



Informe sobre plataformas únicas

Elaborado por el Grupo de Trabajo
de Accesibilidad de COCEMFE

2020-2024



COCEMFE
C/ Luis Cabrera, 63, 28002 Madrid
+34 91 744 36 00
accesibilidad@cocemfe.es - www.cocemfe.es



COCEMFE



Documento elaborado por el Grupo de Trabajo de Accesibilidad de COCEMFE y coordinado por el Área de Accesibilidad y Vida Independiente de COCEMFE.

Este grupo lo conforman las siguientes entidades:

- AMINET-COCEMFE NAVARRA
- ANDALUCIA INCLUSIVA
- CASTILLA LA MANCHA INCLUSIVA
- COCEMFE ALBACETE
- COCEMFE ALICANTE
- COCEMFE ARAGÓN
- COCEMFE ASTURIAS
- COCEMFE CACERES
- COCEMFE CANTABRIA
- COCEMFE CASTELLON
- COCEMFE CEUTA
- COCEMFE EXTREMADURA
- COCEMFE LA RIOJA
- COCEMFE VALENCIA
- COGAMI
- FAMDIF
- FAMMA-COCEMFE MADRID
- FAMS-Sevilla
- FRATER ANDALUCIA
- FEDISBURG
- FEGADI COCEMFE
- FEGRADI COCEMFE GRANADA
- FEKOOR
- FNETH
- FUNDACION DFA
- LIRE
- SICAPACES MONZÓN

2023

Índice

A - INTRODUCCIÓN	4
B – CLASIFICACIÓN DE LAS PLATAFORMAS ÚNICAS.....	5
B.1 – Peatonales.....	5
B.2 – De uso compartido.....	6
B.2.1 – Tráfico segregado	6
B.2.2 – De convivencia.....	6
B.2.3 – Peatonal con transporte público.....	7
C – CARACTERÍSTICAS DE LAS PLATAFORMAS ÚNICAS.	8
C.1 – Ausencia de desnivel	8
C.2 – Diseño como condicionante de seguridad y accesibilidad.....	9
E – CONSIDERACIONES PARA EL BUEN DISEÑO DE LAS PLATAFORMAS ÚNICAS DE USO COMPARTIDO.....	11
E.1 – Características generales previas	11
E.1.1. Ubicación en la trama viaria	11
E.1.2. Tipología y uso peatonal	11
E.1.3. Parámetros	12
E.1.4. Materiales y construcción.....	12
E.2 – Funcionalidad vehicular.....	12
E.3 – Funcionalidad peatonal	13
E.4 – Seguridad vial	14
E.5 – Mantenimiento	14
E.6 – Propuestas de ordenación.....	15
D – CONCLUSIONES.....	15

A - INTRODUCCIÓN

El espacio público es un espacio de convivencia y socialización de la ciudadanía, supone el entorno en el que desarrollamos gran cantidad de actividades, tanto de ocio como de descanso o disfrute personal, pero además incluye los itinerarios que debemos recorrer para nuestros desplazamientos desde nuestras residencias a lugares de trabajo, educación o esparcimiento. La vía pública es el eje vertebrador de la movilidad personal por ello cobra una gran importancia los espacios destinados a los peatones y sobre todo los de cruce e interacción con los vehículos.

Originalmente, los núcleos urbanos se han configurado para que pudiéramos resolver nuestras actividades diarias en un radio de desplazamiento andando de unos 15-20 minutos. Esta dimensión propiciaba la aparición de diferentes oportunidades originando una relación entre sus habitantes y donde más o menos se conocían las personas de un mismo territorio.

La irrupción del vehículo privado y su proliferación generaron un desarrollo de los espacios urbanos centrados en su movilidad y su aparcamiento, configurando espacios cada vez más amables para los vehículos, y desfavorable para los peatones.

En las dos últimas décadas se están aplicando políticas de movilidad sostenible reduciendo los vehículos motorizados ante la evidencia científica de sus consecuencias sobre la salud, reduciendo su presencia masiva y buscando soluciones de convivencia cuando no es posible la desaparición completa. Las más habituales son peatonalizaciones, convivencias de usos, restricciones de acceso a zonas y prohibiciones de aparcamiento, recuperando espacios para los peatones.

Sin embargo, las soluciones de convivencias generan ciertas fricciones con nuestro grupo social Especialmente relevante es el caso de las Plataformas Únicas. Además, esta configuración del espacio apenas se encuentra regulada en cuanto accesibilidad produciéndose gran variedad de diseños que no tienen en cuenta a las personas con discapacidad. Por todo ello desde COCEMFE queremos establecer una serie de indicaciones, recomendaciones y exigencias para desarrollar este tipo de espacios y garantizar un uso seguro y cómodo para todas las personas,

B – CLASIFICACIÓN DE LAS PLATAFORMAS ÚNICAS

El concepto de plataforma única no es ni más ni menos que una solución constructiva que consiste en desarrollar a una única cota la vía pública, es decir que haya continuidad en la sección de la misma, sin la aparición de ningún escalón o diferencia de cota

Esta continuidad del espacio público supone un gran cambio en el concepto de la movilidad, que conocemos y que tradicionalmente empezó a implantarse con la industrialización para priorizar el vehículo privado a motor segregándolo físicamente del peatonal, que condenaba a los itinerarios peatonales a un sinfín de barreras físicas e inaccesibilidad.

Respecto a la regulación de condiciones de accesibilidad en el espacio público, la única mención a las plataformas únicas aparece en la reciente TMA/851/2021 artículo 5 punto 3:

En las zonas de plataforma única, donde el itinerario peatonal accesible y la calzada estén a un mismo nivel, el diseño se ajustará al uso previsto y se incorporará la señalización e información que corresponda para garantizar la seguridad de las personas usuarias de la vía. En cualquier caso, se cumplirán el resto de condiciones establecidas en este artículo.

De esta manera se deja abierto el diseño y las soluciones variadas. Para empezar, será necesario realizar una clasificación de las mismas que nos permita abordar las bondades de cada una, teniendo como denominador común, que todos se desarrollan en un único nivel continuo.

En este análisis, vamos a tomar como referencia el uso al que se dedique para establecer esta clasificación, para ello tendremos en cuenta si el espacio es exclusivo para el peatón, al transporte público o a los vehículos privados, quedando enmarcadas dentro de este último las de espacios segregados o las de convivencia

B.1 – Peatonales

El primero de los casos es el dedicado en toda su superficie a los peatones, no siendo posible el uso del mismo por los vehículos, ni públicos ni privados. Excepcionalmente se permitirá el acceso a garajes y a los vehículos de emergencia.

Con esta asignación del espacio, no se presenta apenas interferencia entre peatón y vehículo, aunque siguen presentes las necesidades de orientación y guía, pero dada la escasa presencia de vehículos, la percepción de seguridad de estos espacios para los peatones es alta.

En estos casos no estaría autorizado el tránsito de bicicletas ni vehículos de movilidad personal, (patinetes, segways, etc.), tal y como viene regulado en el artículo 25 de la <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11722>

B.2 – De uso compartido

Aquí englobamos las calles que permiten el tránsito tanto de peatones como de vehículos. En este tipo de uso compartido, el diseño del espacio nos plantea, por lo menos, dos variantes que influirán notablemente en la seguridad de las personas.

Este tipo de zonas suelen venir acompañadas por las siguientes señales de tráfico, que ya definen el carácter de la zona:

S-28 Zona residencial: *Indica las zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora y los conductores deben conceder **prioridad a los peatones**. Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas. Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación. **Los juegos y los deportes están autorizados en ella**. Los peatones no deben estorbar inútilmente a los conductores de vehículos.*

S-30: Zona a 30. *Indica la zona de la vía pública donde la circulación se halla especialmente acondicionada para dar prioridad al peatón, por lo general con la calzada y la zona peatonal al mismo nivel. La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 30 kilómetros por hora.*

B.2.1 – Tráfico segregado

Este caso es quizás el más parecido a la configuración tradicional de las calles respecto a la marcada diferenciación de los flujos. El desarrollo de la plataforma única ha sustituido al bordillo por otras barreras físicas a base de elementos separadores como pueden ser los bolardos, maceteros, mobiliario urbano de diferente tipo, alumbrado, etc.

Es cierto que el nivel de “protección”, que otorgaba al peatón al estar situado a otra cota respecto a los vehículos es ahora inferior, pero al existir una barrera física que separa los flujos de peatones y vehículos, se limitan las interacciones entre ambos. En general supone una mejora de accesibilidad al resolver a una misma cota los cruces de ambas circulaciones, pero se debe cuidar que se garantice el ancho mínimo del itinerario peatonal accesible sin ser obstaculizado por los elementos separadores.

Por otro lado, la continuidad y linealidad de estos elementos pueden dar a las personas conductoras una falsa percepción de segregación de circulaciones que les invite a aumentar la velocidad, por lo que se recomienda cuidar el diseño para evitarlo con medidas de disuasión de velocidad, una muy usada es la introducción de pequeñas curvas.

B.2.2 – De convivencia

Como en los casos anteriores se trata de una vía a una única cota, en el que está permitido el tránsito tanto de peatones como de vehículos, la prioridad la tiene el peatón, pero sin que ello sirva para entorpecer el tráfico rodado. Se trata de un espacio abierto, sin elementos que segreguen ambos flujos, con todo lo que ello implica,

Estos espacios necesitan que sean más relevantes las tomas de decisiones de diseño de todas las características del espacio (dimensiones, materiales); su actividad prevista (comercial, hostelero, de paso, de estancia, etc.), así como la disposición de cada uno de los elementos que lo definan, etc. Para dar cabida a este uso mixto con un alto grado de seguridad para el peatón. Deben estudiarse detenidamente los elementos que, condicionando la movilidad del vehículo, permitan dotar al espacio de esta seguridad

B.2.3 – Peatonal con transporte público

Se trata de vías con carácter peatonal en los cuales se incorpora el tránsito ocasional de transporte público de pequeñas dimensiones. Por este motivo, siguen presentes las necesidades de orientación y guía, añadiendo la de la inseguridad que produce el tránsito de vehículos, aunque sea ocasional. En este caso, debemos incidir en la prioridad peatonal con una clara señalización del uso con precaución del espacio por el personal conductor.

C – CARACTERÍSTICAS DE LAS PLATAFORMAS ÚNICAS.

La transformación de vías en espacios de plataforma única supone la alteración de la configuración tradicional de las calles de nuestros entornos. Esto supone una serie de cambios importantes en la configuración, que han de ser resueltos con un buen diseño, analizando tanto los elementos como su ubicación, conformación y disposición, puesto que mediante ellos se pretende crear un espacio que por sí mismo sea capaz de mantener tanto a peatones como a vehículos, dentro de unos niveles de seguridad aceptables para una convivencia apacible. De este modo, se suelen introducir elementos en el espacio que vienen a desarrollar unas funciones que durante mucho tiempo ha desarrollado el elemento físico que se suprime (bordillo). Entre ellos de relevancia es la eliminación de la referencia en el cruce de las circulaciones peatonal y vehicular.

C.1 – Ausencia de desnivel

La diferenciación de cotas es la configuración tradicional de las calles, es la generadora de un gran número de incidencias de falta de accesibilidad. Para poder eliminarlo debemos analizar detenidamente sus funciones:

Recogida y evacuación de agua. La diferenciación de cotas, favorecía la separación de la zona peatonal de los elementos de recogida de agua que mantenían las aceras sin bolsas de agua o charcos, bastaba una buena disposición de pendientes en aceras y calzadas para que las aguas terminaran todas siendo conducidas hasta los imbornales de saneamiento, permitiendo así que el espacio peatonal estuviera libre de embolsamiento de aguas, con el peligro y molestia que ello supone para los transeúntes.

- **Protección frente a vehículos.** El desnivel como elemento separador de flujos en materia de seguridad está más que probado, los peatones se sienten más seguros con ese elemento barrera, aunque esta diferenciación de cotas invita a aumentar su velocidad.

Pero no debemos quedarnos en la sensación de seguridad que tenga el peatón, sino que debemos dirigirnos a una seguridad real, es decir, la desaparición del bordillo elimina esta barrera, pero la solución no debe ser su sustitución por otra barrera conformada por elementos urbanos o de mobiliario.

Precisamente estos espacios se conciben para que el peatón no se vea apartado a una pequeña proporción de la superficie de la calle y pueda hacer suya la totalidad de la misma, pero para ello hay que resolver esta ausencia de barrera física que se produce.

- **Referencia de orientación y guía.** El carácter lineal de este elemento es clave para una correcta orientación de los peatones a lo largo de toda la vía, Así mismo se identifica el cruce de los flujos con la existencia de un vado peatonal y con él la señalización podotáctil, reduciendo la zona de convivencia y por lo tanto se reducen los riesgos.

Resumiendo, la supresión del desnivel da continuidad al itinerario peatonal eliminando multitud de barreras existentes o mal resueltas, sin embargo, nos genera tres problemas de calado: la resolución de la evacuación de aguas, la inseguridad frente a los vehículos al no segregar las circulaciones y la pérdida de orientación o guía.

C.2 –Diseño como condicionante de seguridad y accesibilidad

Cuando hablamos de la configuración de estos espacios de convivencia entre peatones y vehículos, son numerosos los elementos que entran en juego a la hora de ofrecer seguridad y accesibilidad a todas las personas. Todos y cada uno de los elementos que van a conformar la escena urbana deben estar enfocados a reducir no sólo la sensación de inseguridad que perciben las personas y los peatones durante su tránsito por estos espacios, sino también su desorientación y posible ocupación del espacio destinado al tránsito vehicular. Estos elementos deberán servir como referencias o hitos, que permitan una orientación y ubicación clara por ello es complejo establecer un tipo de calle/vía, sino que cada uno de ellos debe estar pensado y diseñado para ser la solución mejor a cada caso.

Algunos de esos elementos a tener en cuenta son los que se mencionan a continuación.

- **Pavimentos.** En la elección y disposición de los pavimentos han de tenerse en cuenta multitud de condicionantes o expectativas (tipo de tráfico e intensidad, uso y actividades de la vía, puntos de cruce.) que podrán resolverse mediante una correcta elección y ejecución. Este elemento influye en el comportamiento tanto de a las personas peatonas como de a las conductoras de vehículos, favoreciendo o disuadiendo de ciertas actitudes (velocidad, estacionamiento...).

Debe analizarse la elección de su color y textura, los contrastes, la disposición de las piezas y la relación entre diferentes áreas. Ha de establecerse un equilibrio entre estética y composición con funcionalidad y orientación.

El pavimento elegido deberá ayudarnos en la utilización del espacio, tanto por personas en como para el tránsito de vehículos, en condiciones de seguridad minimizando riesgos.

- **Elementos y mobiliario urbano.** La incorporación de diferentes elementos y mobiliario urbano, (elementos de jardinería, señalética, iluminación e instalaciones urbanas, etc.) deberá reforzar los objetivos mencionados anteriormente. Establecerán áreas permeables que permitan el tránsito y a la vez fomente la estancia en los mismos de los peatones, de modo que todas las personas puedan llevar a cabo ambas acciones en unas condiciones de seguridad.

Además del diseño universal de todos y cada uno de los elementos y mobiliarios urbanos, es importante su disposición, tanto la ubicación individual como la relación entre ellos.

Todos y cada uno de los elementos que se dispongan en los espacios urbanos deben asegurar la correcta identificación de donde nos encontramos, si es una zona de estar o de transitar, y si podemos considerarla como zona segura o podría ser ocupada por el tráfico de vehículos,

- **Itinerario Peatonal Accesible (IPA):** como en todas las configuraciones del espacio público, dentro de los espacios peatonales cobran especial importancia los **IPA**. Este debe ser fácilmente identificable y que cumpla con las condiciones para garantizar el uso y la circulación de forma segura, cómoda, autónoma y continua de todas las personas. **Áreas de estancia** son los espacios en los que las personas permaneces un tiempo determinado, y que deben estar vinculadas a un itinerario peatonal accesible. Estas áreas según su naturaleza deberán cumplir una serie de

parámetros para que sean accesibles, siendo regulados por el artículo 6 de la Orden TMA/851/2021

- **Dimensionado mínimo:** Para configurar una vía con la solución tradicional de aceras y calzada a diferente nivel, debemos de disponer de una anchura libre mínima entre fachadas de al menos 6,30 m, correspondientes a: dos Itinerarios Peatonales Accesible de 1,80 m cada uno y un carril de circulación de vehículos de 2,70 m de anchura.

En los casos en que la anchura disponible sea inferior a esos 6,30 m, la vía deberá configurarse como plataforma única, con prioridad peatonal y siguiendo las recomendaciones de diseño que se desarrollan en el presente documento,

E – CONSIDERACIONES PARA EL BUEN DISEÑO DE LAS PLATAFORMAS ÚNICAS DE USO COMPARTIDO

Vemos necesario establecer unas características y condiciones que se deben respetar a la hora de transformar un espacio urbano en plataforma única, de manera que se tengan en cuenta las necesidades de todas las personas.

Para un desarrollo más efectivo de estas características, hemos considerado agruparlas en cinco grupos, de manera que cada uno de ellos aborde una propiedad fundamental a la hora de diseñar estos espacios.

E.1 – Características generales previas

En este primer grupo englobamos las cuestiones que tienen que ver con el diseño en general, desde la toma de decisiones durante el proceso de redacción del proyecto a la definición de elementos. De alguna manera, los siguientes aspectos contribuyen a la calidad final del espacio y de cómo lo perciben las usuarias.

E.1.1. Ubicación en la trama viaria

La ubicación en un punto u otro del asentamiento, lleva de la mano otra serie de características funcionales que hacen que esos espacios puedan adquirir una u otra configuración. Por ello a priori no se puede concebir una solución estándar o un modelo preestablecido que se pueda “encajar” en cualquier caso.

A la hora de decidir la transformación de una vía urbana en un espacio de plataforma única, hemos de considerar si la intensidad del tráfico existente es susceptible de garantizar la seguridad peatonal con esta transformación o no, para ello debemos analizar no sólo dicha vía, sino las que se sitúan a su alrededor y que interaccionan con ella. Consecuentemente, también es importante la localización y funcionalidad dentro del núcleo urbano del vial seleccionado.

E.1.2. Tipología y uso peatonal

Tiene que establecerse el alcance de la actuación en la primera fase de redacción del proyecto, estableciendo si se trata de una intervención puntual, si afecta a un cruce, a toda la vía, o a varias de ellas conformando un área de actuación. Dicho alcance debe transmitir ciertos criterios de homogeneización, sin dejar de lado los hitos o puntos de referencia puntuales para la correcta orientación y ubicación de las personas.

De la misma manera, las actividades habituales de la vía determinarán también ciertas características, según predomine la residencial, comercial, turística o monumental o mixto. Cada uso supone unos flujos e intensidad de personas muy diferente que debe considerarse a la hora de incluso dimensionarse correctamente.

E.1.3. Parámetros

Las condiciones dimensionales nos dictarán la posibilidad de marcar o no bandas peatonales y determinar su anchura. La normativa que regula las condiciones básicas de accesibilidad en el espacio público, la TMA/851/2021 nos marca el mínimo de 1,80 m de itinerario peatonal accesible, aunque esto puede resultar insuficiente según la afluencia habitual de la vía.

Otra cuestión a considerar es la pendiente de la vía, para poder valorar el esfuerzo necesario para recorrerla y con ello resbaladidad, zonas de descanso etc.

E.1.4. Materiales y construcción

En este apartado destacamos varios aspectos a tener en cuenta en la pavimentación, que podrían destacarse en cualquier área peatonal, pero cobran especial relevancia en este tipo de solución:

- **Resbaladidad:** los pavimentos empleados tienen que ser antideslizantes incluso con la presencia de agua. Concretamente se establece la regulación en el documento Básico SUA, del real Decreto 314/2006, de 17 de marzo por el que se aprueba el Código técnico de la edificación.
- **Sistema de evacuación del agua:** correcta conducción hacia el sistema de alcantarillado (imbornales), de manera que no se formen láminas de agua ni embalsamientos, que son peligrosos e incómodas para todas las personas. Así mismo, la correcta ubicación y diseño de los elementos de recogida (rejillas, pendientes).
Los elementos que aparecen de forma puntual como son los sumideros, se debe prestar atención a su dimensión y dirección de aperturas, para evitar que se puedan introducir en ellas los bastones o andadores, o bloquear una rueda de una silla o cochecito.

E.2 –Funcionalidad vehicular

Un segundo grupo versa sobre los diferentes elementos implicados en la movilidad vehicular, por si han de estar incluidos y de qué manera en el diseño de la plataforma:

- **Transporte público:** Autobuses, tranvía, taxis etc. debiendo tener en cuenta si existe o no paradas de estos servicios y su conexión con los itinerarios peatonales accesibles
- **Aparcamiento de vehículos privados** (automóviles, VMP y bicicletas):
Determinar si existirán o no aparcamientos en el espacio a compartir marcará la identidad y configuración de la vía en muchos aspectos, pero no sólo su existencia, su ubicación formando barrera o aislados, si habrá reserva de PMR o de carga y descarga, etc.
Puntos de recarga eléctrica: Aunque este elemento hoy por hoy no es habitual, comienza a proliferar su uso y deberá considerarse su ubicación.

Ligada a la ubicación viaria, las medidas a adoptar serán diferentes, cuando exista una circulación ocasional de vehículos, un tráfico escaso que sea de origen y destino, o uno continuo donde la vía sirva como paso hacia otros destinos. En cada uno de los casos, las medidas tanto en diseño como de calmado de tráfico, tendrán diferente trascendencia.

Del mismo modo debemos estudiar la flexibilidad de estas circulaciones, si podemos establecer un horario de acceso restringido (por ejemplo, dando respuesta a horas punta de entornos escolares), temporales (estacionales, fines de semana) u ocasionales por actividades de interés.

E.3 – Funcionalidad peatonal

De igual modo que las diferentes opciones de movilidad de los vehículos influyen en la configuración final del espacio, el uso que queremos que se haga del espacio por los peatones también dirigirá las decisiones que se han de tomar en el diseño del espacio.

Se puede plantear una deambulaci3n de las personas por las bandas laterales de la calle, siguiendo un esquema m1s tradicional, con puntos de cruce reconocible u optar por la libertad de tr1nsito por todo el espacio.

Para establecer las bandas o espacios, podemos encontrar diferentes estrategias:

- Mediante diferenciaci3n crom1tica, bien total o de sus l1mites,
- Mediante diferenciaci3n de texturas, no necesariamente pavimentos podot1ctiles,
- Mediante la ubicaci3n de elementos urbanos o mobiliario para establecer los l1mites

No obstante, desde la perspectiva de la Accesibilidad Universal, estas pueden hacer surgir barreras cognitivas y/o sensoriales que se deben evitar. Insistimos en que la accesibilidad universal, no solo es para las personas con discapacidad, si no para la comodidad de todas las personas, mayores, personas cargadas con reducido campo de visi3n, despistadas con m3viles etc. Otra serie de barreras que deben evitarse y vienen reguladas detalladamente en la Orden TMA/851/2021 son:

- **En elementos puntuales:** Alcorque, bolardos, etc. deben ser de f1cil detecci3n y evitar tropiezos
- **Elementos volados** de fachadas (m1s de 15 cm de la fachada, art. 26.b)
- **Los elementos de mobiliario** de los comercios, bien cartelera, bien veladores, mesas y sillas, que son un tipo de obst1culos que aparecen en la v1a p1blica.

Debemos recordar que la derogada Orden VIV/561/2010, permit1a **estrechamientos puntuales** en los IPA en 1,50 m con car1cter excepcional, pero en la nueva Orden TMA/851/2021, se elimina esta posibilidad.

Debemos valorar la ubicaci3n de los **puntos de descanso** (bancos y apoyos), donde deben situarse y que distancia puede existir entre ellos. Tambi3n, hay que estudiar la idoneidad del dise1o universal de los elementos, respaldos y reposabrazos, y considerar con un espacio lateral libre donde inscribir un c1rculo de 150 cm de di1metro.

Para la correcta de **se1alizi3n y orientaci3n peatonal** se necesitan la existencia de referencias urbanas que permitan identificar elementos y faciliten la orientaci3n (edificios y elementos singulares, esculturas, etc.). Asimismo, hay que observar qu3 tipo de se1alizi3n es necesaria para una correcta orientaci3n y d3nde ser1a necesario situarla. Adem1s, hemos de tener en cuenta si es necesaria o no la incorporaci3n de se1ales direccionales de puntos de inter3s para los peatones. Hay que valorar la incorporaci3n de bandas de encaminamiento o peligro en el pavimento.

E.4 – Seguridad vial

La seguridad vial implica establecer un diseño tal que reduzca los riesgos en estos espacios. Estudiaremos tres elementos fundamentales:

- **El cruce peatonal.** Debemos considerar el tipo de espacio que queremos definir, siendo necesario o no y por lo tanto su señalización (incluyendo la podotáctil o acústica en semafórico)
- **Prioridad peatonal.** En estos espacios es fundamental que todos los “actores” de estos espacios compartidos conozcan sin confusión, las reglas de uso, sobre todo la prioridad peatonal. El propio diseño de la vía debe ayudar a indicar esta prioridad, utilizando herramientas como la elección del tratamiento del acabado de los pavimentos o la disposición y diseño de elementos de señalización y uso. Debe quedar claro que el peatón tiene esa prioridad, tanto para las deambuladoras como las conductoras.
- **Iluminación.** Toda esta información y señalización que queremos dejar patente, deben mantenerse en las horas en las que la iluminación natural disminuya. Es por eso que la iluminación artificial de la vía debe permitir su correcto reconocimiento en cualquier circunstancia.
La iluminación puede servir como hito o referencia a la vez que, de guía de encaminamiento, pudiendo incluirse en el diseño del espacio.

De especial relevancia es la colocación y mantenimiento de la vegetación o arbolado para que no obstaculicen los anteriores, especialmente en los puntos de cruce.

E.5 – Mantenimiento

Un buen diseño necesita de una correcta puesta en servicio y mantenimiento del mismo a lo largo del tiempo. El espacio urbano diseñado y construido debe mantener sus propiedades con el paso del tiempo, por lo que debe incluirse en la planificación las tareas de mantenimiento, reposición, control y concienciación de las personas usuarias para su correcto funcionamiento.

Las condiciones de estos espacios deben conservarse para que la accesibilidad no disminuya. Un incorrecto mantenimiento puede dar al traste con un buen diseño. Del mismo modo, el uso cívico y el respeto a la convivencia, permitirá un uso continuado por todas las personas.

- Para evitar el deterioro de sus condiciones es necesario una adecuada planificación de las tareas de mantenimiento preventivo del espacio, que repercutirán en la calidad del espacio.
- Para que toda la ciudadanía sea consciente del buen uso en estos espacios, es necesaria una difusión y concienciación de todas, desde el respeto del peatón al paso de los vehículos que deben circular en las condiciones y áreas que les sean asignados.

E.6 –Propuestas de ordenación

Para la configuración de una vía en plataforma única de uso compartido, además del desarrollo de todo el espacio en la misma cota, han de darse una serie de condicionantes y decisiones de diseño y construcción que permitan a todas las personas el uso seguro, cómodo, autónomo y continuo de este espacio. Para ello, sin entrar a diferenciar los distintos tipos de configuración en función del ancho de la vía, han de tenerse presentes los siguientes puntos.

- **Entrada diferenciada.** Tanto al inicio como en su final y en los encuentros con los cruces de otras vías ha de establecerse un plano inclinado u otra solución con clara función señalizadora, que prevenga a los vehículos de que están entrando en este espacio. Dicho marcaje puede reforzarse con el propio pavimento, introduciéndose una variación del mismo, huyendo del asfaltado clásico de una calzada.

Además de la propia barrera física, ha de plantearse una buena señalización, tanto horizontal en el pavimento, como vertical. A esto puede acompañar otras que indiquen la vigilancia por cámaras o cualquier otro sistema preventivo o disuasorio.

- **Evitar las trayectorias rectas.** El establecimiento de un recorrido para vehículos en el que no se atisbe el final del mismo desde el inicio, hace que la velocidad de paso por dicho trazado sea superior. La configuración recta hace que de modo involuntario se aumente la misma, así, esta medida junto con la reseñada señalización, contribuyen al calmado del tráfico y aumento de la seguridad.
- **Mínimo ancho de paso para vehículos.** La reducción del mismo mediante estrechamientos puntuales ejerce el mismo efecto que el punto anterior, por lo que es aconsejable que, en determinados momentos, el paso de vehículos se reduzca lo posible mediante elementos que formen parte del mobiliario propio de la vía (jardineras, bancos, papeleras, plazas de aparcamiento, etc.).
- **No crear bandas de pavimentos.** Si la característica fundamental de este espacio es la libre circulación de peatones, no podemos influenciar indirectamente en la segregación de circulaciones y, para ello, el pavimento juega un papel fundamental. Debemos en ese caso tratar el pavimento de forma continua, no como la adición de bandas diferentes.
- **Aparcamiento, si existe, discontinuo.** Una de las bondades de las plataformas únicas es la eliminación de barreras (como el bordillo), por lo que no tendría sentido colocar una nueva barrera conformada por los vehículos aparcados. Por ello, cuando existan, los aparcamientos deben ser discontinuos, sin constituir barreras separadoras.
- **Incremento de bancos y elementos de descanso.** Al ofrecer a la ciudadanía mejor espacio para la deambulación, también deben existir elementos de descanso y espacio suficiente para su uso. La ubicación y agrupación de los mismo puede ser también un elemento estratégico en el comportamiento de la población. Su disposición enfrentada, en corrillo o de forma aislada condiciona el uso de las personas.

D – CONCLUSIONES

A continuación, se deducen las siguientes conclusiones

- **No para todos.** Este tipo de espacios deben implantarse estudiando no sólo la vía a rediseñar, sino que deben de tenerse en cuenta las áreas de influencia de la misma y, sobre todo, las interacciones con la circulación vehicular, principalmente con el transporte público, siendo necesario el estudio de las nuevas circulaciones de tráfico rodado en el caso de reducirlo o eliminarlo. No todas las vías son adecuadas para ser renovadas y transformadas en plataformas únicas de uso compartido (esta solución sólo puede plantearse con un tráfico rodado de baja intensidad).
- **No basta con igualar la cota** de toda la vía, esta solución es algo más que la sustitución del bordillo por una fila de bolardos que separe flujos. Hay que tener en cuenta el diseño global de la solución constructiva de calle (sección tipo, disposición de elementos de mobiliario y/o jardinería, tipo de pavimento, señalética, etc.).
- **No se debe caer en contradicciones**, la configuración de un espacio de estas características no es compatible con pasos de peatones, semáforos, bandas de uso, etc. En ese caso estamos hablando de una solución diferente a la indicada, pero deben tenerse en cuenta la necesidad de identificación de los cruces de las mismas (señalética, pavimento podotáctil, etc.).
- El éxito de estas intervenciones viene de la mano de un **estudio y diseño individualizado**, exhaustivo y profundo. Donde se tengan en cuenta todas y cada una de las personas que podrán hacer uso del mismo, de este modo, obtendrán un diseño efectivo que, apoyado por una buena señalización, facilitará la comprensión y utilización de este espacio por todas las personas en igualdad de condiciones.