Tipos de **PLATAFORMAS ÚNICAS**

Condiciones de accesibilidad

DIRECCIÓN GENERAL
Dirección de Autonomía Personal,
Tecnología y Accesibilidad

Tipos de **PLATAFORMAS ÚNICAS**

Condiciones de accesibilidad

EDITA:

ONCE

DIRECCIÓN GENERAL
Dirección de Autonomía Personal,
Tecnología y Accesibilidad

© De esta edición: Dirección de Autonomía Personal, Tecnología y Accesibilidad
Organización Nacional de Ciegos Españoles (ONCE)
Dirección General de la ONCE
Calle del Prado, 24 28014 Madrid
© Organización Nacional de Ciegos Españoles, 2024
Unidad de Información y Accesibilidad

COORDINACIÓN TÉCNICA

Concepción Blocona Santos y David Reyes Llavero
(Técnicos de Rehabilitación y Asesores de la Dirección de Autonomía Personal, Tecnología y Accesibilidad)

El presente documento ha sido elaborado y redactado por un equipo de Técnicos de Rehabilitación de la ONCE:

Concepción Blocona Santos
(Delegación Territorial de Madrid)

Juan José Cantalejo Cano
(Delegación Territorial de Madrid)

Maria Teresa Fernández García
(Delegación Territorial de Andalucía)

Yolanda Fernández De Landa Insagurbe
(Delegación Territorial de Cataluña)

Manuel Antonio Martín Salinas
(Delegación Territorial de Aragón)

David Reyes Llavero
(Delegación Territorial de Andalucía)

Rosario Rodríguez de Luengo
(Delegación Territorial de Valencia)

Carmen Laura Salvador Esteban
(Delegación Territorial de Galicia)

EDICIÓN GRÁFICA Y EDITORIAL

Rosa Fernández Jiménez

Bajo la coordinación de Luis Palomares Nájera

ÍNDICE

1 Introducción 5

2 Plataforma única 7
2.1. Definición 7
2.2. Tipos de Plataforma única 7

3 Condiciones previas para su implantación 8

4 Definición del problema existente 10

5 Plataformas únicas de tránsito compartido. Criterios de diseño y uso 12
5.1. Prioridad peatonal 12
5.2. Organización del entorno 12
5.3. Transporte colectivo limitado 13
5.4. Vehículos permitidos 14
5.5. Pavimentos 15
5.6. Diseño de la zona de mayor seguridad 17
5.7. Intersecciones con otro tipo de vía 25
5.8. Ejemplos de malas prácticas en plataformas únicas de tránsito compartido 28

6 Plataformas únicas de tránsito diferenciado. Criterios de diseño y uso 32
6.1. Identificación de zonas peatonal y vehicular 32
6.2. Delimitación de ambas zonas 34
6.3. Intersecciones / cruces 35
6.4. Sistema de señalización homologado 37

Documentos de interés 40

1

INTRODUCCIÓN

La publicación en el año 2017 del documento «PLATAFORMAS ÚNICAS. Criterios ONCE»[1] fue el resultado de un estudio llevado a cabo por profesionales de la ONCE sobre los diseños de plataformas que se estaban imponiendo en ese momento. En él se exponían los problemas derivados de la implantación injustificada de plataformas únicas realizándose una propuesta clara sobre soluciones consensuadas a dichos diseños. Con ello se unificaron criterios y se pudo facilitar una respuesta homogénea a los técnicos de las distintas administraciones, especialmente de los ayuntamientos, así como a otros profesionales afines a la accesibilidad.

En dicho documento se aportaban contenidos acerca de las características de los desplazamientos de las personas con discapacidad visual y se abordaban las condiciones para la implantación de plataformas únicas, además de las alternativas de resolución de los distintos problemas para garantizar la seguridad y utilidad de estos espacios para todas las personas y, en concreto, para aquéllas con problemas graves de visión.

Con el paso del tiempo, la proliferación de zonas con plataforma única ha derivado en multitud de diseños, que se imponen, incluso, en nuevos entornos urbanos y en soluciones aplicadas al uso de los distintos espacios públicos, valga como ejemplo las supermanzanas o superislas. Las zonas de tránsito correspondientes a peatones y vehículos y las relaciones establecidas entre ellos, son cada vez más ambiguas e indefinidas, provocando, en la práctica, que los problemas de seguridad y orientación de los peatones con discapacidad visual se mantengan o vayan en aumento.

1 PLATAFORMAS ÚNICAS. Criterios ONCE. https://portal.once.es/bibliotecas/fondo-bibliografico-discapacidad-visual/plataformas-unicas-criterios-once/Plataformas%20Unicas%20%20Criterios%20ONCE.pdf/at_download/file

Por otro lado, en cuanto a la legislación actual, la aprobación de la orden TMA/851/2021[2] derogando la orden VIV/561/2010, plantea una visión más amplia de estos diseños de plataforma única. La *Guía de Accesibilidad*[3], como documento que desarrolla y aclara aspectos concretos de la nueva norma, incorpora una clasificación novedosa de dichos espacios, describiendo los denominados «espacios de tránsito compartido» y los de «tránsito segregado entre peatones y vehículos». A este respecto, conviene señalar que, las diferencias existentes en la práctica entre los «espacios de plataforma única de tránsitos compartidos» y los espacios claramente peatonales, son difícilmente distinguibles y, quizás, solo pueden llegar a apreciarse por sus condiciones de implementación conforme al ancho de la vía, la asignación de usos diferenciados a unas y otras o por la tipología de vehículos a los que se permite circular por ellas.

Todo esto invita a revisar el documento «PLATAFORMAS ÚNICAS. Criterios ONCE», con la finalidad de aportar pautas ajustadas a las circunstancias actuales y a la nueva normativa, a la par que ofrecer recomendaciones específicas para que las personas con discapacidad visual se desplacen con seguridad.

2 Orden TMA/851/2021. https://www.boe.es/boe/dias/2021/02/06/pdfs/BOE-A-2021-1751.pdf

3 Guía de Accesibilidad (Págs. 31 a 34) https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/estudios_y_publicaciones/guia_accesibilidad.pdf

PLATAFORMA ÚNICA

2.1. Definición

Espacio urbano en el que los peatones y los vehículos conviven sin diferencia de nivel.

2.2. Tipos de Plataforma única

Plataforma única de tránsito compartido

Plataforma en la que vehículos y peatones comparten y ocupan el mismo espacio con prioridad peatonal.

Plataforma única de tránsito diferenciado

Plataforma en la que peatones y vehículos ocupan espacios distintos, con elementos que diferencian la acera y la calzada, aunque no exista bordillo. Generalmente la zona de tránsito vehicular se encuentra situada en la parte central de la plataforma.

CONDICIONES PREVIAS PARA SU IMPLANTACIÓN

Deberán contar con un estudio de movilidad que justifique su conveniencia y en el que se garantice, técnicamente, el cumplimiento de las condiciones indicadas en este documento para hacer posible, tanto la accesibilidad, como la seguridad de todas las personas.

La plataforma única resultará una solución adecuada en una vía cuando el ancho o condiciones de morfología de ésta **no garanticen el itinerario peatonal accesible** e impidan la separación entre los itinerarios vehicular y peatonal a distintos niveles. **De no ser así, se mantendrá la diferencia entre calzada y acera mediante bordillo.**

Imagen 1. Calle donde se justifica la implantación de una plataforma única por tener aceras estrechas e intransitables para los peatones.

Imagen 2. Solución adecuada de plataforma única en una calle estrecha.

DEFINICIÓN DEL PROBLEMA EXISTENTE

La distinción entre plataformas únicas de tránsitos compartidos y diferenciados de peatones y vehículos, establecida en las actuales normas de obligado cumplimiento, no se acompaña, en la práctica, de elementos claros de diseño que permitan tanto al peatón como al conductor, reconocer de manera inequívoca su tipología y, por tanto, la diferenciación de las mismas.

Se generan así, situaciones de confusión, desorientación y riesgo en el tránsito para todas las personas y, en especial, para aquellas con discapacidad visual.

Por otra parte, el uso indiscriminado e injustificado de la implantación de plataformas únicas, con independencia de las condiciones de ancho de las vías y del tránsito y tipología de vehículos que circulan por las mismas, que aconsejarían el establecimiento de una vía convencional, produce situaciones de riesgo e ineficacia en su uso por parte de los viandantes.

Las siguientes imágenes (3, 4 y 5) muestran ejemplos en los que no está justificada la implementación de una plataforma única, siendo imposible reconocer si es compartida o segregada.

Imagen 3.

Imagen 4.

Imagen 5.

PLATAFORMAS ÚNICAS DE TRÁNSITO COMPARTIDO. CRITERIOS DE DISEÑO Y USO

5.1. Prioridad peatonal

El tránsito peatonal tendrá prioridad en toda la plataforma.

5.2. Organización del entorno

Los espacios existentes en la mismas deberán estar ordenados de tal forma que se identifiquen claramente los distintos usos, los elementos de mobiliario se ubiquen de manera uniforme y existan zonas específicas de parada de vehículos (carga y descarga, vehículos autorizados, etc).

Imagen 6. Diseño homogéneo de pavimentos y elementos de mobiliario ordenados.

5.3. Transporte colectivo limitado

No circulará ningún tipo de transporte colectivo.

Imagen 7. La coexistencia del transporte colectivo con los peatones genera situaciones de riesgo extremo.

5.4. Vehículos permitidos

Únicamente podrán acceder los vehículos autorizados con las limitaciones establecidas según la normativa vigente. Las bicicletas, vehículos de movilidad personal o similares, se incluirán en dichas limitaciones.

Imagen 8. Bicicletas y vehículos de movilidad personal están incluidos en las restricciones aplicadas al resto de vehículos.

Imagen 9. Vehículo de movilidad personal no autorizado en esta vía.

5.5. Pavimentos

Se utilizará el mismo pavimento y disposición de éste en todo el espacio de la plataforma única, evitando que su diseño o ubicación induzca a interpretar alguna zona como de prioridad vehicular.

Imagen 10. Diferenciación de pavimento que induce a interpretar prioridad vehicular.

Imagen 11. Diseño que induce a la prioridad vehicular.

5.6. Diseño de la zona de mayor seguridad

Deberá garantizarse su existencia atendiendo a los siguientes criterios:

- Se situará a ambos lados de la vía, con una anchura no inferior a 1,80 m desde la línea de edificación, ajardinamiento o elemento horizontal que lo materialice. Cuando no exista espacio suficiente se garantizará en uno de los lados.

Imagen 12. Zona de mayor seguridad en un solo lado de la vía.

- Para su diferenciación por parte de las personas con discapacidad visual, se dispondrá de alguna de las siguientes alternativas:
  - **a.** Instalación en su borde exterior de una franja de entre 40 y 60 cm de ancho de pavimento tacto-visual de advertencia, sin diferencia cromática respecto al pavimento adyacente.

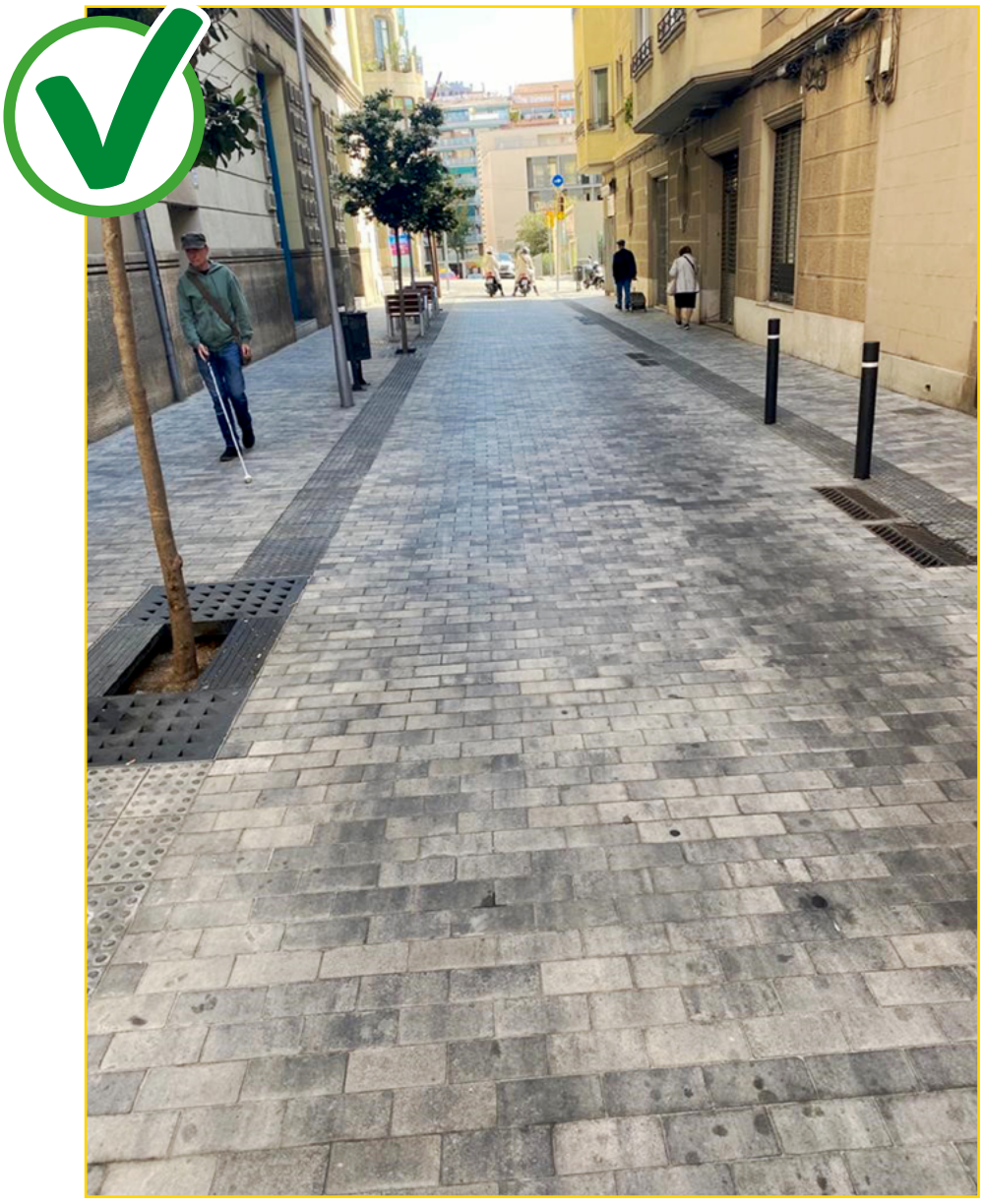

Imagen 13. Franjas de pavimento tacto-visual de advertencia a ambos lados de la vía.

b. Instalación en el pavimento de una banda de encaminamiento (acanaladura) entre 40 y 60 cm de anchura, sin diferencia cromática, de manera que permita el desplazamiento en espacios abiertos y/o en aquellos que no puedan garantizar la zona de mayor seguridad colindante a la pared.

Imagen 14. Presencia de pavimento de acanaladura por imposibilidad de señalizar la zona segura próxima a fachada.

- El pavimento adyacente al tacto-visual de advertencia o encaminamiento, contrastará en textura de manera que permita una clara diferenciación de ambos a través del pie y el bastón.

Imagen 15. Contraste adecuado de texturas entre el pavimento de advertencia y el adyacente.

Imagen 16. Contraste adecuado de texturas entre el encaminamiento y el adyacente.

- Los pavimentos tacto-visuales no podrán ser invadidos por elementos que dificulten su detección y/o seguimiento (mobiliario urbano, terrazas, vehículos, etc.).

Imagen 17. Mobiliario urbano sobre el pavimento tacto-visual.

Imagen 18. Veladores sobre el pavimento tacto-visual.

Imagen 19. Vehículos sobre el pavimento tacto-visual.

- Para facilitar la comunicación entre las zonas de mayor seguridad a lo largo de la Plataforma Única, se podrán colocar pavimentos direccionales partiendo desde las líneas de fachada. Estas franjas de pavimento tendrán un trazado recto, evitando diseños que provoquen desorientación, y eludirán zonas de mobiliario o de fácil ocupación por otros usos y servicios. El punto de intersección entre las franjas de advertencia de la zona segura y la direccional deberá mantener el pavimento de advertencia.

Imagen 20. Pavimento direccional que comunica ambas zonas de mayor seguridad.

- En calles cuyo ancho no permita la delimitación de una zona de mayor seguridad, no se instalará pavimento tacto-visual.

Imagen 21. Calle donde no es posible delimitar una zona de mayor seguridad.

5.7. Intersecciones con otro tipo de vía

Para garantizar la comprensión de las condiciones de uso por parte de los conductores, en las intersecciones de una plataforma única de tránsito compartido con otro tipo de vía, se dispondrá de:

- Elementos de advertencia en el pavimento que contribuyan a reducir la velocidad de los vehículos.
- Contraste visual entre los pavimentos de la vía y la plataforma única que permitan el reconocimiento de la entrada y la permanencia en dicha plataforma a todos los conductores.
- Señalización vertical y/u horizontal con las limitaciones correspondientes.

Imagen 22. Intersección de una plataforma única de tránsito compartido con otro tipo de vía.

El cruce de una vía con una plataforma única se identificará con una franja de pavimento tacto-visual de advertencia, de una anchura comprendida entre 60 y 120 cm. Para facilitar su localización, se dispondrá una franja de pavimento tacto-visual direccional de una anchura entre 80 y 120 cm.

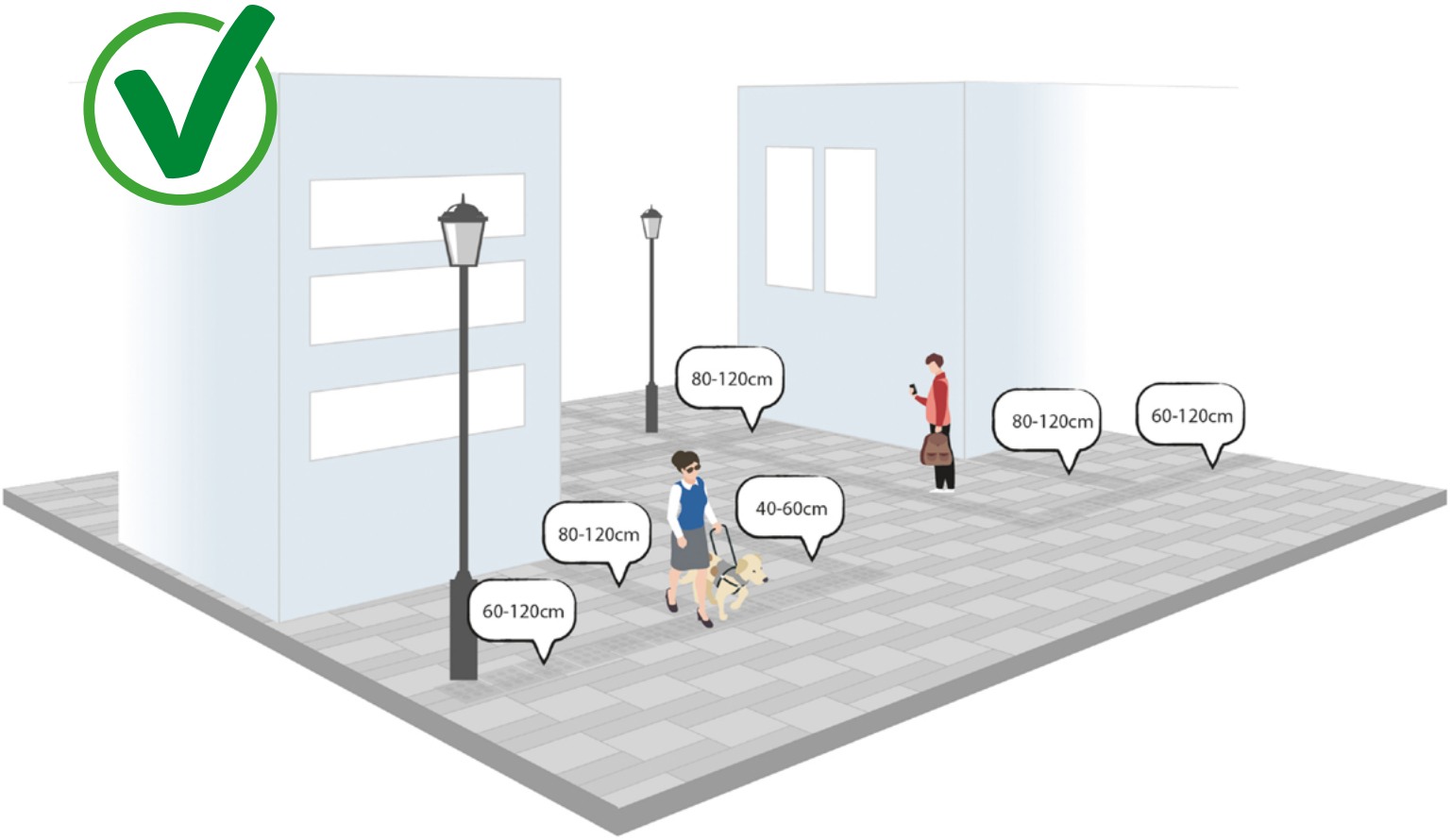

Imagen 23. Anchura de los pavimentos tacto-visuales de advertencia y direccional.

Imagen 24. Señalización que permite identificar los usos y limitaciones de la vía.

Los criterios y las condiciones de la implantación expuestos anteriormente deben cumplirse en aquellos entornos que, en su diseño, incluyan calles de plataforma única de tránsito compartido, constituyendo las denominadas supermanzanas o superislas.

No obstante, la amplitud de estos espacios, la conjunción de varias calles de plataforma única y la indefinición en su organización hacen que la desorientación y la inseguridad se multiplique, resultando entornos no accesibles.

5.8. Ejemplos de malas prácticas en plataformas únicas de tránsito compartido

En las imágenes 25, 26, 27, 28 y 29 se pueden apreciar espacios no ordenados, ancho de la vía superior al exigido para la implantación de una plataforma única, ausencia de señalización y de elementos de orientación, circulación de todo tipo de vehículos (incluso transporte público colectivo) etc.

Imagen 25. Espacio desorganizado sin elementos que faciliten la orientación ni la diferenciación de las zonas seguras.

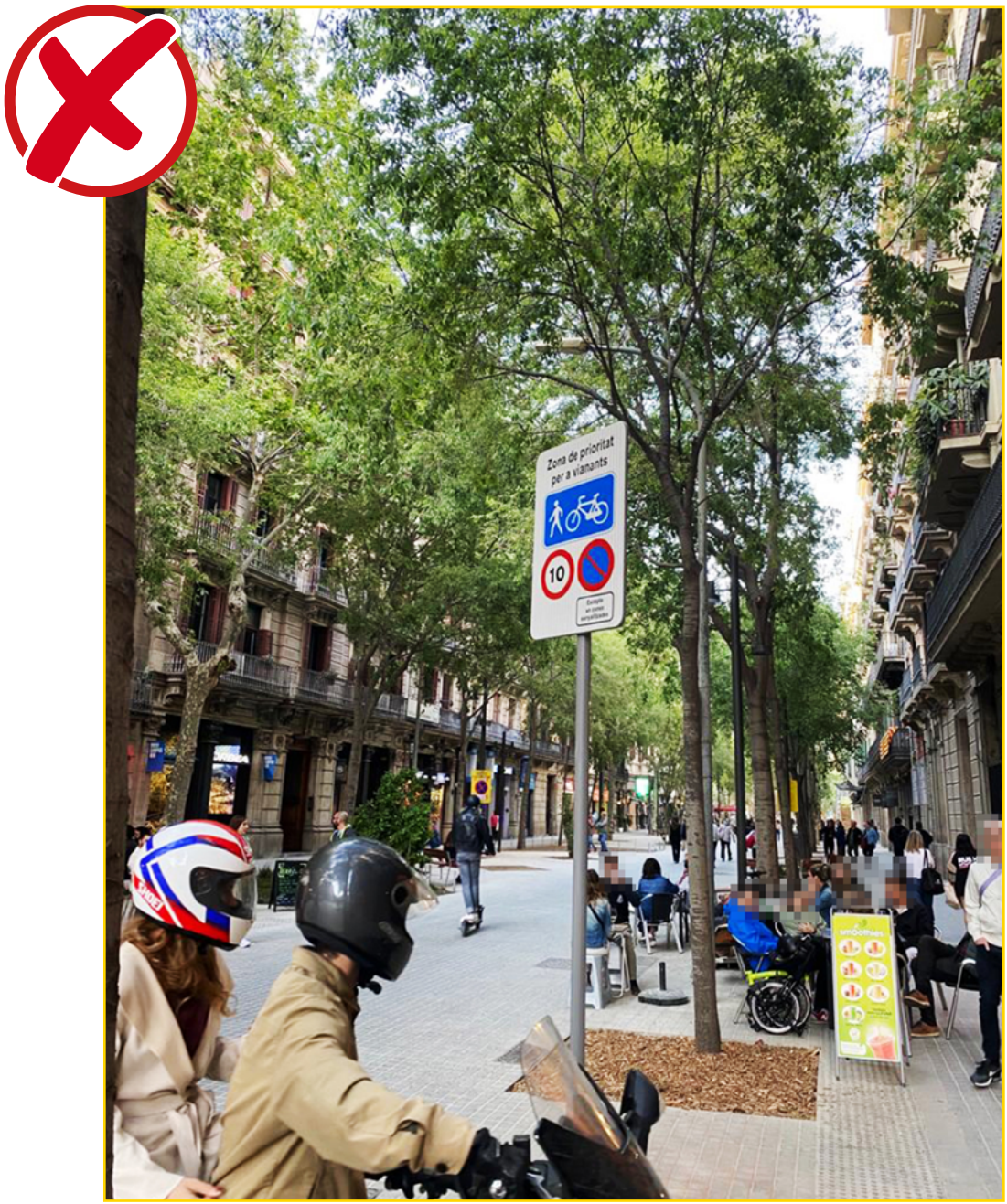

Imagen 26. Suficiente ancho para establecer una vía convencional y paso de cualquier vehículo a pesar de la señalización.

Imagen 27. Circulación de transporte público colectivo.

Imagen 28. Circulación de vehículos desordenada.

Imagen 29. Incorrecta colocación de franja de señalización de advertencia.

PLATAFORMAS ÚNICAS DE TRÁNSITO DIFERENCIADO. CRITERIOS DE DISEÑO Y USO

Su diseño **no estará justificado si es posible la implantación del itinerario peatonal accesible.** En este caso deberán colocarse bordillos, entendiendo este elemento diferenciador como el más seguro.

En el caso de que se proyectara una plataforma única de tránsito diferenciado en una vía que, por su ancho y morfología, no permitiera la colocación de bordillos, debería disponer, al menos, de los siguientes elementos[4] :

6.1. Identificación de zonas peatonal y vehicular

La zona de circulación de vehículos se diferenciará claramente en textura y color de la zona peatonal, identificándose como calzada.

Imagen 30. Adecuada diferenciación de las zonas vehicular y peatonal.

4 Para reforzar la comprensión de estos espacios se mantienen los términos de acera y calzada a pesar de la inexistencia de bordillo como elemento delimitador.

Cada una de las zonas (la de tránsito de peatones y la de vehículos) contará con un diseño homogéneo, tanto en pavimento como en mobiliario, en todo su recorrido, evitando cualquier elemento que pueda inducir a confusión en la diferenciación de ambas.

Imagen 31. Diseño adecuado, diferenciándose inequívocamente cada una de las zonas.

Imagen 32. Diseño incorrecto que provoca confusión entre zonas vehicular y peatonal.

6.2. Delimitación de ambas zonas

La delimitación entre acera y calzada se garantizará con una franja continua de pavimento tacto-visual de advertencia de un ancho entre 40 y 60 cm, combinándolo con mobiliario urbano **que impida la invasión de la zona de mayor seguridad del peatón por parte de los vehículos.** La separación entre los elementos de este mobiliario urbano no superará los 120 cm.

Imagen 33. Delimitación adecuada de *acera* y *calzada*.

Imagen 34. Ausencia de delimitación mediante pavimento de advertencia.

Imagen 35. No hay diferencia entre pavimento de calzada y acera.

6.3. Intersecciones / cruces

Se señalizarán los cruces mediante la instalación de un pavimento direccional de acanaladura para orientar hacia el límite de la acera.

Esta señalización se dispondrá enfrentada en línea recta, entre ambas aceras, evitando trazados diagonales que puedan provocar desorientación.

La delimitación del encuentro entre acera y calzada se identificará con pavimento tacto-visual de advertencia contrastado.

Imagen 36. Ausencia de señalización.

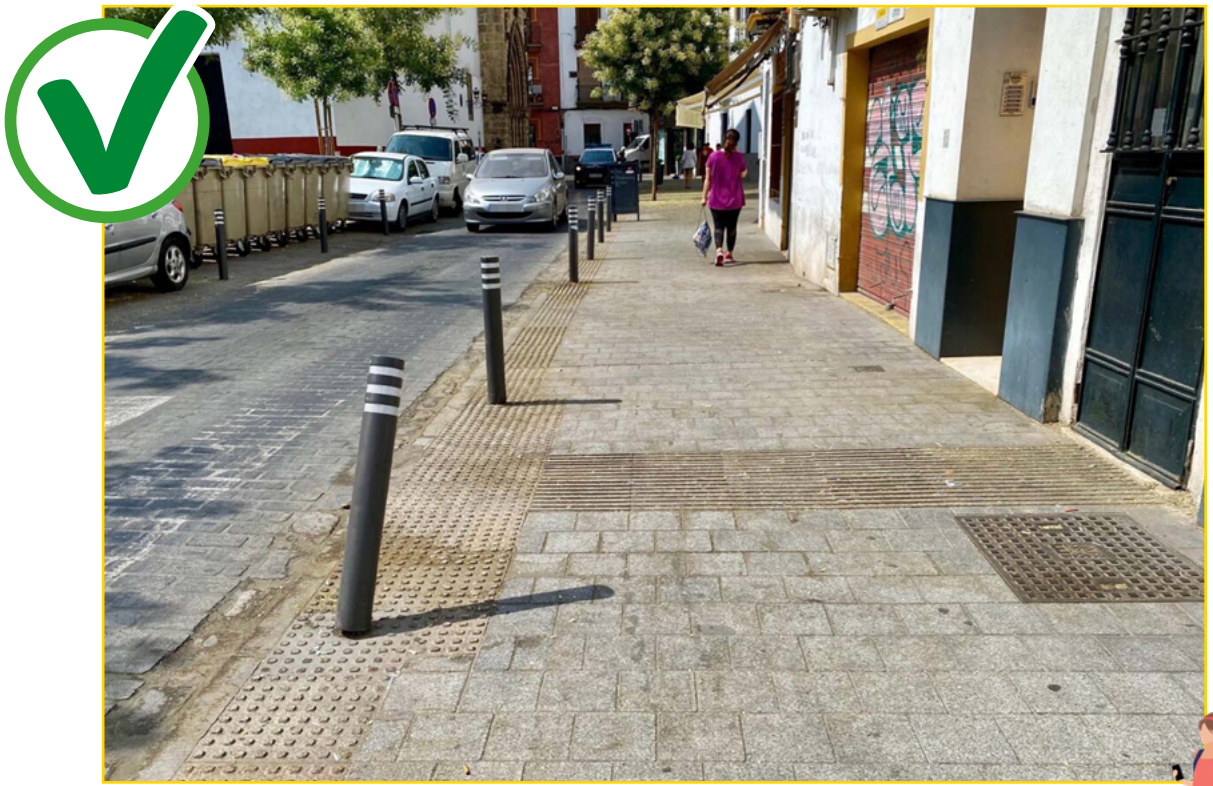

Imagen 37. Señalización correcta del cruce.

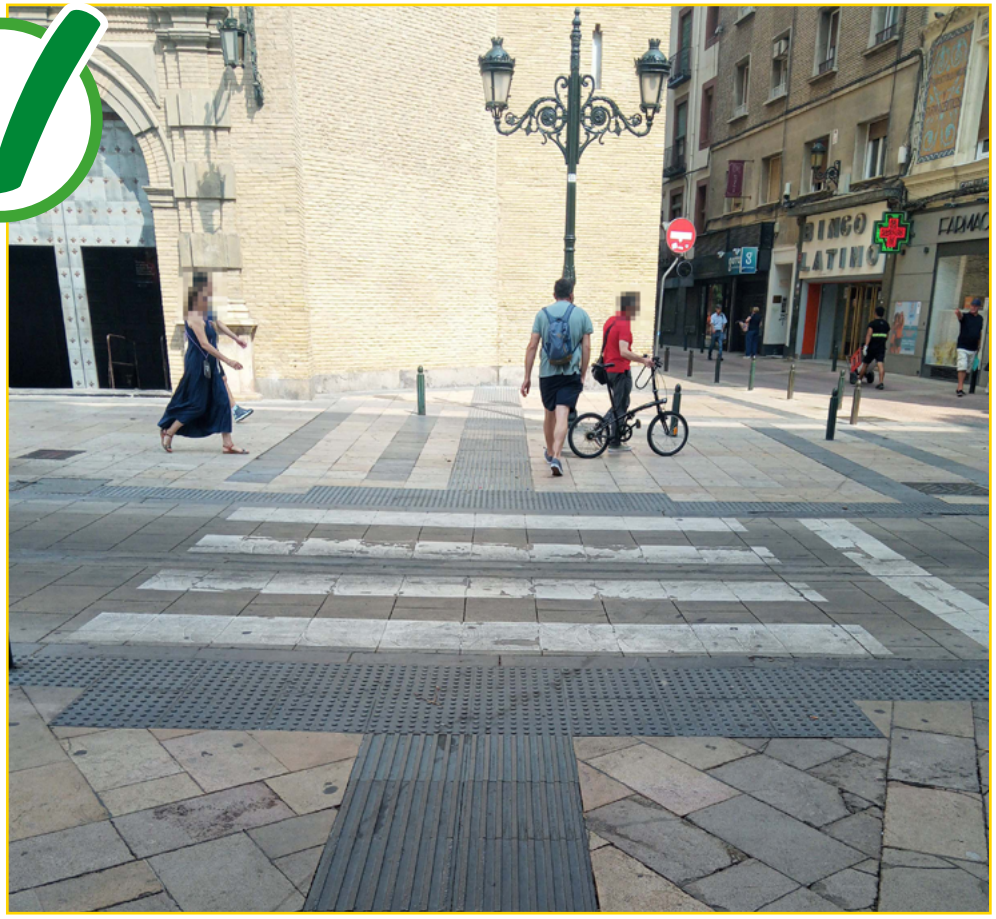

Imagen 38. Alineación correcta del pavimento direccional.

6.4. Sistema de señalización homologado

Colocación de un sistema de señalización (horizontal/vertical), comprensible y visible desde diferentes ubicaciones, que advierta a los conductores y peatones de las siguientes circunstancias:

- La velocidad máxima permitida.
- La delimitación y condiciones para el estacionamiento temporal autorizado de carga y descarga.
- La presencia de los lugares de intersección entre el tránsito de peatones y vehículos.

Imagen 39. Señalización inadecuada en plataforma de tránsitos diferenciados, sugiriendo un uso compartido de ese espacio.

Imagen 40. Señalización apropiada que informa de las limitaciones a los vehículos. Sin embargo, el pavimento tacto-visual no se acompaña de suficiente mobiliario delimitador.

Imagen 41. Señalización que informa adecuadamente de la zona y condiciones del estacionamiento. Sin embargo, el pavimento tacto-visual no se acompaña de suficiente mobiliario delimitador.

Como se ha indicado anteriormente, la finalidad de este documento es ofrecer una serie de criterios que eviten las dificultades que presentan las personas con discapacidad visual en sus desplazamientos por unos espacios cada vez más frecuentes en los entornos urbanos.

En general, el hecho de que no haya que salvar desniveles, parece ser la única condición que se observa para considerar accesibles estos espacios, cuando existen colectivos que tienen muchas dificultades para desplazarse por los mismos. Por ello, resulta fundamental que este documento sea conocido por todos los profesionales implicados en el proyecto y construcción de este tipo de espacios urbanos y con este propósito ha sido elaborado.

Es necesario que las diferentes administraciones responsables de su implantación y regulación consideren los mencionados criterios como condiciones de accesibilidad de las plataformas únicas.

DOCUMENTOS DE INTERÉS

Abel-Williamson, M. (2016)
Los espacios compartidos: documento de toma de posición de la Unión Mundial de Ciegos.
Integración: revista sobre discapacidad visual, 69.

Deichmann, J., Winterberg, B., y Bredmose, A. (S. f.)
Shared space-Safe space: meeting the requirements of blind and partially sighted people in a shared space.
S. l., Dinamarca: Rambøll Nyvig.

Fundación RACC (2008)
Criterios de movilidad: las zonas peatonales.
Barcelona: Fundación RACC.

Fundosa Accesibilidad (2009)
Accesibilidad universal: requisitos de espacios públicos urbanizados, entornos edificados, transporte y comunicación.
Madrid: AENOR.

Gerencia Municipal de Urbanismo (2000)
Instrucción para el diseño de la vía pública.
Madrid: Ayuntamiento de Madrid.

Guide Dogs (2010)
Inclusive Streets: design principles for blind and partially sighted people.
Reading: The Guide Dogs for the Blind Association.

Guide Dogs, y University College London (2008)
Testing proposed delineators to demarcate pedestrian paths in a shared space environment: report of design trials conducted at University College London Pedestrian Accessibility and Movement Environment Laboratory (PAMELA).
Reading: The Guide Dogs for the Blind Association.

Jiménez, D. (2015)
La rehabilitación de cascos históricos en clave de accesibilidad: la problemática de los espacios de plataforma única de convivencia. Jornada Técnica sobre Accesibilidad en Vías y Espacios Públicos, FEMP.
Madrid, noviembre de 2015.

Jiménez, D. (2016)
La accesibilidad de los espacios de plataforma única de convivencia: análisis y clasificación de las soluciones existentes; avances y nuevos problemas; posibles parámetros e indicadores de accesibilidad.
Universidad Politécnica de Madrid. Tesis doctoral sin publicar.

Kisters, C., y Montes, M. (2010)
Peatones y vehículos, una coexistencia necesaria: accesibilidad y modalidades de coexistencia de peatones y vehículos.
En: F. Alonso (coord.), p. 132-154. Accesibilidad en los espacios públicos urbanizados. Madrid: Ministerio de la Vivienda.

Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.
Boletín Oficial del Estado, núm. 187 de 6 de agosto de 2021, p. 96527.

Guía de Accesibilidad en los espacios públicos urbanizados V.1.0. Recomendaciones para la aplicación de la orden ministerial TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utlilización de los espacios públicos urbanizados.
Edita Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Secretaría General Técnica, pp. 31-34.

Perona, A., y Garrido, E. (2014)
Guía recopilatoria de implementaciones en las zonas urbanas para mejorar la seguridad vial y la accesibilidad.
Madrid: Fundación Española para la Seguridad Vial.

Plataforma «Carrers per a tothom» («Calles para todas las personas») Diciembre de 2015

fundacionONCE.es • ilunion.com • ONCE.es