

Tipos de PLATAFORMAS ÚNICAS

Condições de accesibilidade



DIRECCIÓN XERAL

Dirección de Autonomía Persoal,
Tecnoloxía e Accesibilidade

Tipos de **PLATAFORMAS ÚNICAS**

Condições de accesibilidade

EDITA:



DIRECCIÓN XERAL

Dirección de Autonomía Persoal,
Tecnoloxía e Accesibilidade

© Desta edición: Dirección de Autonomía Persoal, Tecnoloxía e Accesibilidade
Organización Nacional de Cegos Españols (ONCE)
Dirección Xeral da ONCE
Calle del Prado, 24 28014 Madrid
© Organización Nacional de Cegos Españols, 2024
Unidade de Información e Accesibilidade

COORDINACIÓ TÈCNICA

María Concepción Blocona Santos i David Reyes Llaveró
(tècnics de rehabilitació i assessors de la Direcció d'Autonomia Personal, Tecnologia i
Accessibilitat).

Aquest document ha estat elaborat i redactat per un equip de tècnics de
rehabilitació de l'ONCE.

María Concepción Blocona Santos
(Delegació Territorial de Madrid)

Juan José Cantalejo Cano
(Delegació Territorial de Madrid)

María Teresa Fernández García
(Delegació Territorial d'Andalusia)

Yolanda Fernández De Landa Insagurbe
(Delegació Territorial de Catalunya)

Manuel Antonio Martín Salinas
(Delegació Territorial d'Aragó)

David Reyes Llaveró
(Delegació Territorial d'Andalusia)

María Rosario Rodríguez de Luengo
(Delegació Territorial de València)

Carmen Laura Salvador Esteban
(Delegació Territorial de Galícia)

EDICIÓ GRÁFICA E EDITORIAL

Rosa Fernández Jiménez
Baixo a coordinación de Luis Palomares Nájera

ÍNDICE

1	Introdución	5
2	Plataforma única	7
	2.1. Definición	7
	2.2. Tipos de Plataforma única	7
3	Condicións previas para a súa implantación.....	8
4	Definición do problema existente	10
5	Plataformas únicas de tránsito compartido. Criterios de deseño e uso.....	12
	5.1. Prioridade peonil	12
	5.2. Organización da contorna	12
	5.3. Transporte colectivo limitado	13
	5.4. Vehículos permitidos	14
	5.5. Pavimentos	15
	5.6. Deseño da zona de maior seguridade	17
	5.7. Interseccións con outro tipo de vía	25
	5.8. Exemplos de malas prácticas en plataformas únicas de tránsito compartido	28
6	Plataformas únicas de tránsito diferenciado. Criterios de deseño e uso.....	32
	6.1. Identificación de zona peonil e zona vehicular.....	32
	6.2. Delimitación de ambas zonas.....	34
	6.3. Interseccións/cruces	35
	6.4. Sistema de sinalización homologado	37
	 Bibliografía	 40



INTRODUCCIÓN


A publicación no ano 2017 do documento “PLATAFORMAS ÚNICAS. Criterios ONCE”¹ foi o resultado dun estudo levado a cabo por profesionais da ONCE sobre os deseños de plataformas que se estaban a impoñer nese momento. Nel expúñanse os problemas derivados da implantación inxustificada de plataformas únicas e realizábase unha proposta clara sobre solucións consensuadas destes deseños. Con iso, unificáronse criterios e púidose facilitar unha resposta homoxénea aos técnicos das distintas administracións, especialmente dos concellos, así como a outros profesionais afíns á accesibilidade.

No devandito documento achegábanse contidos acerca das características dos desprazamentos das persoas con discapacidade visual e abordábanse as condicións para a implantación de plataformas únicas, ademais das alternativas de resolución dos distintos problemas para garantir a seguridade e utilidade destes espazos para todas as persoas e, en concreto, para aquelas con problemas graves de visión.

Co paso do tempo, a proliferación de zonas con plataforma única derivou en multitude de deseños, que se impoñen mesmo en novas contornas urbanas e en solucións aplicadas ao emprego dos distintos espazos públicos, vullan como exemplo os superquinteiros ou as superillas. As zonas de tránsito correspondentes a peóns e vehículos e as relacións establecidas entre eles son cada vez máis ambiguas e indefinidas, provocando, na práctica, que os problemas de seguridade e orientación dos peóns con discapacidade visual se manteñan ou vaian 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 outro lado, en canto á lexislación actual, a aprobación da orde TMA/851/2021², que derroga a orde VIV/561/2010, expón una visión máis ampla destes deseños de plataforma única. A “Guía de accesibilidade”³, como documento que desenvolve e aclara aspectos concretos da nova norma, incorpora unha clasificación novidosa destes espazos e describe os denominados “espazos de tránsito compartido” e os de “tránsito segregado entre peóns e vehículos”. A este respecto, convén sinalar que as diferencias existentes na práctica entre os “espazos de plataforma única de tránsito compartidos” e os espazos claramente peonís son dificilmente distinguibles e, quizais, só poden chegar a apreciarse polas súas condicións de implementación conforme ao ancho da vía, a asignación de usos diferenciados a unhas e outras ou pola tipoloxía de vehículos aos que se lles permite circular por elas.

Todo isto invita a revisar o documento “PLATAFORMAS ÚNICAS. Criterios ONCE”, coa finalidade de achegar pautas axustadas ás circunstancias actuais e á nova normativa, á par que ofrecer recomendacións específicas para que as persoas con discapacidade visual se despracen con seguridade.

-
- 2 Orde TMA/851/2021. <https://www.boe.es/boe/dias/2021/02/06/pdfs/BOE-A-2021-1751.pdf>
 - 3 Guía de accesibilidade (páxinas 31 a 34) https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/estudios_y_publicaciones/guia_accesibilidad.pdf



PLATAFORMA ÚNICA

2.1. Definición

Espazo urbano no que os peóns e os vehículos conviven sen diferenza de nivel.

2.2. Tipos de Plataforma única

Plataforma única de tránsito compartido

Plataforma na que vehículos e peóns comparten e ocupan o mesmo espazo con prioridade peonil.

Plataforma única de tránsito diferenciado

Plataforma na que peóns e vehículos ocupan espazos distintos, con elementos que diferencian a beirarrúa e a calzada, aínda que non exista bordo. Polo xeral, a zona de tránsito vehicular atópase situada na parte central da plataforma.



CONDICIÓNNS PREVIAS PARA A SÚA IMPLANTACIÓN

Deberán contar cun estudo de mobilidade que xustifique a súa conveniencia e no que se garanta tecnicamente o cumprimento das condicións indicadas neste documento para facer posible tanto a accesibilidade como a seguridade de todas as persoas.

A plataforma única resultará unha solución axeitada nunha vía cando o ancho ou as condicións de morfoloxía desta non garantan o itinerario peonil accesible e impidan a separación entre os itinerarios vehicular e peonil a distintos niveis. **De non ser así, manterase a diferenza entre calzada e beirarrúa mediante bordo.**



Imaxe 1. Rúa onde se xustifica a implantación dunha plataforma única por ter beirarrúas estreitas e intransitables para os peóns.





Imaxe 2. Solución axeitada de plataforma única nunha rúa estreita.



DEFINICIÓN DO PROBLEMA EXISTENTE

A distinción entre plataformas únicas de tránsito compartidos e diferenciados de peóns e vehículos, establecida nas actuais normas de obrigado cumprimento, non se acompaña, na práctica, de elementos claros de deseño que permitan tanto ao peón como ao condutor recoñecer de maneira inequívoca a súa tipoloxía e, por tanto, a diferenciación das mesmas.

Xéranse así situacións de confusión, desorientación e risco no tránsito para todas as persoas e, en especial, para aquelas con discapacidade visual.

Por outra parte, o uso indiscriminado e inxustificado da implantación de plataformas únicas, con independencia das condicións de ancho das vías e do tránsito e a tipoloxía de vehículos que circulan polas mesmas, que aconsellarían o establecemento dunha vía convencional, produce situacións de risco e ineficacia no seu uso por parte dos viandantes.

As seguintes imaxes (3, 4 e 5) amosan exemplos nos que non está xustificada a implementación dunha plataforma única e resulta imposible recoñecer se é compartida ou segregada.



Imaxe 3.





Imaxe 4.



Imaxe 5.



PLATAFORMAS ÚNICAS DE TRÁNSITO COMPARTIDO. CRITERIOS DE DISEÑO E USO

5.1. Prioridade peonil

O tránsito peonil terá prioridade en toda a plataforma.

5.2. Organización da contorna

Os espazos existentes nas mesmas deberán estar ordenados de tal forma que se identifiquen claramente os distintos usos, os elementos de mobiliario se sitúen de xeito uniforme e existan zonas específicas de parada de vehículos (carga e descarga, vehículos autorizados, etc.).



Imaxe 6. Deseño homoxéneo de pavimentos e elementos de mobiliario ordenados.



5.3. Transporte colectivo limitado

Non circulará ningún tipo de transporte colectivo.



Imaxe 7. A coexistencia do transporte colectivo cos peóns xera situacións de risco extremo.



5.4. Vehículos permitidos

Unicamente poderán acceder os vehículos autorizados coas limitacións establecidas segundo a normativa vixente. As bicicletas, vehículos de mobilidade persoal ou similares incluíranse nas devanditas limitacións.



Imaxe 8. Bicicletas e vehículos de mobilidade persoal están incluídos nas restricións aplicadas ao resto de vehículos.





Imaxe 9. Vehículo de mobilidade persoal non autorizado nesta vía.

5.5. Pavimentos

Empregarase o mesmo pavimento e a mesma disposición deste en todo o espazo da plataforma única e evitarase que o seu deseño ou a súa localización induza a interpretar algunha zona como de prioridade vehicular.



Imaxe 10. Diferenciación de pavimento que induza a interpretar prioridade vehicular.





Imaxe 11. Deseño que induc a prioridat vehicular.



5.6. Deseño da zona de maior seguridade

Deberá garantirse a súa existencia atendendo aos seguintes criterios:

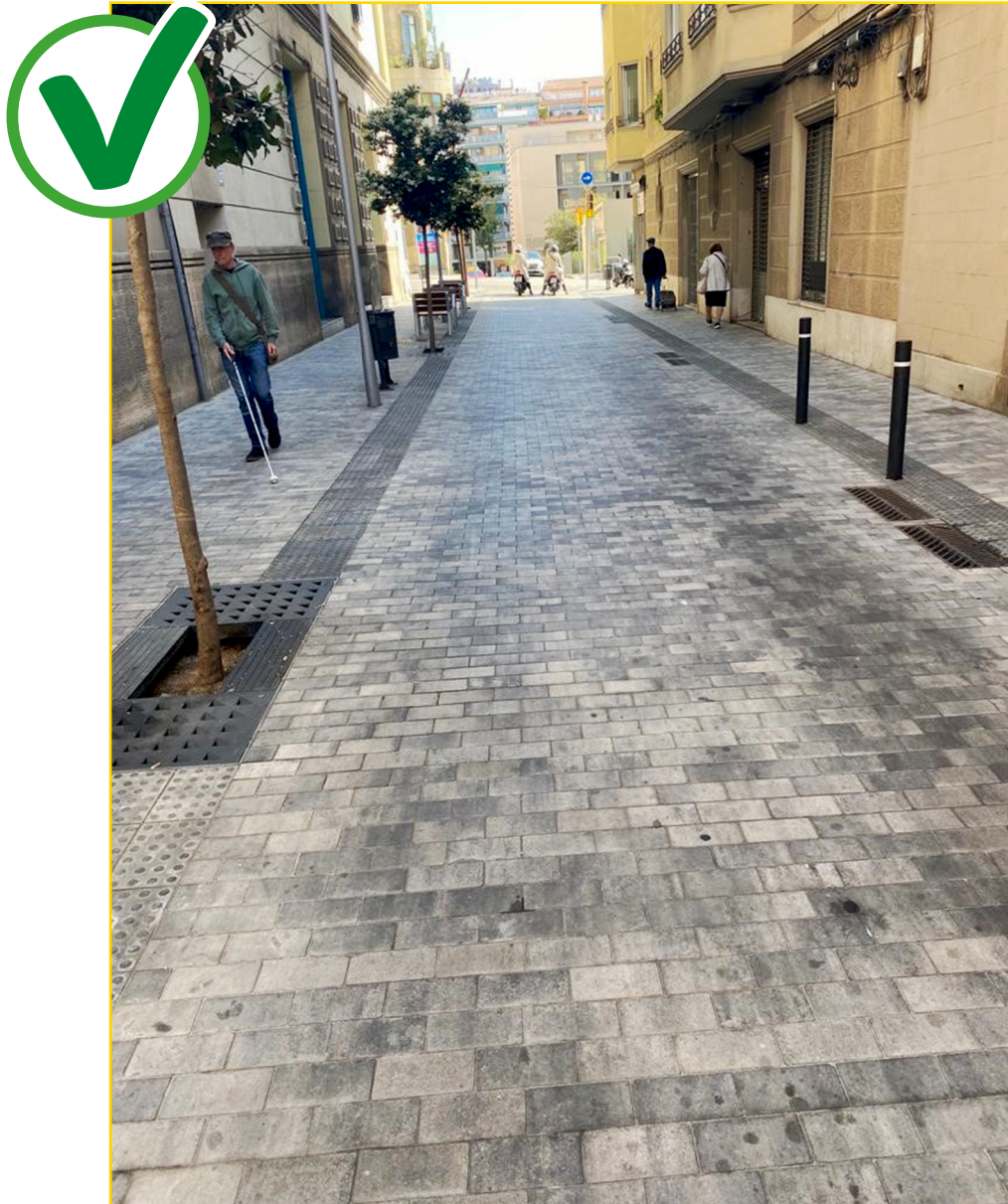
- Situarase a ambos lados da vía, cunha anchura non inferior a 1,80 m desde a liña de edificación, axardinamento ou elemento horizontal que o materialice. Cando non exista espazo abondo, garantirase nun dos lados.



Imaxe 12. Zona de maior seguridade nun só lado da vía.



- Para a súa diferenciación por parte das persoas con discapacidade visual, dispórase dalgunha das seguintes alternativas:
 - a. Instalación no seu bordo exterior dunha franxa de entre 40 e 60 cm de ancho de pavimento tacto-visual de advertencia, sen diferenza cromática respecto ao pavimento lindeiro.



Imaxe 13. Franxas de pavimento tacto-visual de advertencia a ambos lados da vía.



- b. Instalación no pavimento dunha banda de encamiñamento (acanaladura) entre 40 e 60 cm de anchura, sen diferenza cromática, de maneira que permita o desprazamento en espazos abertos ou naqueles que non poidan garantir a zona de maior seguridade lindeira á parede



Imaxe 14. Presenza de pavimento de acanaladura por imposibilidade de sinalizar a zona segura próxima á fachada.



- O pavimento lindeiro ao tacto-visual de advertencia ou encamiñamento contrastará en textura de maneira que permita unha clara diferenciación de ambos a través do pé e o bastón.



Imaxe 15. Contraste axeitado de texturas entre o pavimento de advertencia e o lindeiro.



Imaxe 16. Contraste axeitado de texturas entre o encamiñamento e o lindeiro.



- Os pavimentos tacto-visuais non poderán ser invadidos por elementos que dificulten a súa detección ou o seu seguimento (mobiliario urbano, terrazas, vehículos, etc.).



Imaxe 17. Mobiliario urbano sobre o pavimento tacto-visual.





Imaxe 18. Veladores sobre o pavimento tacto-visual.



Imaxe 19. Vehículos sobre o pavimento tacto-visual.



- Para facilitar a comunicación entre as zonas de maior seguridade ao longo da Plataforma Única, poderanse colocar pavimentos direccionais partindo desde as liñas de fachada. Estas franxas de pavimento terán un trazado recto. Evitaranse deseños que induzan á desorientación e eludirán zonas de mobiliario ou de fácil ocupación por outros usos e servizos. O punto de intersección entre as franxas de advertencia da zona segura e a direccional deberá manter o pavimento de advertencia.



Imaxe 20. Pavimento direccional que comunica ambas zonas de maior seguridade.



- En rúas cun ancho que non permita a delimitación dunha zona de maior seguridade, non se instalará pavimento tacto-visual.



Imaxe 21. Rúa onde non é posible delimitar unha zona de maior seguridade.



5.7. Interseccións con outro tipo de vía

Para garantir a comprensión das condicións de uso por parte dos condutores, nas interseccións dunha plataforma única de tránsito compartido con outro tipo de vía, dispórase de:

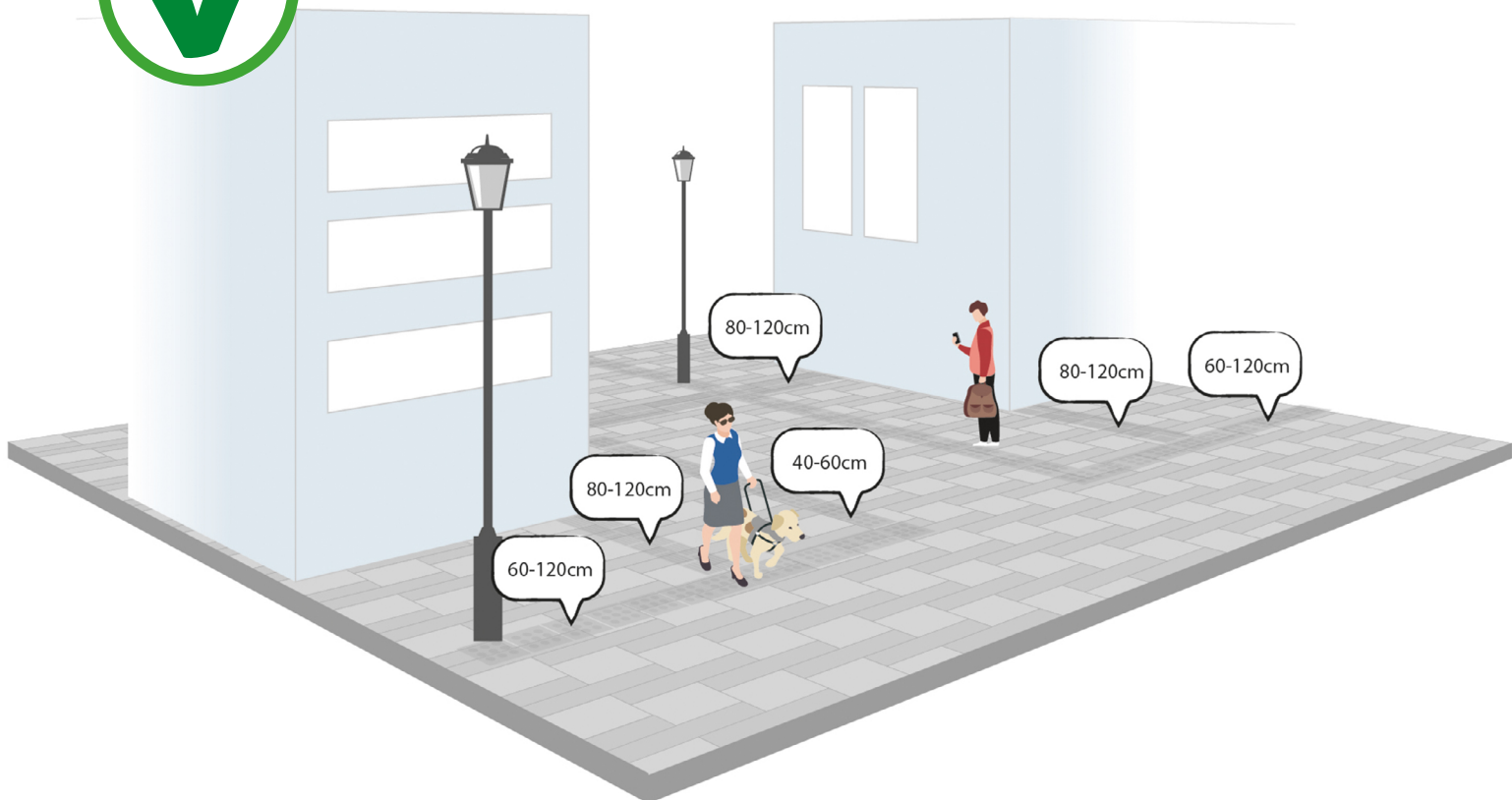
- Elementos de advertencia no pavimento que contribúan a reducir a velocidade dos vehículos.
- Contraste visual entre os pavimentos da vía e a plataforma única que permitan o recoñecemento da entrada e a permanencia na devandita plataforma a todos os condutores.
- Sinalización vertical ou horizontal coas limitacións correspondentes.



Imaxe 22. Intersección dunha plataforma única de tránsito compartido con outro tipo de vía.



O cruce dunha vía cunha plataforma única identificarase cunha franxa de pavimento tacto-visual de advertencia, dunha anchura comprendida entre 60 e 120 cm. Para facilitar a súa localización, dispórase unha franxa de pavimento tacto-visual direccional dunha anchura de entre 80 e 120 cm.



Imaxe 23. Anchura dos pavimentos tacto-visuais de advertencia e direccional.





Imaxe 24. Sinalización que permite identificar os usos e as limitacións da vía.

Os criterios e as condicións da implantación expostos anteriormente deben cumprirse naquelas contornas que, no seu deseño, inclúan rúas de plataforma única de tránsito compartido, o que constitúe os denominados superquinteiros ou superillas.

Non obstante, a amplitude destes espazos, a conxunción de varias rúas de plataforma única e a indefinición na súa organización fan que a desorientación e a inseguridade se multipliquen, o que da como resultado contornas non accesibles no seu conxunto.



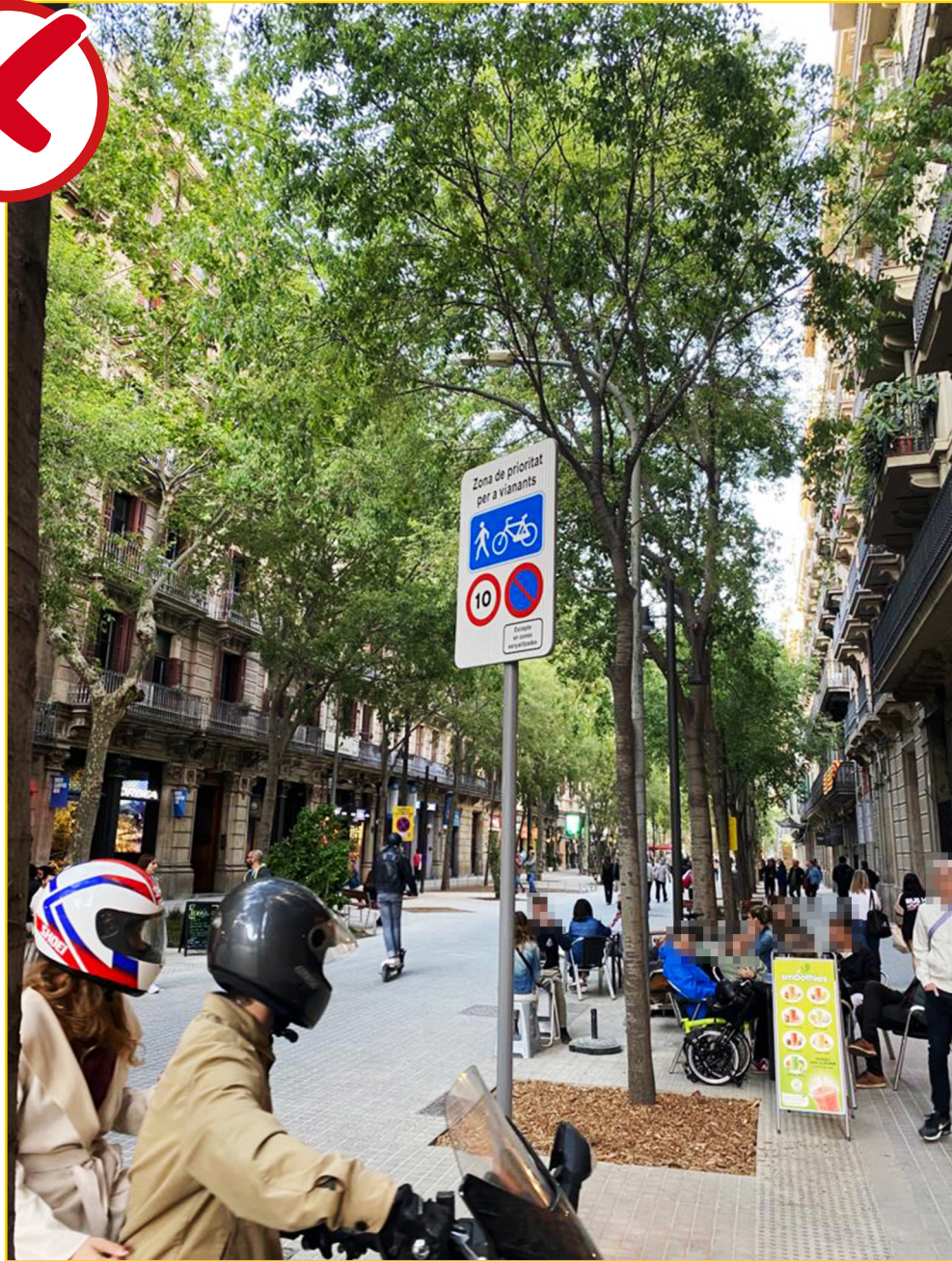
5.8. Exemplos de malas prácticas en plataformas únicas de tránsito compartido

Nas imaxes 25, 26, 27, 28 e 29 pódense apreciar espazos non ordenados, ancho da vía superior ao esixido para a implantación dunha plataforma única, ausencia de sinalización e de elementos de orientación, circulación de todo tipo de vehículos (mesmo transporte público colectivo), etc.



Imaxe 25. Espazo desorganizado sen elementos que faciliten a orientación nin a diferenciación das zonas seguras.





Imaxe 26. Suficiente ancho para establecer unha vía convencional e paso de calquera vehículo a pesar da sinalización.





Imaxe 27. Circulación de transporte público colectivo.



Imaxe 28. Circulación de vehículos desordenada.





Imaxe 29. Incorrecta colocación da franxa de sinalización de advertencia.



PLATAFORMAS ÚNICAS DE TRÁNSITO DIFERENCIADO. CRITERIOS DE DISEÑO E USO

O seu deseño non estará xustificado se é posible a implantación do itinerario peonil accesible. Neste caso, deberán colocarse bordos, entendendo este elemento diferenciador como o máis seguro.

No caso de que se proxectara unha plataforma única de tránsito diferenciado nunha vía que, polo seu ancho e a súa morfoloxía, non permitise a colocación de bordos, debería dispoñer, polo menos, dos seguintes elementos⁴ :

6.1. Identificación de zona peonil e zona vehicular

A zona de circulación de vehículos diferenciarase claramente en textura e cor da zona peonil, identificándose como calzada.



Imaxe 30. Axeitada diferenciación das zonas vehicular e peonil.

⁴ Para reforzar a comprensión destes espazos, mantéñense os termos de beirarrúa e calzada a pesar da inexistencia de bordo como elemento delimitador.



Cada unha das zonas (a de tránsito de peóns e a de vehículos) contará cun deseño homoxéneo, tanto en pavimento como en mobiliario, en todo o seu percorrido, no que se evite calquera elemento que poida inducir a confusión na diferenciación de ambas.



Imaxe 31. Deseño axeitado, no que se diferencian inequivocamente cada unha das zonas.



Imaxe 32. Deseño incorrecto que provoca confusión entre zonas vehicular e peonil.



6.2. Delimitación de ambas zonas

A delimitación entre beirarrúa e calzada garantirase cunha franxa continua de pavimento tacto-visual de advertencia dun ancho entre 40 e 60 cm, que se combinará con mobiliario urbano que impida a invasión da zona de maior seguridade do peón por parte dos vehículos. A separación entre os elementos deste mobiliario urbano non superará os 120 cm.



Imaxe 33. Delimitación axeitada de *beirarrúa* e calzada.



Imaxe 34. Ausencia de delimitación mediante pavimento de advertencia.





Imaxe 35. Non hai diferenza entre pavimento de calzada e beirarrúa.

6.3. Interseccións/cruces

Sinalizaranse os cruces mediante a instalación dun pavimento direccional de acanaladura para orientar cara ao límite da beirarrúa.

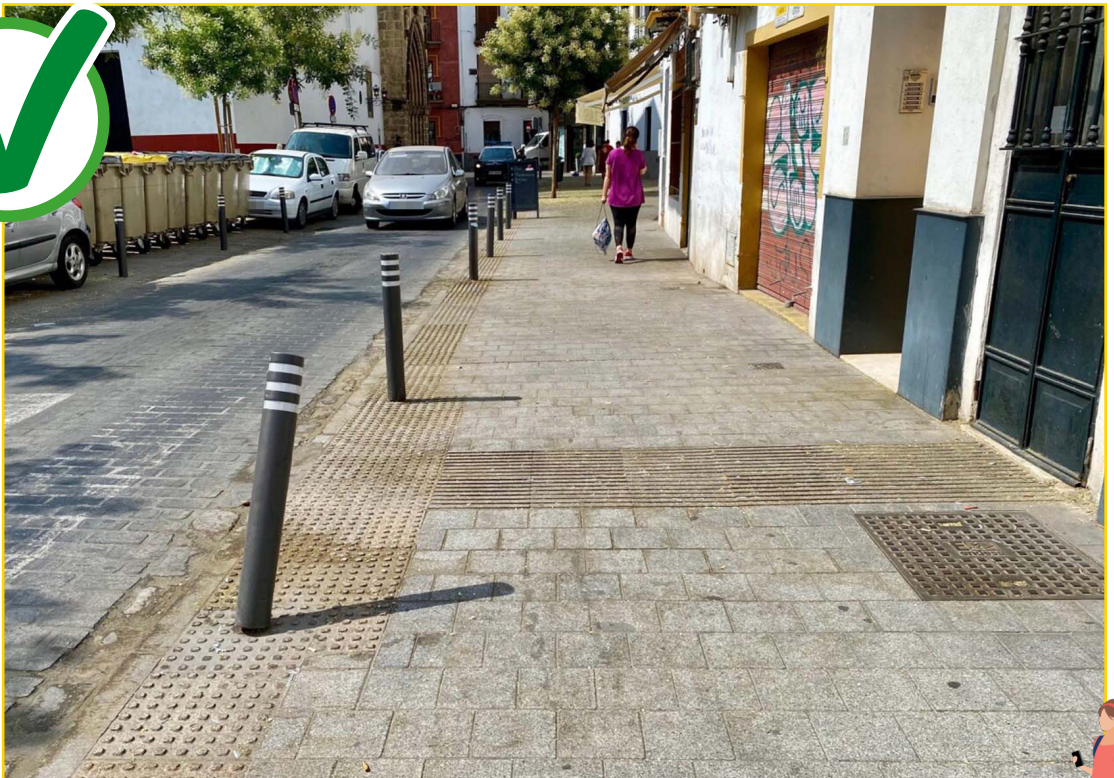
Esta sinalización dispórase enfrontada en liña recta, entre ambas beirarrúas, e evitando trazados diagonais que poidan provocar desorientación.

A delimitación do encontro entre beirarrúa e calzada identificarase con pavimento tacto-visual de advertencia contrastado.



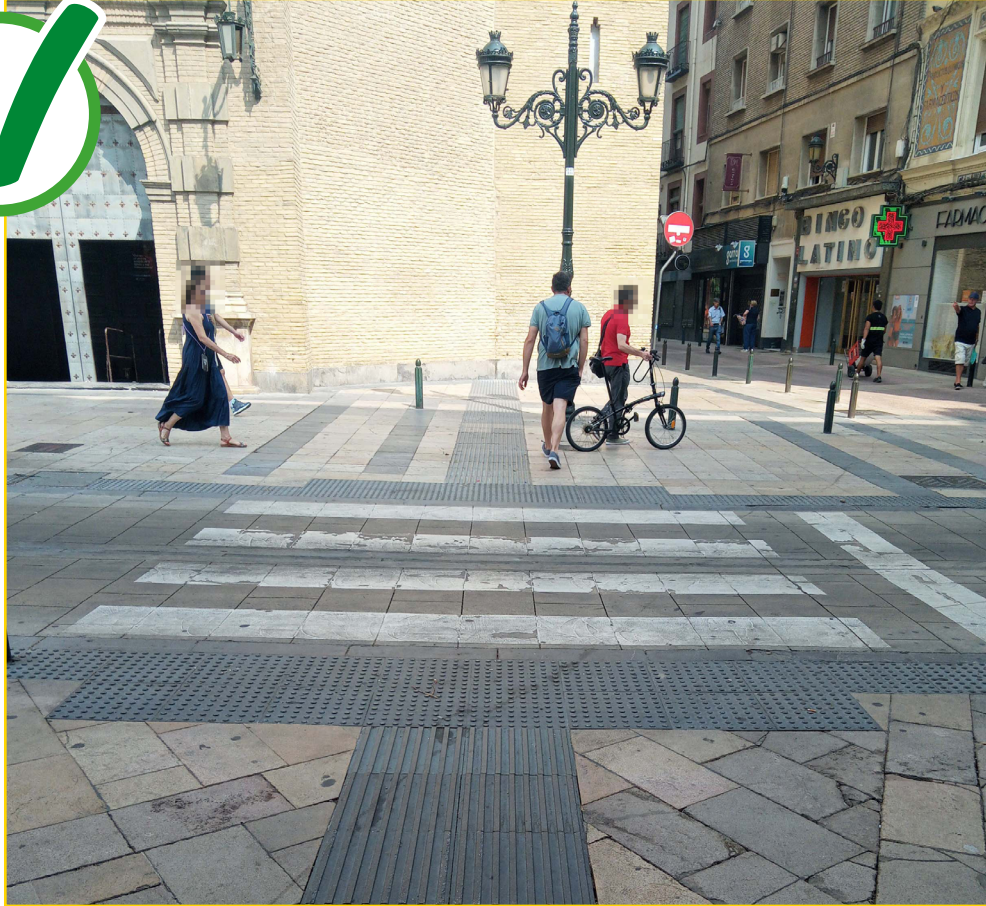


Imaxe 36. Ausencia de sinalización.



Imaxe 37. Sinalización correcta do cruce.





Imaxe 38. Alíñación correcta do pavimento direccional.

6.4. Sistema de sinalización homologado

Colocación dun sistema de sinalización (horizontal/vertical), comprensible e visible desde diferentes localizacións, que advirta aos condutores e peóns das seguintes circunstancias:

- A velocidade máxima permitida.
- A delimitación e as condicións para o estacionamento temporal autorizado de carga e descarga.
- A presenza dos lugares de intersección entre o tránsito de peóns e vehículos.





Imaxe 39. Sinalización non axeitada en plataforma de tránsito diferenciados, que suxire un uso compartido dese espazo.



Imaxe 40. Sinalización axeitada que informa das limitacións aos vehículos. Sen embargo, o pavimento tacto-visual non se acompaña de suficiente mobiliario delimitador.





Imaxe 41. Sinalización que informa axeitadamente da zona e das condicións do estacionamento. Sen embargo, o pavimento tacto-visual non se acompaña de suficiente mobiliario delimitador.

Como se indicou anteriormente, a finalidade deste documento é ofrecer unha serie de criterios que eviten as dificultades que presentan as persoas con discapacidade visual nos seus desprazamentos por uns espazos cada vez máis frecuentes nas contornas urbanas.

En xeral, o feito de que non haxa que salvar desniveis, semella ser a única condición que se observa para considerar accesibles estes espazos, cando existen colectivos que teñen moitas dificultades para se desprazar polos mesmos. Por iso, resulta fundamental que este documento o coñezan todos os profesionais implicados no proxecto e na construción deste tipo de espazos urbanos, e con este propósito se elaborou.

É necesario que as diferentes administracións responsables da súa implantación e regulación consideren os anteditos criterios como condicións de accesibilidade das plataformas únicas.



BIBLIOGRAFÍA

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., e 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: Concello 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, e 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. Tese doutoral sen publicar.

Kisters, C., e 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 da Vivenda.

Orde TMA/851/2021, de 23 de xullo, pola que se desenvolve o documento técnico de condicións básicas de accesibilidade e non discriminación para o acceso e o emprego dos espazos públicos urbanizados.

Boletín Oficial do Estado, núm. 187 de 6 de agosto de 2021, p. 96527.

Guía de Accesibilidad en los espacios públicos urbanizados V.1.0. Recomendacións para a aplicación da orde ministerial TMA/851/2021, de 23 de xullo, pola que se desenvolve o documento técnico de condicións básicas de accesibilidade e non discriminación para o acceso e o emprego dos espazos públicos urbanizados.

Edita Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, Secretaría Xeral Técnica, pp. 31-34.

Perea, A., e Garrido, E. (2014)

Guía recopilatoria de implementaciones en las zonas urbanas para mejorar la seguridad vial y la accesibilidad.

Madrid: Fundación Española para a Seguridade Vial.

Plataforma «Carrers per a tothom» («Rúas para todas as persoas») Decembro de 2015.



once.es