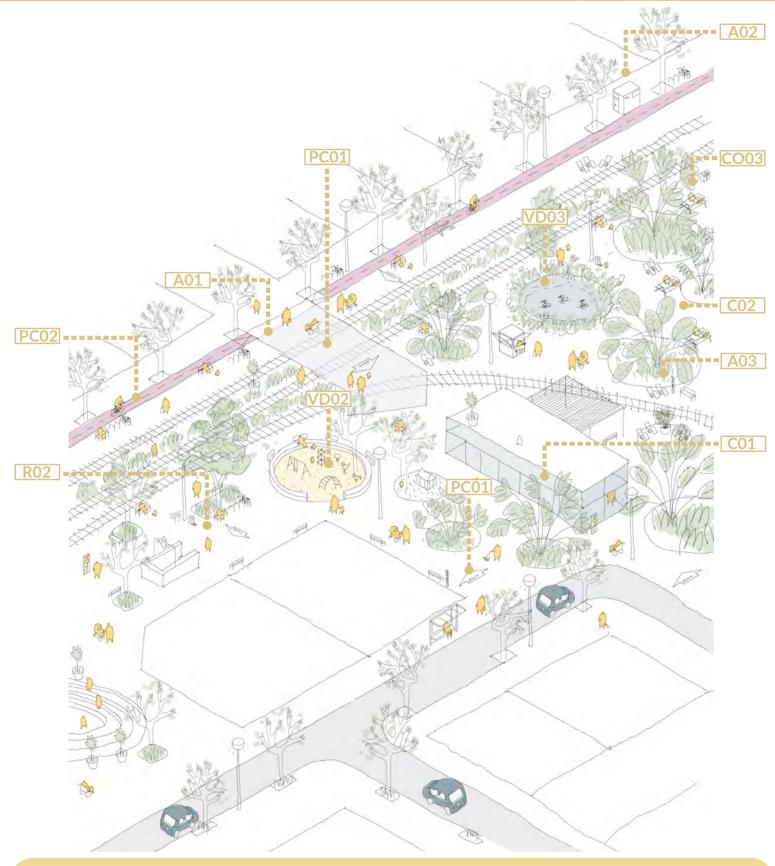


PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD (PS)

- (01) Diseñar los límites de la vía para favorecer la permeabilidad visual hacia el entorno.
- (03)









Localización: Nueva York, Estados Unidos

Año: 2004

Equipo: James Corner , Diller Scofidio + Renfro



Localización: Seúl, Corea del Sur

Año: 2015

Equipo: MVRDV



Localización: Cuernavaca, México

Año: 2007

Equipo: Gaeta-Springall arquitectos

THE HIGHLINE

SEOULLO 7017 SKYGARDEN

07.01 VÍAS VERDES (FERROCARRIL Y CARRETERAS)

CONFORT (C)

- Diseñar a lo largo de la vía espacios estanciales de acceso libre con mobiliario urbano para e descanso y el encuentro: mesas de picnic, bancos inclusivos, tumbonas, puntos de agua pota ble, papeleras, pérgolas, mesas de ping pong, etc.
- Integrar áreas de juego para la infancia no confinadas, así como circuitos biosaludables e instalaciones deportivas de uso libre.
- Establecer medidas que favorezcan la diversidad y la calidad ambiental integrando, por ejemplo, arbolado de sombra o especies vegetales aromáticas y coloridas.
- Promocionar el cuidado del color, textura y dibujo de la pavimentación, así como el uso de materiales naturales como la madera.





CORRESPONSABILIDAD (CO)

- Integrar aseos públicos gratuitos, limpios y bien señalizados que cuenten con productos de higiene, duchas y cambiador para menores y personas adultas en ambos aseos.
- Incluir un espacio de primeros auxilios en el ámbito y un desfibrilador adecuadamente señalizado.
- Incorporar elementos de mobiliario urbano que faciliten el reciclaje de residuos (papeleras y contenedores de diferentes colores, etc.)



REPRESENTATIVIDAD (R)

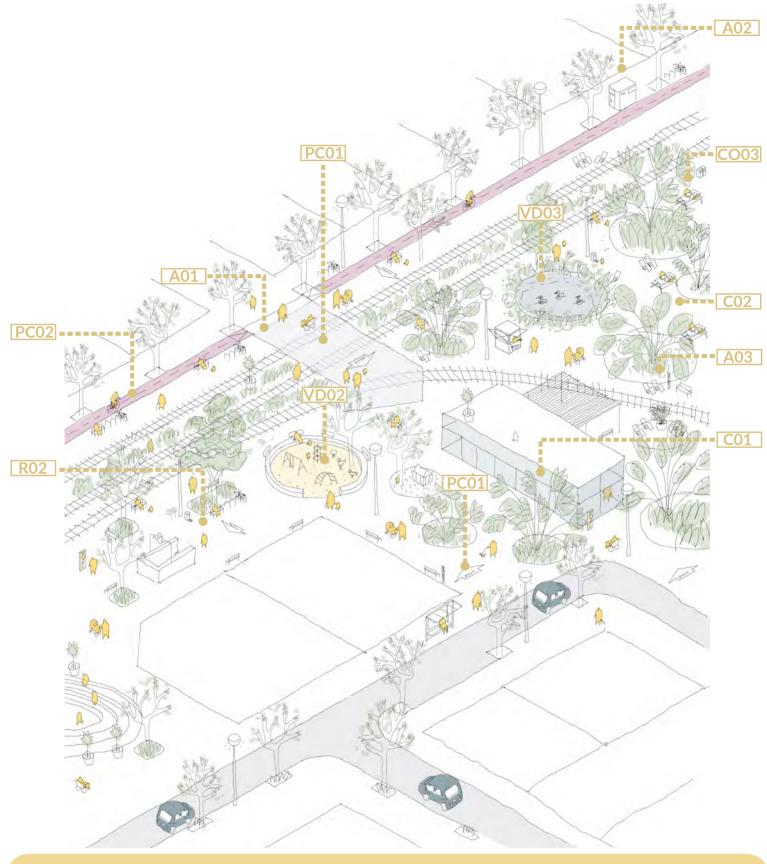
Establecer medidas que favorezcan una señalización integral, tanto en la representación de itinerarios, vías o espacios de interés del entorno, como en representaciones que tengan en cuenta la diversidad de personas que transitan estos espacios (en función de su edad, cultura, capacidad cognitiva, etc.) o las dificultades de lectura de la información señalizada en función de las condiciones de visibilidad (noche e incidencia solar).



- Integrar elementos de señalización de orientación e interpretativa verticales y horizontales (atriles, paneles, tótems, postes...) sobre puntos y rutas de interés patrimonial, cultural y/o paisajística y ambiental del entorno: miradores, bienes de interés cultural (BIC), rutas y senderos, mapas de interpretación del lugar, fauna, arbolado, paisaje, etc.
- Establecer un protocolo de comunicación que incluya pautas de lenguaje y contenido gráfico inclusivo en los elementos de señalización de orientación e interpretativos.
- Eliminar las posibles señales o elementos de publicidad sexista de las vías verdes y los espacios circundantes.
- Considerar nombrar la vía con nombres de figuras locales femeninas o nombres vinculados al lugar donde se integran.

PARTICIPACIÓN (P)

Posibilitar y potenciar la flexibilidad de usos y la realización de actividades ciudadanas en el ámbito de las vías verdes, así como un proceso participativo para el diseño de sus nuevos usos y programación.





Localización: Nueva York, Estados Unidos

Año: 2004

Equipo: James Corner , Diller Scofidio + Renfro



Localización: Seúl, Corea del Sur Año:

Año: 2015

Equipo: MVRDV



Localización: Cuernavaca, México

Año: 2007

Equipo: Gaeta-Springall arquitectos

THE HIGHLINE

SEOULLO 7017 SKYGARDEN

07.02 INFRAESTRUCTURAS QUE SE CONVIERTEN

PROXIMIDAD / CONECTIVIDAD (PC)

- Facilitar los desplazamientos peatonales en el ámbito recuperado, asegurando su conexión con la red de itinerarios peatonales y creando itinerarios reconocibles, accesibles y seguros. Integrar los accesos con la red de transporte público y la infraestructura ciclista del entorno (conexiones intermodales).
- Asegurar la permeabilidad transversal de la infraestructura con el entorno, teniendo en cuenta la red de itinerarios peatonales existente.
- Incorporar plazas reservadas para el estacionamiento de motos y, en aquellas intervenciones en núcleos urbanos, estaciones o paradas de transporte público, incorporar aparcabicis.
- Contribuir al calmado del tráfico del entorno reforzando la prioridad peatonal mediante la regulación y diseño de calles calmadas, tramos zig-zag y estrechamientos para reducir la velocidad.
- Valorar incorporar comercio de proximidad -cafeterías, kioscos- en el ámbito de la intervención.



VITALIDAD / DIVERSIDAD (VD)

- Incorporar espacios estanciales y elementos de mobiliario urbano que puedan ser utilizados a diferentes horas del día por diferentes personas: merenderos, áreas de juego para la infancia, áreas de descanso, espacios comerciales de proximidad, mobiliario urbano deportivo y circuitos biosaludables, espacios de arte urbano, etc.
- Establecer medidas que favorezcan la diversidad y la calidad ambiental del espacio exterior integrando, por ejemplo, arbolado de sombra intercalado con las plazas de estacionamiento o, por ejemplo, la incorporación de especies vegetales aromáticas y coloridas.
- Favorecer la infiltración de agua de lluvia en el terreno mediante la reducción de superficies impermeables y la introducción de SUDS (fuente de chorros).



AUTONOMÍA (A)

- Adaptar el ámbito, tanto interior como exterior, a la legislación autonómica y estatal de accesibilidad, eliminando las barreras arquitectónicas.
- 102 Incorporar aseos públicos gratuitos, limpios y bien señalizados que cuenten con productos de higiene, duchas y cambiador en ambos aseos.
- 1 Integrar una zona wifi abierta y un espacio de carga de teléfonos móviles. Todos los espacios deben tener cobertura móvil.



PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD (PS)

Diseñar el espacio favoreciendo la permeabilidad visual tanto en el interior como con el exte rior, valorando la utilización de materiales transparentes para cerramientos.



EN PARQUES O PATRIMONIO





Localización: León, España

Año: 2010

Equipo: Estudio SIC



Localización: Madrid, España

Año: 1984

Equipo: Ayuntamiento de Madrid



Localización: Bruselas, Bélgica

Año: 2017

Equipo: Neutelings Riedijk Architects

PROYECTO VIA

MUSEO DEL FERROCARRIL

ESTACIÓN MARÍTIMA DE BRUSELAS

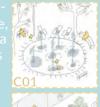
07.02 INFRAESTRUCTURAS QUE SE CONVIERTEN

- Diseñar el espacio de estacionamiento, en caso de haberlo, de tal forma que tenga en cuenta la mejora del campo visual de las personas que transitan a pie, por ejemplo, distanciando las plazas de estacionamiento y alternando elementos de arbolado.
- Favorecer la iluminación continua, homogénea y sin obstrucciones a cualquier hora del día e independientemente de la variación estacional y las condiciones climáticas que se presentan a lo largo del año en el conjunto de espacios e itinerarios.
- Incorporar puntos de información y asistencia presencial o telefónica en horario de apertura del espacio así como medidas de vigilancia activa (televigilancia, teleinformación) y vigilancia pasiva (diversidad de personas, actividades y usos las 24h, a través de la integración de las áreas de servicio con vías de servicio, cafeterías, tiendas, gaolineras, etc.).



CONFORT (C)

Diseñar espacios estanciales, de acceso libre, equipados con mobiliario urbano para el descanso y el encuentro: mesas de picnic, bancos inclusivos, tumbonas, puntos de agua potable papeleras, pérgolas, mesas de ping pong y que puedan ser utilizados a diferentes horas del día por diferentes personas, adaptándose a las variaciones estacionales y a las condiciones climáticas que se presentan a lo largo del año.



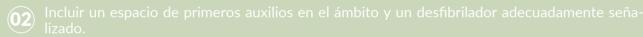
- Integrar áreas de juego para la infancia no confinadas, así como circuitos biosaludables e insta laciones deportivas de uso libre.
- Establecer medidas que favorezcan la diversidad y la calidad ambiental del espacio al aire libre integrando arbolado de sombra y especies vegetales variadas en tamaño, color, aroma y floración.

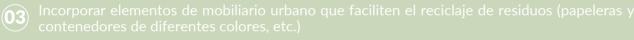


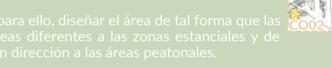
- Cuidar el color, textura y dibujo de la pavimentación, así como el uso de materiales naturales como la madera.
- Contribuir a la mejora de las condiciones microclimáticas del espacio público recuperado, aprovechando el agua de lluvia y favoreciendo su infiltración en el terreno (reducción de superficies impermeables y laminación mediante SUDS).

CORRESPONSABILIDAD (CO)

Integrar aseos públicos gratuitos, limpios y bien señalizados que cuenten con productos de higiene, duchas y cambiador para menores y personas adultas en ambos aseos,o bien en un espacio independiente.









REPRESENTATIVIDAD (R)

Establecer medidas que favorezcan una señalización integral, tanto en la representación de itinerarios, vías o espacios de interés del entorno, como en representaciones que tengan en cuenta la diversidad de personas que transitan estos espacios (en función de su edad, cultura, capacidad cognitiva, etc.) o las dificultades de lectura de la información señalizada en función de las condiciones de visibilidad (noche e incidencia solar).



EN PARQUES O PATRIMONIO





Localización: León, España

Año: 2010

Equipo: Estudio SIC



Localización: Madrid, España

Año: 1984

Equipo: Ayuntamiento de Madrid



Localización: Bruselas, Bélgica

Año: 2017

Equipo: Neutelings Riedijk Architects

PROYECTO VIA

MUSEO DEL FERROCARRIL

ESTACIÓN MARÍTIMA DE BRUSELAS

07.02 INFRAESTRUCTURAS QUE SE CONVIERTEN

- Integrar elementos de señalización de orientación e interpretativa verticales y horizontales (atriles, paneles, tótems, postes...) sobre puntos y rutas de interés patrimonial, cultural y/o paisajística y ambiental del espacio: puntos con vistas, elementos con valor patrimonial, elementos de interpretación del lugar y recuperación de su memoria, arbolado, fauna, paisaje, etc.
- Establecer un protocolo de comunicación que incluya pautas de lenguaje y contenido gráfico inclusivo en los elementos de señalización de orientación e interpretativos.
- **04**) Eliminar las posibles señales o elementos de publicidad sexista del espacio y su entorno.
- Considerar nombrar la vía con nombres de figuras locales femeninas o nombres vinculados al lugar donde se integran.

PARTICIPACIÓN (P)

Posibilitar y potenciar la flexibilidad de usos y la realización de actividades ciudadanas en el ámbito de las vías verdes, así como un proceso participativo para el diseño de sus nuevos usos y programación.



EN PARQUES O PATRIMONIO





PROYECTO VIA

Localización: León, España

Año: 2010

Equipo: Estudio SIC



Localización: Madrid, España

Año: 1984

Equipo: Ayuntamiento de Madrid



Localización: Bruselas, Bélgica

Año: 2017

Equipo: Neutelings Riedijk Architects

ESTACIÓN MARÍTIMA DE BRUSELAS

Es fundamental diseñar estos espacios subterráneos con una perspectiva inclusiva y de género. Los vestíbulos de emergencia deben asegurar la accesibilidad universal, con entradas amplias y rampas adecuadas para personas con movilidad reducida. Se debe priorizar la iluminación uniforme y la señalización clara; considerando las necesidades de movilidad y capacidad de orientación en situaciones de emergencia que requieren todas las personas. Las galerías de emergencia en túneles de carretera deben ser espacios seguros y confortables, con áreas de refugio bien iluminadas y accesibles. Es esencial contemplar la instalación de dispositivos de seguridad como cámaras y botones de emergencia que sean visibles y de fácil acceso para todas las personas. Integrar estas medidas no solo mejora la seguridad y la eficiencia de evacuación, sino que también promueve un entorno subterráneo más inclusivo y equitativo.

08.01 VESTÍBULOS DE EMERGENCIA (TÚNELES TREN)

Los vestíbulos de emergencia son áreas designadas en túneles de tren para proporcionar refugio y facilitar la evacuación durante situaciones de emergencia, garantizando la seguridad de los pasajeros y trabajadores.







Túneles de Paiares Adif. Asturias

08.02 GALERÍAS DE EMERGENCIA (TÚNELES CARRETERA)

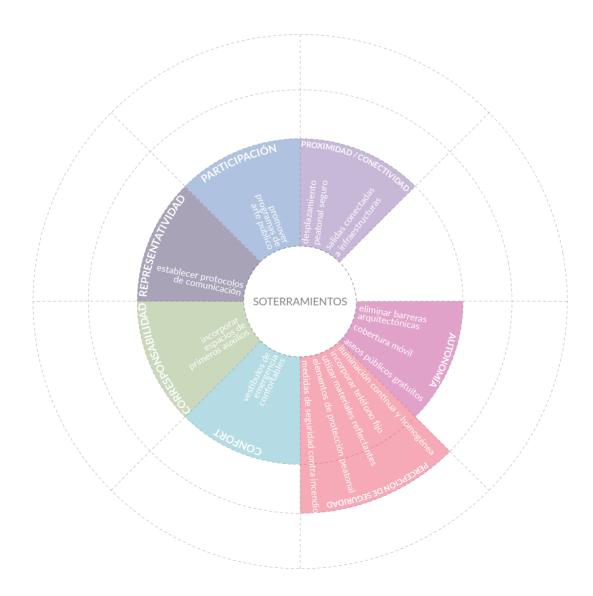
Son galerías de emergencia subterráneas cuyo uso es el acceso de personal de mantenimiento, vehículos de emergencia y evacuación de personas garantizando máxima seguridad para los usuarios y trabajadores.

según la página web de Telemadrid





Túneles de emergencia M-30, Madrid



08.01 VESTÍBULOS DE EMERGENCIA (TÚNELES TREN)

PROXIMIDAD / CONECTIVIDAD



(02)

Diseñar las salidas de emergencia preferiblemente de modo que permitan acceder a algún lugar conectado con la infraestructura viaria, ciclista y peatonal.



AUTONOMÍA

Adaptar el ámbito del túnel -las bandas laterales, el vestíbulo de emergencia y el túnel de emergencia- a la legislación autonómica y estatal de accesibilidad, cuidando el ancho mínimo de paso y la eliminación de posibles obstáculos.



Todas las zonas del túnel deberían tener cobertura móvil, especialmente los vestíbulos y recorridos de emergencia.

PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD

Favorecer la iluminación continua, homogénea y sin obstrucciones que se active con sensores de movimiento a lo largo del túnel y en los vestíbulos, salidas y túneles de emergencia.



- lncorporar un teléfono fijo de uso público para casos de emergencia así como medidas de vigilancia activa (televigilancia, teleinformación).
- Adaptar el ámbito del túnel a las medidas de seguridad contra incendios definidas en la legislación autonómica y estatal.
- Instalar elementos de protección para que las personas puedan circular por el recorrido de emergencia disminuvendo la percepción de riesgo por la posible circulación de trenes.



CONFORT (C)

Equipar el vestíbulo de emergencia con asientos para la posible espera. Diseñar el espacio cuidando aspectos como el color, la temperatura de la luz y los materiales utilizados, valorando incorporar un punto de agua o un aseo en el caso de túneles muy transitados o muy largos. En los recorridos de emergencia, incluir elementos de asiento al menos cada 100m.



CORRESPONSABILIDAD

Incluir un espacio de primeros auxilios en el ámbito del área de servicio y un desfibrilador adecuadamente señalizado.



REPRESENTATIVIDAD



Establecer un protocolo de comunicación que incluya pautas de lenguaje y contenido gráfico inclusivo en los elementos de señalización en caso de emergencia.

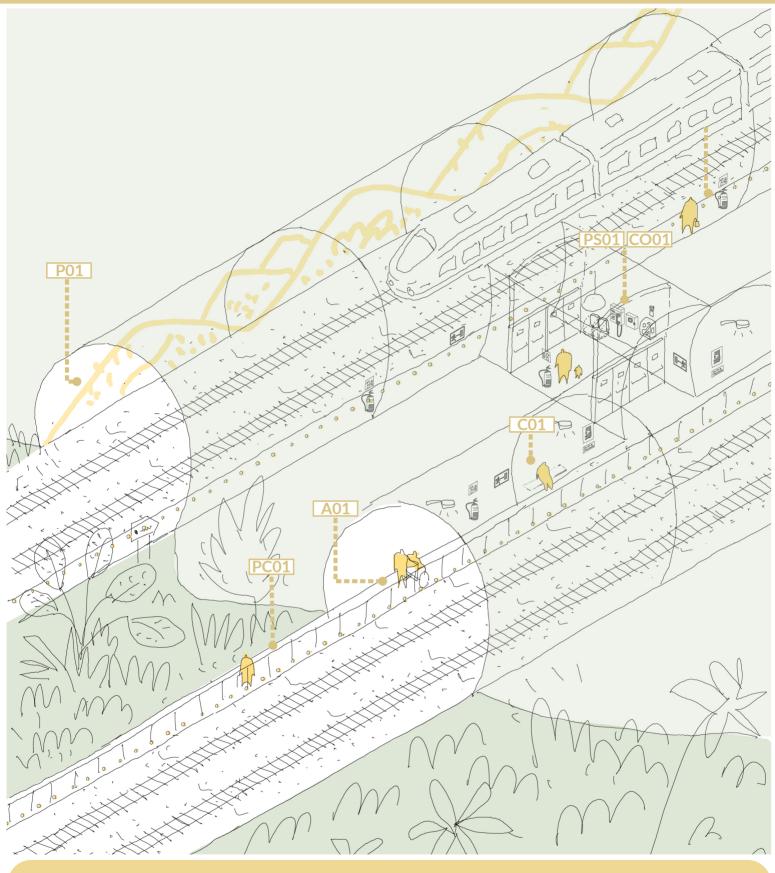


PARTICIPACIÓN (P)



Llevar a cabo programas de arte público con personas jóvenes del entorno para realizar intervenciones artísticas -pintura mural, intervenciones lumínicas- en los accesos o en el interior del túnel, de modo que adquiera un carácter singular y menos homogéneo.







Localización: Rødbyhavn, Dinamarca

Año: 2020

Equipo: Femern A/S



Localización: Barcelona, España

Año: 2021

Equipo: Adif



Localización: Bergen, Noruega

Año: 2023

Equipo: Statens vegvesen

TÚNEL SANTS-LA SAGRERA

FYLLINGSDALSTUNNELEN

08.02 GALERÍAS DE EMERGENCIA (TÚNELES CARRETERA)

PROXIMIDAD / CONECTIVIDAD

- Valorar la posibilidad de permitir los desplazamientos peatonales adecuadamente protegidos a lo largo del túnel, especialmente en el caso de los túneles urbanos y de aquellos túneles que formen o puedan formar parte de itinerarios ciclistas o peatonales.
- Favorecer su integración en la infraestructura ciclista y peatonal del entorno a través de itinerarios reconocibles, accesibles y seguros, así como con la red de transporte público.
- Diseñar las salidas de emergencia preferiblemente de modo que permitan acceder a algúi lugar conectado con la infraestructura viaria, ciclista y peatonal.



AUTONOMÍA

- Adaptar el ámbito del túnel, con especial atención a los vestíbulos y túneles de emergencia, a la legislación autonómica y estatal de accesibilidad, cuidando el ancho mínimo de paso y la eliminación de posibles obstáculos
- Para túneles de longitud mayor de 15 km, valorar crear un área de descanso intermedia adecuadamente señalizada que permita parar con seguridad.
- Todas las zonas del túnel deberían tener cobertura móvil, especialmente los vestíbulos y recorridos de emergencia.



PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD

- Favorecer la iluminación continua, homogénea y sin obstrucciones a cualquier hora del día e independientemente de la variación estacional y las condiciones climáticas que se presentan a lo largo del año.
- Incorporar un teléfono fijo de uso público en los vestíbulos de emergencia así como medidas de vigilancia activa (televigilancia, teleinformación).
- Valorar la utilización de materiales con cierta reflectancia en los revestimientos del túnel para aumentar la luminosidad y el atractivo del espacio.
- Adaptar el ámbito del túnel a las medidas de seguridad contra incendios definidas en la legislación autonómica y estatal.
- Instalar elementos de protección para que las personas puedan circular por el recorrido de emergencia disminuyendo la percepción de riesgo por la circulación de vehículos.





CONFORT (C)

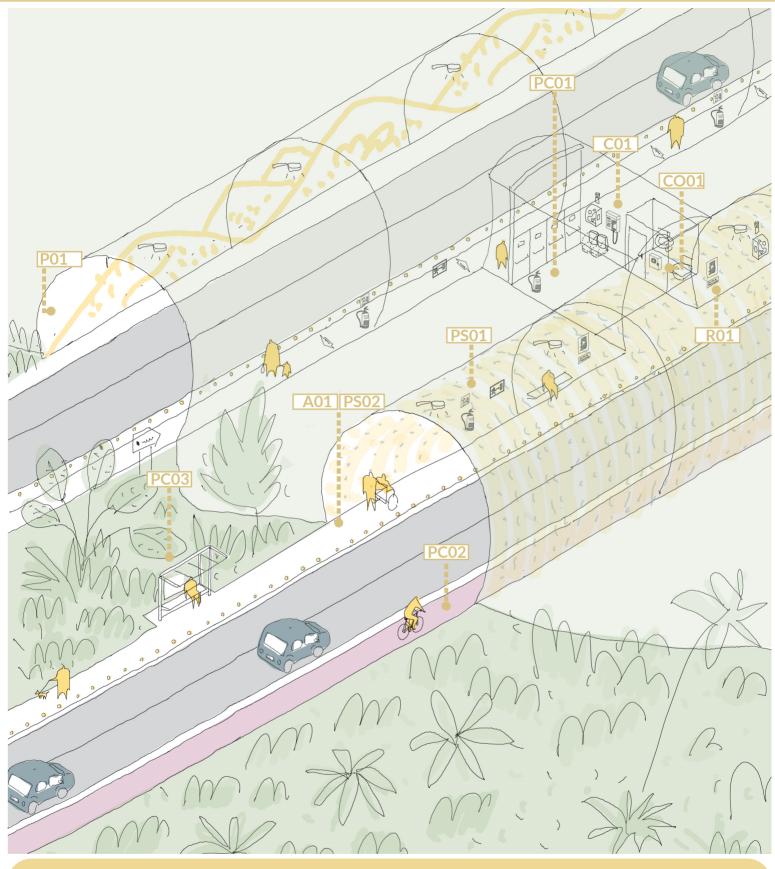
Equipar el vestíbulo de emergencia con asientos para la posible espera. Diseñar el espacio cuidando aspectos como el color, la temperatura de la luz y los materiales utilizados, valorando incorporar un punto de agua y un aseo en túneles de más de 12 km. En los recorridos de emergencia, incluir elementos de asiento al menos cada 100m.



CORRESPONSABILIDAD

Valorar incluir un espacio de primeros auxilios y un desfibrilador adecuadamente señalizado en el vestíbulo de emergencia.







TÚNEL SUMERGIDO RØDBYHAVN Localización: Rødbyhavn, Dinamarca

Año: 2020

Equipo: Femern A/S



TÚNEL LÆRDAL - AURLAND

Localización: Vestland, Noruega

Año: 2000

Equipo: Statens vegvesen NCC AB



Localización: Bergen, Noruega

Año: 2023

Equipo: Statens vegvesen

FYLLINGSDALSTUNNELEN

REPRESENTATIVIDAD

Establecer medidas que favorezcan una señalización con representaciones que tengan en cuenta la diversidad de personas que circulan por estos espacios (en función de su edad, cultura, capacidad cognitiva, etc.) o las dificultades de lectura de la información señalizada.

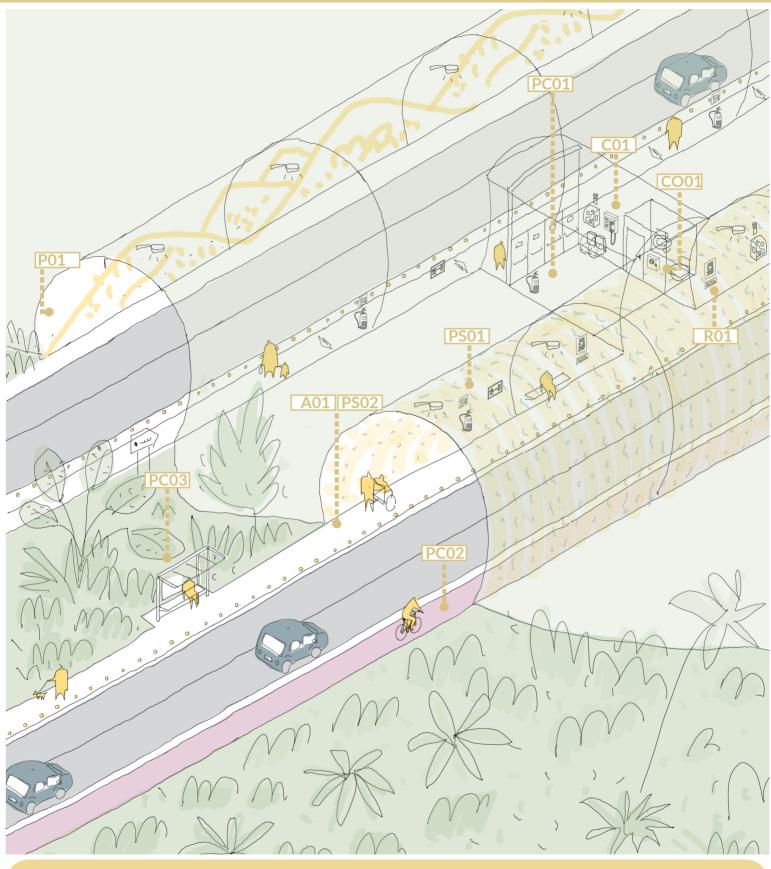


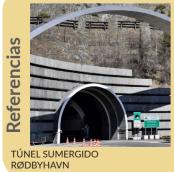
Establecer un protocolo de comunicación que incluya pautas de lenguaje y contenido gráfico inclusivo en los elementos de orientación y de señalización en caso de emergencia.

PARTICIPACIÓN (P)

Llevar a cabo programas de arte público con personas jóvenes del entorno para realizar intervenciones artísticas -pintura mural, intervenciones lumínicas...- en los accesos o en el interior del túnel, de modo que adquiera un carácter singular y menos homogéneo.







Localización: Rødbyhavn, Dinamarca

Año: 2020

Equipo: Femern A/S



Localización: Vestland, Noruega

Año: 2000

Equipo: Statens vegvesen NCC AB



Localización: Bergen, Noruega

Año: 2023

Equipo: Statens vegvesen

TÚNEL LÆRDAL - AURLAND

FYLLINGSDALSTUNNELEN

CRÉDITOS Y AGRADECIMIENTOS

Contenido y diseño gráfico:

Alba Navarrete Rodríguez - Arquitecta urbanista María Tula García Méndez - Arquitecta urbanista Esaú Acosta Perez - Arquitecto Miguel Jaenicke Fontao - Arquitecto y filósofo Michael Angelo Burgos Lerit - Grado en Arquitectura Angel Marcuello Gil - Arquitecto Teresa Marraco Bertet - Arquitecta VIVERO DE INICIATIVAS CIUDADANAS (Innovación urbana) www.vicvivero.net

Las autoras agradecen la atención del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible hacia estos aspectos y en concreto al equipo de Javier de las Heras Molina y Ana Isabel Chamorro Alonso por compartir conocimiento, dedicación y propiciar una visión integrada y multisectorial en la elaboración de esta guía.

Madrid. España. 2024.



REFERENCIAS / BIBLIOGRAFÍA

World Bank Group:

Handbook for Gender-Inclusive Urban Planning and Design: Publicado por el Banco Mundi al, este manual proporciona directrices para integrar la perspectiva de género en la planificación y diseño urbano, incluyendo infraestructuras de transporte como carreteras y estaciones de tren.

European Institute for Gender Equality (EIGE):

Gender Mainstreaming Toolkit for Transport: Este kit de herramientas ofrece estrategias y prácticas para incorporar la perspectiva de género en el sector del transporte, incluyendo el diseño de infraestructuras.

United Nations:

UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) Transport, Health and Envi ronment Pan-European Programme (THE PEP): Promueve el desarrollo de políticas de transporte sostenible e inclusivo con un enfoque en la perspectiva de género.

European Commission:

Horizon 2020 Projects: Proyectos financiados por la Comisión Europea, como el "DIAMOND" y el "TInnGO" (Transport Innovation Gender Observatory), que investigan y desarrollan me jores prácticas para el diseño de infraestructuras de transporte con perspectiva de género.

Gendered Innovations:

Una iniciativa que proporciona estudios de caso y herramientas para integrar la perspectiva de género en la investigación y el diseño, incluyendo el transporte.

Transport for London (TfL):

TfL ha implementado varias iniciativas y guías para asegurar que sus servicios y infraestructuras de transporte consideren las necesidades de mujeres y otros grupos diversos.

National Association of City Transportation Officials (NACTO):

Aunque sus guías no están exclusivamente dedicadas al género, NACTO promueve principios de diseño urbano y de transporte que pueden ser adaptados para considerar la perspectiva de género.

Federal Highway Administration (FHWA) de Estados Unidos:

La FHWA ha apoyado estudios y proyectos que investigan cómo el diseño vial y la planificación del transporte pueden ser más inclusivos desde la perspectiva de género.

International Transport Forum (ITF):

El ITF, parte de la OCDE, ha publicado informes como "Women's Safety and Security: A Public Transport Priority" que discuten la importancia de incorporar la perspectiva de género en la planificación y diseño del transporte público.

UITP (Union Internationale des Transports Publics):

La UITP ha desarrollado informes y guías sobre cómo las empresas de transporte público pueden mejorar la seguridad y accesibilidad para las mujeres.

Red de Ciudades Feministas (CISCSA):

La perspectiva de género en las infraestructura de vialidad y transporterspectiva de género en la infraestructura de vialidad y transporte. Ana Falú.

(Architext series)

Jane Rendell, Barbara Penner, Iain Borden - Gender space architecture_ an interdisciplinary introduction -Routledge (2000)

(Hispanic Urban Studies) Maria C. DiFrancesco, Debra J. Ochoa (eds.) -

Gender in Spanish Urban Spaces_ Literary and Visual Narratives of the New Millennium-Pal grave Macmillan (2017)

(Schriftenreihe der Internationalen Frauenuniversität »Technik und Kultur« 12)

Ulla Terlinden (auth.), Ulla Terlinden (eds.) - City and Gender_ International Discourse on Gender, Urbanism and Architec.

El Género en la planificación urbana y territorial: herramientas y criterios.

Ines Sánchez de Madariaga. Gendersteunescochair.

Set para introducir la perspectiva de Género en el Proceso Urbano.

Generalitat Valenciana. Sira Azara Escrivá, María Vicenta Gil Vila. Servicio de Planificación Económica y Regeneración Urbana Dirección General de Vivienda, Rehabilitación y Regeneración Urbana. Marzo 2017

Toolkint de Género en grandes iniciativas urbanísticas.

Ines Sanchez de Madariaga e Inés Novella Abril. Distrito Castellana Norte Madrid.

Guía de Buenas Prácticas de Transversalización de la perspectiva de género en el ámbito sectorial de planificación territorial y urbanismo.

Castilla- La Mancha. Instituto de la Mujer. 2020.

¿Cómo integrar el enfoque de género en el sector de infraestructura?.

Berenice de Waziers y Olga Morales. Departamento de Infraestructura y energía del BID.

Construyendo entornos seguros desde la perspectiva de génreo.

Col.lectiu Punt 6. 2011. Institut de Ciències Polítiques i Socials.

Movilidad cotidiana con perspectiva de género.

Guía Metodológica para la planificación y el Diseño del Sistema de Movilidad y transporte. Banco de desarrollo de América Latina, Col-lectiu Punt 6, Buenos Aires Ciudad.

El paisaje de las Obras Públicas.

Miguel Aguiló Estudios Geográficos Vol. LXXI, 269, pp. 601-632 Julio-diciembre 2010

ISSN: 0014-1496 elSSN: 1988-8546

doi: 10.3989/estgeogr.201020

Enlaces de las Referencias:

boamistura.com/proyecto/refugio

idealwork.es/estacion-central-rotterdam

landezine.com/station-square-station-area-by-arcadis

esmadrid.com/informacion-turistica/jardin-tropical-estacion-de-atocha

deia.eus/bizkaia/2013/04/11/adif-coloca-piano-cola-estacion-5344882.html

anuevayork.com/guia-grand-central-terminal

landezine.com/railroad-bridge-by-exit-paysagistes-associes

arquine.com/obra/actividades-bajo-tierra

basurama.org/proyecto/autobarrios-sancristobal

www.dgt.es

abadesareas.com/abades-lodares-a2

landezine.com/service-area-leubinger-furstenhugel-by-planorama-landschaftsarchitektur

howells.uk/projects/gloucester-services

detail.de/de_en/charging-station-by-kjellgren-kaminsky-architecture-24753

electromaps.com/es/puntos-carga/espana/madrid/alcorcon/universidad-rey-juan-carlos

es.chargemap.com/33-paseo-de-la-castellana-madrid.html

archdaily.com/799157/rest-area-niemenharju-studio-puisto-architects

archdaily.com/925879/uredd-rest-area-haugen-zohar-arkitekter

alvac.es/D/post/como-reinventar-las-areas-de-descanso

paxinasgalegas.es/mirador-de-moreiras-645374em.html

nps.gov/yose/espanol/index.htm

nps.gov/zion/espanol/index.htm

lac.unwomen.org/es/digital-library/publications/2023/12/la-perspectiva-de-gene

ro-en-las-infraestructuras-de-cuidados

mowiztruck.com

areaentrecaminos.es

parkingparacamiones.com/parking/campa-nules

archdaily.cl/cl/800881/estacionamiento-de-cinco-plantas-white-arkitekter-plus-henning

larsen-architects?ad_medium=gallery

landezine.com/kossuth-square-kispest-by-leptek-terv

herzogdemeuron.com/projects/279-1111-lincoln-road

xataka.com/movilidad/urbanismo-tactico-funciona-espana-tiene-uno-mejores-ejemplos-

ciudad-inesperada-1

hondarribia.eus/es/mugitzenarida/talaia-alai

landscape.coac.net/superilla-sant-antoni

thehighline.org

mvrdv.com/projects/208/seoullo-7017-skygarden

archdaily.cl/cl/886566/parque-lineal-ferrocarril-de-cuernavaca-gaeta-springall-arquitectos

estudiosic.es/VIA

museodelferrocarril.org

cosentino.com/es/blog/gare-maritime-brussels

femern.com/the-tunnel/a-safe-link

vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=15447

edition.cnn.com/travel/article/worlds-longest-cycling-tunnel/index.html

xataka.com/ingenieria-y-megaconstrucciones/tunel-sumergido-grande-mundo

bolsamania.com/kmph/laerdal-noruega-el-tunel-mas-largo-del-mundo



 $\ \, \mathbb{C}$ Jérôme Prébois, Box Productions, Archipel 35, Need Productions