

ESTUDIO ANALÍTICO DE ACCESIBILIDAD EN EJES DE CONCENTRACIÓN TURÍSTICA Y PROPUESTAS DE SEÑALÉTICA ACCESIBLE

AYUNTAMIENTO DE SEVILLA

Informe de propuestas de actuación

Memoria V1

NO8DO

AYUNTAMIENTO DE SEVILLA

cotesa

ÍNDICE

1.- Introducción y antecedentes 3

2.- Principales conclusiones del diagnóstico 6

3.- Objetivos 9

4.- Propuestas de Actuación 10

4.1.- Estrategia integral para la movilidad y el espacio público urbanizado 10

4.1.1.- Medidas para la ampliación del espacio peatonal 10

4.2.- Actuaciones de plataforma única 12

4.2.1.- Criterios para el diseño de vías de plataforma única compartida. 12

4.2.1.1.- Criterios generales 12

4.2.1.2.- Criterios de señalización de la preferencia peatonal 15

4.2.1.3.- Criterios para la introducción de medidas de calmado de tráfico. 16

4.2.1.4.- Criterios de ubicación del mobiliario urbano 16

4.2.2.- Localización de la propuesta de actuaciones de plataforma única 18

4.3.- Actuaciones en el viario segregado 21

4.3.1.- Criterios diseño en vías segregadas 21

4.3.1.1.- Criterios de diseño del itinerario peatonal 21

4.3.1.2.- Criterios de diseño en cruces 30

4.4.- Criterios generales de diseño y localización del sistema de comunicación y señalización. 35

4.4.1.- Criterios de localización del sistema de comunicación e información. 35

4.4.2.- Criterios de localización y diseño del sistema de comunicación e información de los principales puntos de interés turístico. 36

4.4.2.1.- Diseño de un plano accesible 37

4.4.3.- Localización general y presupuesto sobre el sistema de comunicación e información turística 42

5.- Fichas de actuación 44

5.1.- Actuaciones en vías 44

ANEXO.- Bibliografía 135

1.- Introducción y antecedentes

El objeto del presente documento es establecer un conjunto de **propuestas de actuación para la mejora de las condiciones de accesibilidad en tres ejes de concentración turística** en el espacio público urbanizado en los principales itinerarios peatonales de la ciudad de **Sevilla.**

La Orden de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte, de 14 de septiembre de 2022 concede al **Ayuntamiento de Sevilla** una subvención por importe de 2.920.000 euros destinada a la ejecución del **Plan de Sostenibilidad Turística en Destino "Sevilla Central",** con el fin de implementar once actuaciones en una triple vertiente, medioambiental, socioeconómica y territorial, a fin de beneficiar el destino turístico.

Todo ello en el marco de la convocatoria regulada por la Orden de la Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local, para la concesión de subvenciones en régimen de competencia no competitiva a entidades locales para la ejecución de planes de sostenibilidad turística en destino, dentro del **Plan Territorial de Sostenibilidad Turística de Andalucía 2021 y en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (C14.1.2.).**

Las actuaciones recogidas en el Plan presentado por el Ayuntamiento de Sevilla forman parte de la estrategia de **Sostenibilidad Turística en Destino**, que fue ratificada por la Conferencia Sectorial de Turismo el 28 de julio de 2021, y se instrumenta en torno a **Programas de Planes de Sostenibilidad Turística en Destino.**

Dicha estrategia articula mecanismos de cooperación entre Administraciones Públicas –estatal, autonómica y local- para la consecución de fines comunes y la resolución de problemas transversales, impulsando la transformación verde y digital en el sector turístico, así como la mejora en su competitividad, y su aprobación permitió el inicio de la convocatoria correspondiente al ejercicio del **Programa Extraordinario de Sostenibilidad Turística en Destino 2021-2023.**

En este sentido, todas las actuaciones del **Plan de sostenibilidad turística en destino Sevilla "Espacio Central"** se encuadran en uno de los cuatro ejes prioritarios relacionados con los objetivos del **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que recoge la Estrategia.**

- *Eje 1. Actuaciones en el ámbito de la transición verde y sostenible.*
- *Eje 2. Actuaciones de mejora de la eficiencia energética.*
- *Eje 3. Actuaciones en el ámbito de la transición digital.*
- *Eje 4. Actuaciones en el ámbito de la competitividad.*

Las actuaciones financiadas mediante esta línea de subvenciones contribuyen a la consecución del objetivo núm. 217 y los hitos núms. 220 y 221, previstos en la Decisión de Ejecución del Consejo, relativa a la aprobación del PRTR de España, inversión 1.2. del Componente 14 (C14.1.2).

Conforme al artículo de la **Orden de 10 de junio de 2022 de la Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local**, en aplicación de lo dispuesto en la Resolución 1/2022, de 12 de abril, de la Secretaría General de Fondos Europeos, el Ayuntamiento de Sevilla tiene la consideración de entidad ejecutora del PRTR respecto de las acciones previstas en la solicitud, a los efectos dispuestos en la **Orden HFP/1030/2021 y HFP/1031/2021**. No obstante, el Ayuntamiento de Sevilla, como entidad ejecutora, puede designar a otras entidades del sector público para la realización de alguna de las acciones previstas en el PRTR, siempre que tenga personalidad jurídica propia distinta de la entidad ejecutora y actuando como mera entidad instrumental de la misma, a los efectos del sistema de gestión establecido en la **Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre.**

En este caso, la subvención concedida al Ayuntamiento de Sevilla va destinada a **11 actuaciones que conforman el Plan**, de las cuales**, cuatro serán ejecutadas por la Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente (GUMA)** teniendo la condición de entidad de carácter instrumental a los efectos de lo establecido en la **Resolución 1/2022, de 12 de abril y en la Orden HFP/1030/2021 y HFP/1031/2021.**

El pasado mes de Junio se suscribió el **CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE LA GERENCIA DE URBANISMO Y MEDIO AMBIENTE Y EL AYUNTAMIENTO DE SEVILLA PARA EL DESARROLLO DE LAS ACTUACIONES PREVISTAS EN LA SOLICITUD PRESENTADA EN LA CONVOCATORIA DE LA CONCESIÓN DE SUBVENCIONES, EN RÉGIMEN DE CONCURRENCIA NO COMPETITIVA, A ENTIDADES LOCALES PARA LA EJECUCIÓN DE LOS PLANES DE SOSTENIBILIDAD TURÍSTICA EN DESTINO (PSTD), DENTRO DEL PLAN TERRITORIAL DE SOSTENIBILIDAD TURÍSTICA EN DESTINOS DE ANDALUCÍA 2021, EN EL MARCO DEL PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA.**

Según lo recogido en dicho Convenio, la GUMA actuará como entidad instrumental, tramitando las contrataciones de las actuaciones incluidas en la relación contenida en la cláusula TERCERA, entre las que se encuentra la **MEJORA DE ITINERARIOS ACCESIBLES EN ZONAS DE MÁXIMA AFLUENCIA TURÍSTICA.**

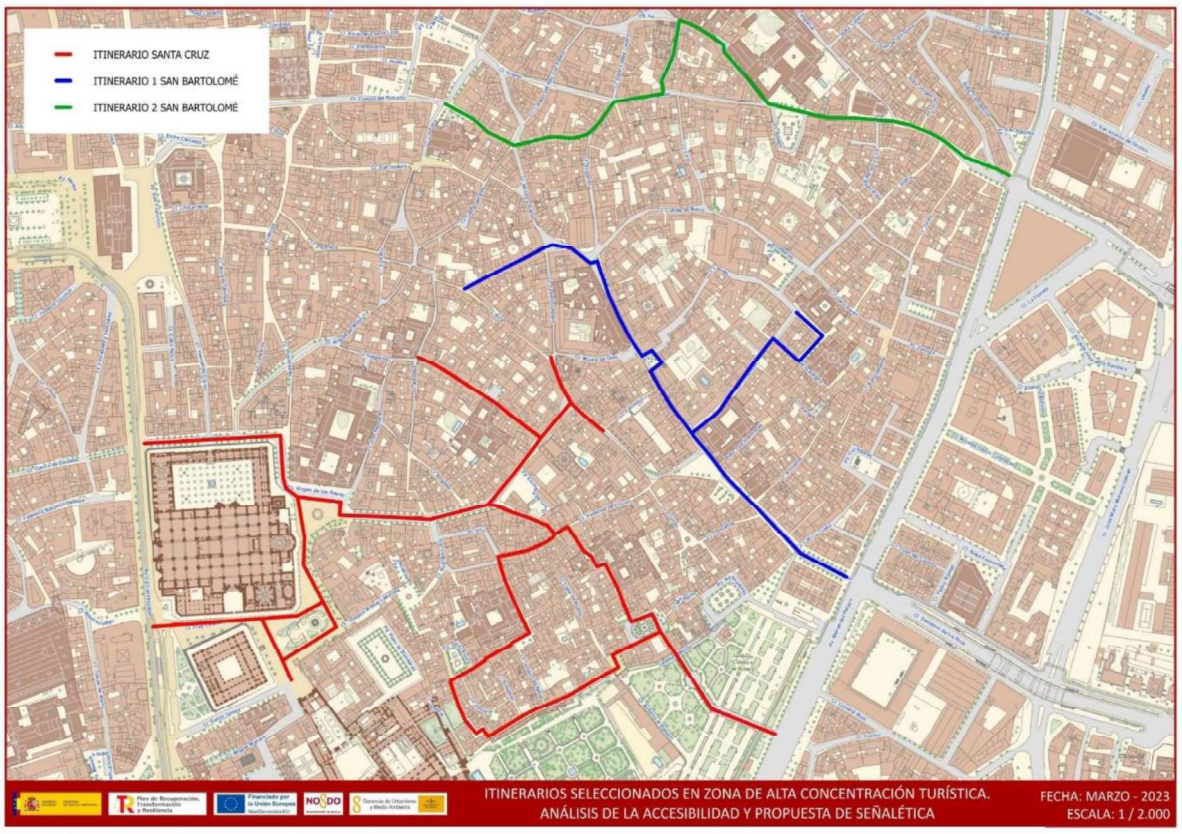
Una de las principales necesidades del espacio turístico central del Destino es la mejora de la accesibilidad del espacio urbano, componente fundamental de los **Destinos Turísticos Inteligentes**. En este contexto, se plantea la mejora de la accesibilidad de los itinerarios de mayor afluencia turística, de forma que cualquier persona con discapacidad, sea esta física, auditiva, visual o cognitiva, pueda recorrer y disfrutar de los lugares más emblemáticos de la Ciudad, sin barreras y con todas las garantías establecidas en la normativa e instrucciones nacionales e internacionales en materia de accesibilidad universal.

Todo ello a través de actuaciones vinculadas a la mejora del espacio físico, esto es, mediante la ejecución de las obras necesarias para la mejora de la accesibilidad en esos itinerarios, completándolas con una correcta y adecuada señalética y, por otro lado, mediante la actualización y mejora de la información digital actualizándola conforme se vayan habilitando nuevos recorridos peatonales accesibles.

Con el fin de ir mejorando esos entornos de gran afluencia turística se plantean **tres recorridos turísticos uno en el barrio Santa Cruz y dos en San Bartolomé**. En esos tres ejes se potenciará la digitalización de los hitos turísticos y sus recorridos, valorando la situación de la accesibilidad y comprensión del espacio y lo que allí se ofrece y actuando de manera concreta en aquellos aspectos de la urbanización, señalética o mobiliario de mayor incidencia e impacto.

Será necesario, valorar el Plan de Accesibilidad Municipal existente en esos ámbitos y las herramientas digitales desarrolladas ya en el Ayuntamiento para impulsar, mejorar o descartar, en su caso, la información turística de destinos y la urbanística de accesibilidad de itinerarios, georreferenciación y actualización de datos.

A continuación, se aportan los planos de localización de los tres itinerarios descritos en los dos párrafos anteriores:



2.- Principales conclusiones del diagnóstico

Se ha realizado un intercomparativo de los segmentos entre el año 2019 y el 2024 en los tres itinerarios turísticos descritos en el apartado anterior, pudiendo destacar los siguientes valores como resumen:

Análisis Accesibilidad	ITINERARIO 1			ITINERARIO 2			ITINERARIO 3		
	No cambia respecto a 2019	¿Cambia?		No cambia respecto a 2019	¿Cambia?		No cambia respecto a 2019	¿Cambia?	
Ítems		P+	N-		P+	N-		P+	N-
Banda libre	33	1	5	17	4	2	13	4	2
Elemento de borde	23	15	1	13	2	8	10	4	5
Estado del pavimento	12	12	15	17	3	3	7	9	3
Pendiente transversal	38	0	1	23	0	0	17	2	0
Pendiente longitudinal	39	0	0	23	0	0	17	2	0
Altura	39	0	0	23	0	0	17	2	0
Seguridad	29	6	4	21	0	2	14	1	4
Ocupación	31	2	6	16	4	3	14	5	0
Obstáculos	29	9	1	13	9	1	12	6	1
Iluminación	39	0	0	23	0	0	19	0	0
TOTALES	**312**	**45**	**33**	**189**	**22**	**19**	**140**	**35**	**15**

De los 79 segmentos analizados en los tres itinerarios (39 segmentos en el itinerario 1, 23 en el itinerario 2 y 19 en el itinerario 3) se puede apreciar que la mayoría de los valores **no cambian en el tiempo**, asumiendo que el espacio urbano de todos los itinerarios apenas ha sufrido cambios significativos en este periodo de 5 años.

Por otro lado, respecto a los valores que sí cambian, se aprecia una mejoría leve en los itinerarios 1 y 2, y una mejoría notable en el itinerario 3, donde encontramos 35 ítems que mejoran positivamente frente a 15 que lo hacen negativamente.

Los valores estado del pavimento y elemento de borde son los que más cambios han sufrido en prácticamente todos los itinerarios, pudiendo atestiguar que el pavimento ha sufrido deterioro en estos últimos años y no ha sido sustituido adecuadamente; respecto al elemento de borde, se ha podido comprobar que mejora únicamente en el itinerario 1, donde se concentra la mayor atracción turística de la ciudad.

Una vez cargados los nuevos valores en el Gestor de Accesibilidad Urbana de Sevilla se podrán visualizar los cambios efectuados en la red histórica urbana de Sevilla, pudiendo, además, comparar los valores generados por la nueva red sobre el **grado de accesibilidad en silla de ruedas, discapacidad visual, movilidad reducida y discapacidad cognitiva.**

Por otro lado, se han añadido 23 segmentos nuevos a la red peatonal (14 en el itinerario 1, 4 en el itinerario 2 y 5 en el itinerario 3) que complementan la red actual existente con los accesos accesibles a los principales recursos turísticos que presentan todos los itinerarios, descritos en el siguiente cuadro:

Itinerario	Nombre
1	Palacio Arzobispal
	La Giralda
	Catedral de Sevilla
	Archivo General de Indias
	Reales Alcazares
	Hospital de Venerables Sacerdotes
	Casa Museo de Murillo
	Convento de las Teresas
	Casa de Olea
	Casa Fabiola
	Casa Salinas
2	Centro Iniciativas Culturales Universidad Sevilla
	Convento de la Madre de Dios
	Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico
	Igelsia de Santa María la Blanca
	Palacio Miguel de Mañara
	Iglesia de San Bartolomé
3	Iglesia de San Esteban
	Casa de Pilatos
	Convento de San Leandro
	Iglesia de San Isidoro
	Parroquia Señor San Ildefonso

Todo ello nos lleva a la conclusión de la necesidad de abordar la mejora de la accesibilidad en los itinerarios mediante una **estrategia global de rediseño en el espacio público**, dado que no se trata de problemáticas puntuales (pavimentos, estrechamientos, etc.) que puedan corregirse a través de actuaciones específicas sino de **aspectos estructurales en el diseño de la sección viaria y en las prioridades en la asignación del espacio para los diferentes tipos de movilidad.**

Así mismo, es necesaria una **intervención generalizada para la mejora de las condiciones de accesibilidad de los cruces en los que no se ha intervenido** (ejecución de vados, señalización horizontal y vertical, pavimentos podotáctiles, etc.) **ya que se han realizado intervenciones en alguno de ellos**. No obstante, en la mayoría de los casos, estas intervenciones deben incluirse en el marco de una solución global para toda la vía, dado que de poco sirve actuar sobre estos elementos si luego el itinerario peatonal no es accesible.

Las dos situaciones descritas respecto a la sección del viario anteriormente nos permiten avanzar las **soluciones tipo de intervención** sobre ellos:

- En vías con **anchura total inferior a 9 m., intervenciones de tipo plataforma única compartida** y prioridad peatonal.

- En vías con **anchura total mayor a 9m., diseño de la sección viaria introduciendo aceras de anchura mínima 1,80m**. Con el objeto de incrementar el espacio destinado al peatón puede ser necesario ordenar los sentidos de circulación rodada, así como establecer las necesidades objetivas de aparcamiento en vía pública, todo ello en el marco de una visión global de la movilidad en el municipio.

Cabe indicar también la necesidad de **incorporar elementos de señalización, información y comunicación dirigidos a la movilidad peatonal** que permita la orientación en la trama urbana y la localización e identificación de los principales equipamientos y espacios públicos.

También resulta de especial importancia la delimitación, prioritariamente en el **entorno de los principales equipamientos públicos, de plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida**, con un diseño y señalización conforme a la normativa de accesibilidad.

Respecto a los **elementos de mobiliario urbano** será necesario reubicar estos elementos dentro de la estrategia general de organización de la sección viaria, tanto en las intervenciones de plataforma única compartida como en las intervenciones de reurbanización. Puntualmente en aquellas vías con anchura libre suficiente es necesario realizar intervenciones de reubicación de elementos móviles de fácil desplazamiento (papeleras, jardineras, bancos, etc.) procurando **situar estos elementos en bandas que no incidan sobre el itinerario peatonal.** También puntualmente es necesario la sustitución de elementos que no cumplen las **condiciones de diseño establecidas en la normativa.**

En el caso específico de los **contenedores de residuos sólidos** es necesario atender a su ubicación en la vía de tal manera que pueda llegarse a ellos desde un itinerario accesible.

3.- Objetivos

Atendiendo al diagnóstico de accesibilidad se establecen los siguientes objetivos para la mejora de la accesibilidad en los tres itinerarios propuestos:

1. Incorporar una **visión integrada del espacio público urbanizado**, atendiendo a criterios de **accesibilidad universal, movilidad segura, sostenible y conectada** y a un diseño del espacio público que refuerce el **papel representativo, social y de relación**.
2. Alinear la estrategia de accesibilidad, movilidad y espacio público con otras **políticas urbanas** como la **Agenda Urbana**, la **Estrategia Estatal de Infraestructura Verde** o la **Estrategia de lucha contra el cambio climático,** entre otras.
3. **Ampliar cuantitativa y cualitativamente el espacio peatonal** mediante la **ordenación de la movilidad rodada** en el municipio con el objeto de **limitar el espacio destinado al tráfico de vehículos** y obtener espacio para la ampliación del ámbito peatonal.
4. Definir **criterios generales de diseño para las actuaciones de transformación de viarios segregados en vías de plataforma única compartida** que permitan, progresivamente, desarrollar los proyectos específicos de reurbanización definidos.
5. Desarrollar **actuaciones puntuales con el objeto de corregir las incidencias detectadas en materia de accesibilidad**
6. Definir **criterios generales y propuestas de soluciones tipo de diseño de la sección viaria segregada** para futuras actuaciones de reurbanización en la zona de ensanche.
7. Establecer c**riterios para la implantación de un sistema de comunicación y señalización** que facilite la orientación en el núcleo urbano y la localización e identificación de los principales equipamientos y espacios públicos.

4.- Propuestas de Actuación

4.1.- Estrategia integral para la movilidad y el espacio público urbanizado

Tal y como se ha señalado en la fase de diagnóstico y en los objetivos propuestos en el este documento, con el objetivo de mejorar la accesibilidad del espacio público urbanizado es imprescindible **ampliar el ámbito destinado a la movilidad peatonal reduciendo, para ello, el espacio destinado al tráfico rodado**.

El desarrollo de las medidas propuestas en este documento encuentran un encaje óptimo en el marco de una **estrategia integral para la movilidad y el espacio público urbanizado** del Casco Histórico de Sevilla, atendiendo a criterios de **accesibilidad universal, movilidad segura, sostenible y conectada** y a un diseño del **espacio público inclusivo de calidad** que refuerce el papel representativo, social y de relación del espacio público, que prime al peatón y que permita la integración de otras políticas urbanas como Agenda Urbana, la Estrategia Estatal de Infraestructura Verde, Estrategias de lucha contra el cambio climático, etc.

4.1.1.- Medidas para la ampliación del espacio peatonal

Entre las medidas necesarias para la ampliación del espacio peatonal que faciliten el desarrollo de las actuaciones de mejora de la accesibilidad y que, tal y como se indica, deben preverse en el marco de una estrategia integral de movilidad y espacio público, se encuentran:

■ Definición de sentidos de circulación para la movilidad rodada

La anchura de las vías del centro de Sevilla es limitada y por lo que es necesario hacer una **distribución más equilibrada del reparto modal de la sección viaria destinando una mayor anchura a la movilidad peatonal y disminuyendo el espacio destinado al vehículo**, ya sea para el tránsito o para el aparcamiento.

Se da la circunstancia de numerosas calles del centro, con altas intensidades de tráfico pero que mantienen un único sentido de circulación para vehículos, mientras que la zona destinada para el peatón presenta unas anchuras completamente insuficientes, haciendo que muchas veces los peatones tengan que invadir la calzada.

Es por ello que se propone, en el marco de una visión global de la movilidad en el municipio, definir vías con una anchura libre mínima en todos los itinerarios peatonales de 1,80m, así como para otros elementos (vegetación, mobiliario urbano, señalización, etc.) que cualifiquen el espacio público.

Establecer vías destinadas a canalizar la movilidad rodada local.

Se propone, así mismo, definir un conjunto de vías destinadas a canalizar y estructurar la movilidad rodada en el municipio facilitando la conexión de los principales equipamientos y espacios públicos y la continuidad y fluidez de los itinerarios.

Este tipo de calles deben mantener una configuración como **vía segregada con aceras de anchura libre mínima de 1,80 m.** Así mismo es en estas vías donde debe realizarse una reserva de plazas de aparcamiento reservadas a personas con discapacidad, delimitando y señalizando estas conforme a la normativa de accesibilidad.

Establecer vías de preferencia peatonal en las que, manteniendo el tráfico rodado, este quede supeditado a la movilidad peatonal.

De manera coordinada con la medida anterior se propone establecer vías locales en las que, manteniendo el tráfico rodado este debe quedar supeditado a la movilidad peatonal facilitando de ese modo la ampliación del espacio peatonal mediante **configuraciones de la sección viaria como plataforma única**.

La introducción de señalización de la prioridad peatonal, medidas de calmado de tráfico y una visión completa de los sentidos de circulación rodada que eviten el tráfico de paso deben contribuir a facilitar la percepción como vías de prioridad peatonal.

Definir vías de preferencia peatonal y tráfico restringido

También de manera coordinada con las medidas anteriores podrán establecerse **vías de tráfico restringido** a para residentes, vehículos de emergencia, carga y descarga o acceso a plazas de aparcamiento reservadas a personas con discapacidad en aquellas calles que se determinen.

4.2.- Actuaciones de plataforma única.

4.2.1.- Criterios para el diseño de vías de plataforma única compartida.

4.2.1.1.-Criterios generales

Las soluciones de plataforma única se entienden en muchas ocasiones como las óptimas para resolver los problemas de accesibilidad, especialmente en los cascos históricos de las localidades donde la trama urbana presenta secciones viarias muy estrechas.

Es cierto que la **disposición de una única plataforma, sin que exista ningún desnivel, facilita el uso completo de la vía por el peatón**, alcanzando, de este modo las anchuras mínimas necesarias para el tránsito de los peatones. Pero para que la solución de plataforma única sea efectiva **debe garantizarse el uso dinámico, fluido y real de la totalidad de la sección de la vía por parte de los peatones.**

Así mismo, en las calles segregadas, el bordillo que, si bien constituye un límite que determina la anchura de paso de la zona peatonal y una barrera que es necesaria salvar, proporciona también seguridad y protección al peatón y constituye una referencia para la orientación. La solución de plataforma única debe ofrecer mecanismos alternativos a las funciones que cumple el bordillo.

Otro aspecto que en las calles segregadas presenta una solución más sencilla es todo lo relativo a la evacuación de las aguas al poder definir y ubicar en ellas pendientes y elementos que canalizan y recogen el agua, entre ellos el propio bordillo.

Por tanto, un adecuado diseño de una solución de plataforma única debe dar respuesta a los siguientes requerimientos:

- **Garantizar efectivamente un uso dinámico y fluido de la totalidad de la sección viaria bajo el criterio de coexistencia de tráficos y prioridad peatonal.**

Para un uso dinámico, fluido y completo de la sección viaria por parte del peatón es necesaria una **verdadera coexistencia de los tráficos bajo el criterio de prioridad peatonal**. Bajo estas premisas se ofrecen las siguientes recomendaciones de diseño:

- **Calmado de tráfico** que, en cualquier caso debe ser el mínimo posible, mediante la introducción de **elementos tanto de carácter físico** (pasos elevados, badenes) como, especialmente, a nivel de **diseño y configuración espacial** (trazados no rectilíneos, evitar la definición de bandas asimilables a una vía segregada, etc.)
- **Señalización de la preferencia peatonal homologada** (Señal S-28 complementada con señal de prohibición de velocidad mayor de 20 km/h)
- **Control del tráfico rodado**, procurando que este sea el **mínimo imprescindible** (residentes, vehículos de emergencia, carga y descarga), **evitando un uso desordenado del espacio** (delimitación de plazas de aparcamiento y de zonas de

carga y descarga, restricción del aparcamiento a residentes o plazas reservadas a PMR) y disuadiendo el tráfico de paso.

- **Completa eliminación de desniveles**, lo que hace que el peatón disponga efectivamente de toda la sección viaria, **tanto a nivel físico como desde el punto de vista de la comprensión y percepción** del espacio, **favoreciendo la coexistencia y un uso dinámico de la vía.**
- **Diseño urbano**, utilizando compositivamente la pavimentación, el ajardinamiento, la disposición del mobiliario urbano, áreas de estancia, plazas de aparcamiento, etc., que permita **ordenar el espacio, calmar el tráfico y definir ámbitos de protección para el peatón.**
- **Garantizar la continuidad de la plataforma peatonal en las intersecciones** con vías segregadas, realizando una adecuada transición hacia las aceras y de la calzada hacia la plataforma única. En este sentido la elevación de los cruces es una medida que contribuye a la continuidad peatonal y al calmado del tráfico.

Ofrecer seguridad y protección al peatón frente al tránsito de vehículos.

El diseño de la vía debe ofrecer una **zona de tránsito seguro o de *confort* para los peatones**, en al menos uno de los lados de la calle, bajo los siguientes requerimientos:

- Contará con una **anchura libre suficiente, al menos 1,80 m.,** y se situará **colindante a la línea de edificación, ajardinamiento o elemento horizontal** (pavimento podotáctil) que lo materialice.
- Presentará, en la medida de lo posible, un **trazado rectilíneo** y sus **pavimentos contarán con alto contraste tanto a nivel visual como podotáctil.**
- Contará con **elementos que señalen, dificulten e impidan el acceso de vehículos a ella.** Estos serán, preferentemente, mobiliario urbano, vegetación, áreas de estancia, etc. en una solución homogénea y completa a lo largo de la vía, procurando evitar el uso de bolardos.
- En caso de carecer de estos elementos delimitadores es necesario definir una **banda de pavimento podotáctil de advertencia** (botones) que delimite el espacio y advierta a personas con discapacidad visual en caso de superarlo.



1. Ejemplos de delimitación de la zona de tránsito seguro. Fuente: Plataformas únicas. Criterios ONCE.

Contribuyen a la seguridad y protección del peatón otros criterios citados anteriormente para el **calmado de tráfico y un uso del espacio ordenado** por parte de los vehículos (restricción de accesos, delimitación de plazas de aparcamiento y carga y descarga, entre otros).

Facilitar la orientación y la referencia del itinerario.

Otro aspecto a incluir en el diseño de una plataforma única es la necesidad de incorporar **elementos y mecanismos que faciliten la orientación y la referencia del itinerario**. Para ello se recomienda:

- El propio hecho de definir una **zona de tránsito seguro** citada en el punto anterior ya constituye, en sí misma, una medida de orientación y referencia, que además debe complementarse con otros aspectos.
- Esta zona de tránsito seguro debe incluir en todo su recorrido una **referencia al itinerario clara y continua**. Esta puede ser la propia línea de fachada, para lo cual debe garantizarse que esta se encuentra libre de obstáculos, no solo elementos de mobiliario sino derivado de otras actividades (comerciales, hostelería, etc.).
- Alternativamente pude ejecutarse una **banda de pavimento podotáctil de encaminamiento de 40-60 cm. de anchura.**
- La utilización de pavimentos de diferente textura o incluso otros elementos como rejillas de drenaje continuas puede complementar o incluso llegar a suplir la banda de pavimento de encaminamiento citada con anterioridad.
- Establecer una **malla de orientación mediante pavimento podotáctil de encaminamiento que permita la orientación y referencia en los puntos de toma de decisiones** (cruces, intersecciones, etc.)



2. Ejemplos de bandas de pavimento de encaminamiento para la definición de referencias al itinerario en plataformas únicas. Fuente: Jiménez D. Accesibilidad en los espacios de plataforma única de convivencia.

- **Contar con un diseño y dotación de elementos que garanticen la correcta canalización de las aguas sin incidir en la accesibilidad**

El tratamiento continuo de las plataformas únicas hace necesario atender, en la fase de diseño y en su posterior ejecución, al establecimiento de un sistema que **garantice la correcta evacuación de las aguas pluviales**. Para ello es necesario:

- Definir adecuadamente las **pendientes** para canalizar el agua a la red de sumideros establecida.
- Contar con una **red adecuada, en número, diseño y distribución, de sumideros** para la recogida de aguas.
- Las características de **ambos elementos, sumideros y pendientes, deben ser acordes con la normativa de accesibilidad** (pendientes transversales inferiores al 2%, aberturas máximas de rejilla, etc.)

4.2.1.2.-Criterios de señalización de la preferencia peatonal

Un elemento clave para hacer efectiva la realidad del espacio como de preferencia peatonal es la clara **señalización de esta circunstancia tanto a peatones como vehículos**. Así, en los puntos de acceso a las vías de preferencia peatonal deberá instalarse la **señalización homologada:**

- **Señal S-28.- Zona Residencial,** que conforme al Reglamento General de Circulación:
  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.
- Si bien la señal S-28 lleva implícita la limitación de la velocidad máxima a 20 Km/h y el propio Reglamento General de Circulación señala para las vías de plataforma única una velocidad máxima de 20 Km/h, es recomendable reforzar este aspecto incorporando la **señal prohibición R-301 con indicación de velocidad máxima 20 Km/h.**

Además de instalar la señalización homologada se proponen otras medidas de refuerzo de la prioridad peatonal mediante:

- **Señalización de recuerdo en puntos intermedios** en las calles de mayor longitud o en calles de mayor tránsito de peatones. Para ello, además de las señales verticales homologadas se incluirá el texto “Recuerde”.

- **Refuerzo** en los accesos al casco histórico mediante **elementos de calmado de tráfico** (analizados en el punto siguiente) y **señalización horizontal** de limitación de velocidad.

4.2.1.3.-Criterios para la introducción de medidas de calmado de tráfico.

Otro aspecto clave para conseguir de manera efectiva una zona con preferencia peatonal es la introducción de **medidas de calmado de tráfico que garanticen la reducción de la velocidad de los vehículos** más allá de la indicación reglamentaria. Para ello se propone, entre otras medidas posibles:

- **Identificar claramente el acceso en una zona de prioridad peatonal** (señalización, cambio de pavimentos, etc.)
- **Elevación de la calzada en los puntos de acceso** o ejecución de pasos peatonales elevados, junto con señalización tanto horizontal como vertical.
- Procurar, en aquellas vías que lo permitan, un **diseño que obligue al vehículo a realizar trazados no rectilíneos** mediante la ubicación de elementos de mobiliario urbano, vegetación, plazas de aparcamiento señalizadas, etc., evitando que este adquiera velocidad en su movimiento.
- **Evitar la definición de bandas de pavimento** que hagan entender al conductor que se encuentra en una zona asimilable a una calzada y, por tanto, de uso preferente del vehículo.
- Incorporar **reducciones de la anchura libre de paso para vehículos** de tal manera que induzca al conductor a reducir la velocidad.
- **Ordenar el tráfico rodado** de tal manera que este quede reducido al mínimo posible (residentes, carga y descarga, vehículos de emergencia).
- **Limitar el aparcamiento a residentes** y que este se ubique en las zonas definidas para ello. Del mismo modo, definir **zonas específicas para la carga y descarga**.

4.2.1.4.-Criterios de ubicación del mobiliario urbano

De manera general se observa un planteamiento heterogéneo en relación con la ubicación de mobiliario urbano en las calles de plataforma única hasta el extremo, en algunos casos, de constituir verdaderos obstáculos para la accesibilidad y de desvirtuar el propio carácter de convivencia de tráficos y uso fluido y dinámico de la sección viaria por parte del peatón propio de este tipo de vías.

Con el objeto de resolver estas incidencias se proponen los siguientes **criterios para la ubicación del mobiliario urbano:**

- **Aprovechar compositivamente** estos elementos para definir los límites de la **zona de tránsito seguro y trazados no rectilíneo**s para los vehículos.

- Disposición de elementos **de manera alineada y predecible**, en el **límite exterior de la zona de tránsito seguro.**
- **Garantizar que los elementos de mobiliario comercial o de hostelería se ubican fuera de la zona de tránsito seguro**, ubicando estos de tal manera que puedan ser detectados por las personas con discapacidad visual.
- **Evitar, en la medida de lo posible, el empleo bolardos** debido a que son elementos que no son fácilmente detectables, **especialmente cuando estos se ubican se manera aislada**. En caso de utilizar este tipo de elementos se debe garantizar su detección mediante el uso de contraste cromático.

4.2.2.- Localización de la propuesta de actuaciones de plataforma única

En la documentación gráfica del este estudio y en las tablas adjuntas se identifican las actuaciones propuestas de reurbanización y nuevo diseño de la sección viaria para la **transformación en vías de plataforma única**.

Se identifican también aquellas calles que ya cuentan con una configuración de plataforma única pero sobre las que es necesario realizar **actuaciones de mejora** atendiendo a los criterios anteriormente expuestos.

El anexo de Fichas de actuación incluye una descripción detallada de la actuación propuesta incluyendo consideraciones específicas para cada una de ellas.

Código	Calle	Actuación	Tipo de actuación específica	Itinerario
ACT-01	Alemanes	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única	Plataforma única con prioridad peatonal salvo vehículos especiales y de emergencia, 30 km/h.	1
ACT-02	Cardenal Carlos Amigo	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única	Plataforma única con prioridad peatonal salvo vehículos especiales y de emergencia, 20 km/h.	1
ACT-03	Plaza Virgen de los Reyes	Mejora de plataforma única existente	Mejora de plataforma única existente	1
ACT-04	Plaza del Triunfo	Mejora de plataforma única existente	Mejora de plataforma única existente	1
ACT-05	Fray Ceferino González	Mejora de plataforma única existente	Mejora de plataforma única existente	1
ACT-06	Santo Tomás	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única	Plataforma única con prioridad peatonal salvo vehículos especiales y de emergencia, 20 km/h.	1
ACT-07	Joaquín Romero Murube	Mejora de plataforma única existente	Mejora de plataforma única existente	1
ACT-08	Rodrigo Caro	Mejora de plataforma única existente	Mejora de plataforma única existente	1
ACT-09	Plaza de Doña Elvira	Mejora de plataforma única existente	Mejora de plataforma única existente	1
ACT-10	de la Vida	Mejora de plataforma única existente	Mejora de plataforma única existente	1
ACT-11	Callejón del Agua	Mejora de plataforma única existente	Mejora de plataforma única existente	1
ACT-12	Gloria	Mejora de plataforma única existente	Mejora de plataforma única existente	1
ACT-13	Plaza de los Venerables	Mejora de plataforma única existente	Mejora de plataforma única existente	1
ACT-14	Jamerdana	Mejora de plataforma única existente	Mejora de plataforma única existente	1
ACT-15	Pasaje de Andreu	Mejora de plataforma única existente	Mejora de plataforma única existente	1

ACT-16	Pasaje de Vila	Mejora de plataforma única existente	Mejora de plataforma única existente	1
ACT-17	Ximénez de Enciso	Mejora de plataforma única existente	Mejora de plataforma única existente	1
ACT-18	Santa Teresa	Mejora de plataforma única existente	Mejora de plataforma única existente	1
ACT-19	Mesón del Moro	Mejora de plataforma única existente	Mejora de plataforma única existente	1
ACT-20	Plaza de Santa Cruz	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única	Plataforma única con prioridad peatonal salvo vehículos especiales y de emergencia, 20 km/h.	1
ACT-21	Plaza Alfaro	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única	Plataforma única con prioridad peatonal salvo vehículos especiales y de emergencia, 20 km/h.	1
ACT-24	Guzmán el Bueno	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única	Plataforma única con prioridad peatonal salvo vehículos especiales y de emergencia, 20 km/h.	1
ACT-25	Fabiola	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única	Plataforma única con prioridad peatonal, 20 km/h.	2
ACT-26	Madre de Dios	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única	Plataforma única con prioridad peatonal, 20 km/h.	2
ACT-27	Federico Rubio	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única	Plataforma única con prioridad peatonal, 20 km/h.	2
ACT-28	Plaza Ramón Ybarra Llosent	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única	Plataforma única con prioridad peatonal, 20 km/h.	2
ACT-29	Mármoles	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única	Plataforma única con prioridad peatonal salvo vehículos de acceso a garajes. 20 km/h.	2
ACT-30	San José	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única	Plataforma única con prioridad peatonal, 30 km/h.	2
ACT-32	Céspedes	Mejora de plataforma única existente	Mejora de plataforma única existente	2
ACT-33	Virgen de la Alegría	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única	Plataforma única con prioridad peatonal salvo vehículos de acceso a garajes. 20 km/h.	2
ACT-34	San Bartolomé	Reurbanización y	Plataforma única con prioridad	2

		nuevo diseño de sección, plataforma única	peatonal salvo vehículos de acceso a garajes. 20 km/h.	
ACT-35	Levíes	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única	Plataforma única con prioridad peatonal, 20 km/h.	2
ACT-36	Muñoz y Pabón	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única	Plataforma única con prioridad peatonal, 20 km/h.	2
ACT-37	Vírgenes	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única	Plataforma única con prioridad peatonal salvo vehículos de acceso a garajes. 20 km/h.	3
ACT-38	Almirante Hoyos	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única	Plataforma única con prioridad peatonal, 20 km/h.	3
ACT-39	Augusto Plasencia	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única	Plataforma única con prioridad peatonal salvo vehículos de acceso a garajes. 20 km/h.	3
ACT-40	Águilas	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única	Plataforma única con prioridad peatonal, 20 km/h.	3
ACT-41	Rodríguez Martín	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única	Plataforma única con prioridad peatonal, 20 km/h.	3
ACT-42	Calle de las Caballerizas	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única	Plataforma única con prioridad peatonal, 20 km/h.	3
ACT-45	Medinaceli	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única	Plataforma única con prioridad peatonal salvo vehículos de acceso a garajes. 20 km/h.	3

4.3.- Actuaciones en el viario segregado

4.3.1.- Criterios diseño en vías segregadas

4.3.1.1.-Criterios de diseño del itinerario peatonal

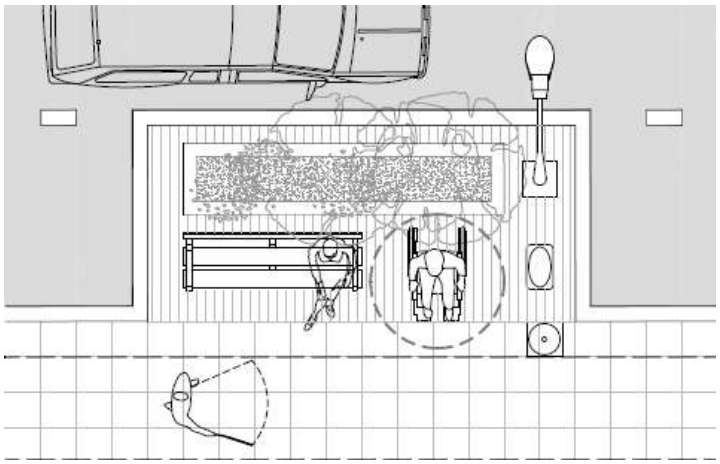
Para el diseño de vías segregadas se deberá prestar especial atención a los siguientes **criterios generales de diseño:**

- Se deberá atender a las **especificaciones técnicas del itinerario peatonal**:
  - Discurrirá de manera **colindante a la fachada** o **referencia edificada a nivel del suelo o pavimento podotáctil** de encaminamiento de referencia del itinerario.
  - **Banda de paso libre mínima de 1,80 m de anchura y 2,20 m. de altura**.
  - No presentará **escalones ni resaltes aislados o no señalizados**.
  - **Pendientes máximas** del **2% transversal y 6% longitudinal**.
- La anchura libre de paso de 1,80 m. debe ser considerado un **estándar mínimo** y no un valor absoluto. La anchura libre de los acerados dependerá, por tanto, de otros parámetros como la intensidad, el papel en la estructura y movilidad urbana, las características y usos que acoge, etc., **siendo necesario que esta aumente si las condiciones de la vía lo requieren.**

  Asimismo, La Orden VIV/561/2010 permitía excepcionalmente estrechamientos puntuales dejando una anchura libre de paso mínima de 1,50 m. lo que venía, en muchas ocasiones, a ofrecer solución a la ubicación de mobiliario urbano en aceras de anchura 1,80 m. Sin embargo la Orden TMA/851/2021 ha eliminado esta excepcionalidad por lo que una acera de 1,80 m. de anchura puede considerarse un mínimo insuficiente si se incorpora algún elemento de mobiliario o arbolado.
- En este sentido, y teniendo en consideración que el itinerario peatonal debe discurrir preferentemente colindante a la fachada, es necesario **ubicar en el borde exterior del acerado una banda en la que se sitúen los diferentes elementos mobiliario urbano (papeleras, bancos, fuentes, etc.), infraestructuras y servicios urbanos (postes de alumbrado, postes de tendidos eléctricos, cajas de registro, etc.) o vegetación.**
- Las rejillas, tapas de instalación y alcorques ubicados en las zonas de uso peatonal **se colocarán preferentemente de manera que no invadan el itinerario peatonal** accesible y deberán cumplir las siguientes especificaciones:
  - Las rejillas y tapas de instalación se colocarán **enrasadas con el pavimento** circundante y sus **aberturas tendrán una dimensión que permita la inscripción de un círculo de 1,6 cm de diámetro como máximo**, colocándose en el caso de las rejillas de modo que el lado mayor de sus huecos quede orientado en dirección transversal al sentido de la marcha. Las superficies caravista de las rejillas y tapas de instalación serán no deslizantes, en seco y en mojado.

- Los **alcorques estarán protegidos preferentemente mediante rejillas, material compacto drenante no deformable u otros elementos de similares características enrasados con el pavimento circundante**, para proporcionar la máxima seguridad. Cuando se utilicen **bordillos o elementos delimitadores del alcorque elevados sobre el plano del pavimento circundante, deberán ser fácilmente detectables, con una altura mínima sobre dicho plano de 15 cm, y nunca invadirán el ancho mínimo libre de paso del itinerario peatonal accesible**

- Los **elementos de mobiliario urbano de uso público** se diseñarán y ubicarán para que **puedan ser utilizados de forma autónoma y segura por todas las personas**. Su **ubicación y diseño** responderá a lo siguiente:
  - Su instalación en áreas de uso peatonal **no invadirá el itinerario peatonal accesible.**
  - Se dispondrán **preferentemente alineados junto a la banda exterior** de la acera, y a una distancia mínima de 40cm. del límite del bordillo y la calzada
  - Su diseño deberá **asegurar su detección a una altura mínima de 15cm**. medidos desde el nivel del suelo.
  - Los elementos **no presentarán salientes** de más de 10cm. y no presentarán cantos vivos. Todos aquellos adosados a la fachada deberán ubicarse a una altura mínima de 220cm.
- La Orden TMA/851/2021 establece que a lo largo del itinerario peatonal accesible se deberán prever **áreas de descanso**, con las características adecuadas a la población que sirven.
- En aquellas calles que su configuración viaria lo permita es una opción recomendable **ampliar puntualmente el espacio peatonal sobre la banda de aparcamiento** generando así pequeñas áreas en las que disponer **mobiliario, vegetación y generar pequeñas áreas estanciales** que cualifican el espacio, garantizando que no incide sobre el itinerario peatonal accesible.

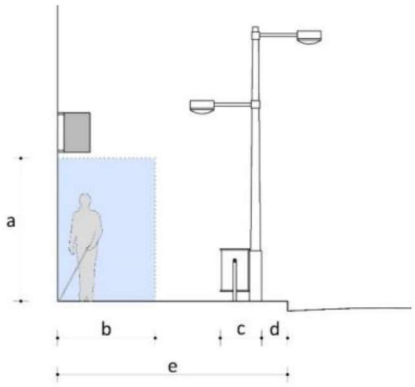


3. Organización de una vía segregada en bandas longitudinales: Itinerario peatonal / Mobiliario urbano / Aparcamiento / Carril de circulación. Se incluye un ejemplo de área estancial generada sobre la banda de aparcamiento. (Fuente: Manual Técnico de Accesibilidad en Municipios. Fundación ONCE y Fundación ACS)

Fichas técnicas de Itinerario Peatonal

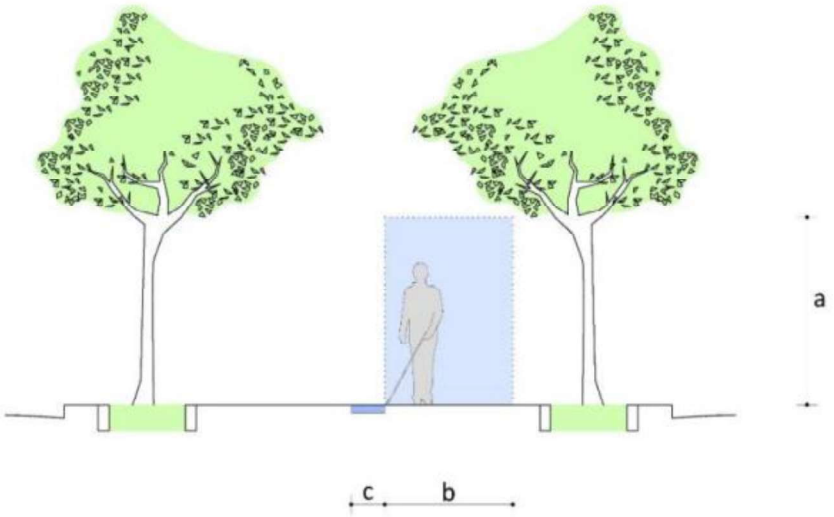
Se aportan a continuación, **fichas técnicas para el diseño y ejecución del itinerario peatonal** extraídas de la *GUÍA DE ACCESIBILIDAD EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS URBANIZADOS V.1.0 (2021).*

Ficha IP.1. Esquema general de itinerario peatonal accesible



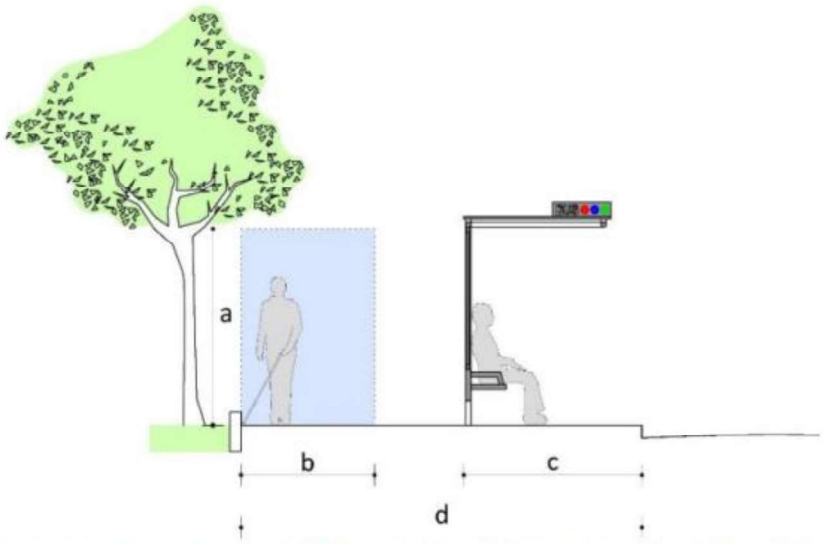
Ejemplo 1. Ubicación del IPA junto a la línea de fachada.

a	Altura mínima del IPA: 2,20 m
b	Anchura mínima del IPA: 1,80 m
c	Ubicación preferente del mobiliario urbano alineado junto a la banda exterior de la acera (art. 25.a)
d	Distancia mínima preferente entre bordillo y banda de mobiliario: 40 cm (art. 25.a)
e	Anchura total de la acera



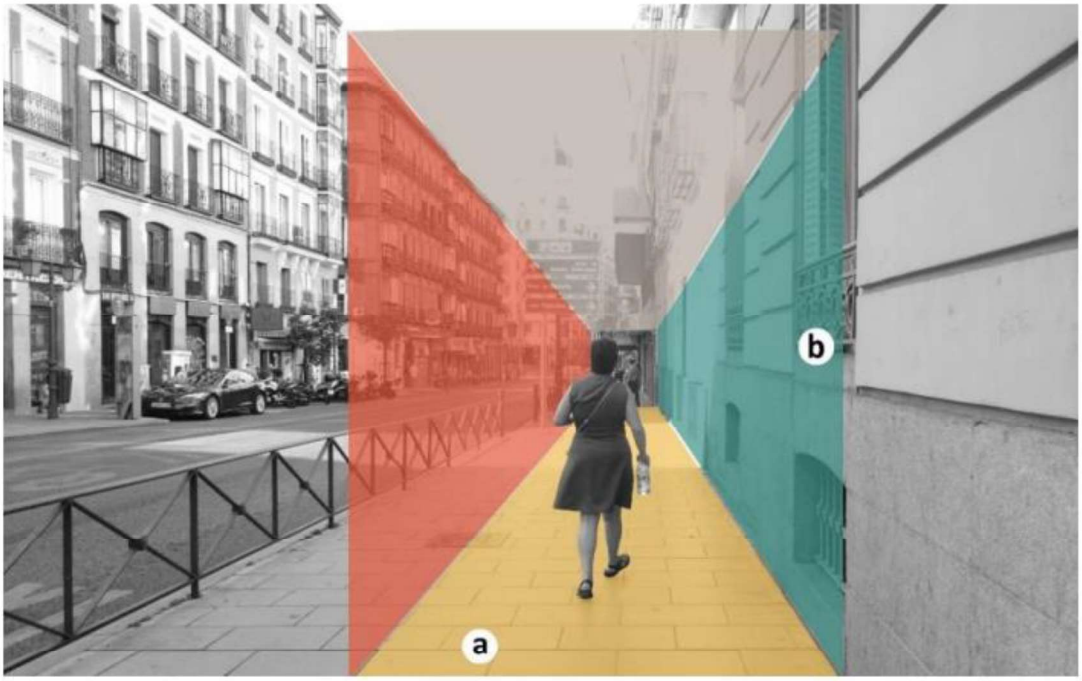
Ejemplo 2. Orientación y encaminamiento del IPA con franja-guía en zonas sin línea de fachada ni referencia edificada

a	Altura mínima del IPA: 2,20 m
b	Anchura mínima del IPA: 1,80 m
c	Franja-guia longitudinal de pavimento táctil indicador direccional



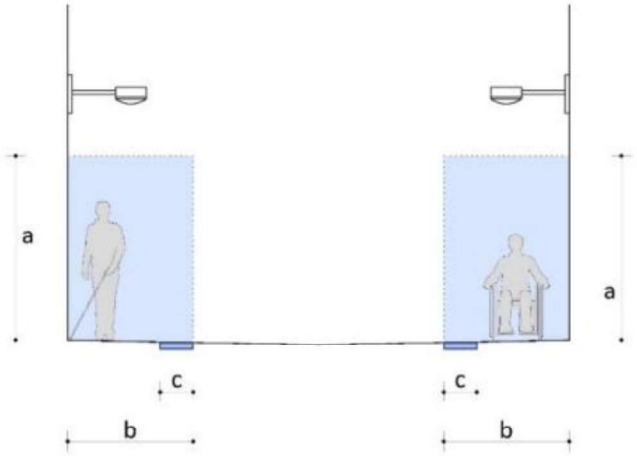
Ejemplo 3. Orientación y encaminamiento del IPA con bordillo como referencia edificada a nivel del suelo.

a	Altura mínima del IPA: 2,20 m
b	Anchura mínima del IPA: 1,80 m
c	Espacio ocupado por la parada de autobús. (art. 36)
d	Anchura total de la acera



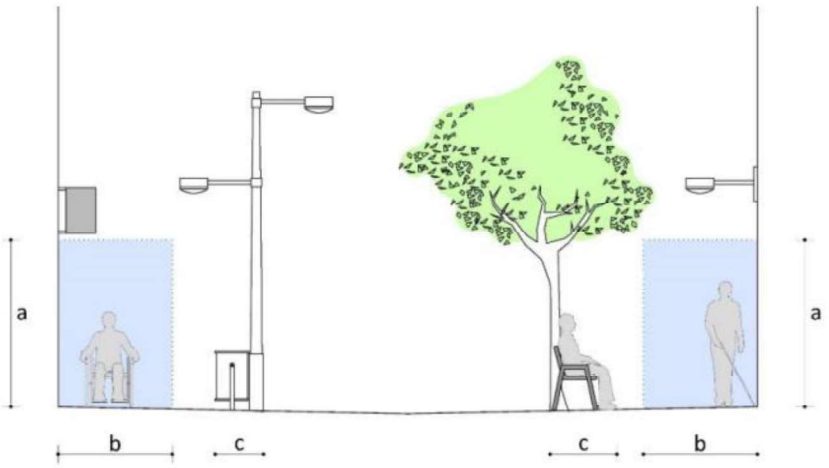
Ejemplo 4. Representación del IPA como túnel virtual.

a	Anchura mínima libre de paso del IPA: 1,80 m
b	Altura mínima libre de paso del IPA: 2,20 m



Ejemplo 5. Zona de plataforma única: delimitación del espacio de uso exclusivo peatonal mediante pavimento táctil

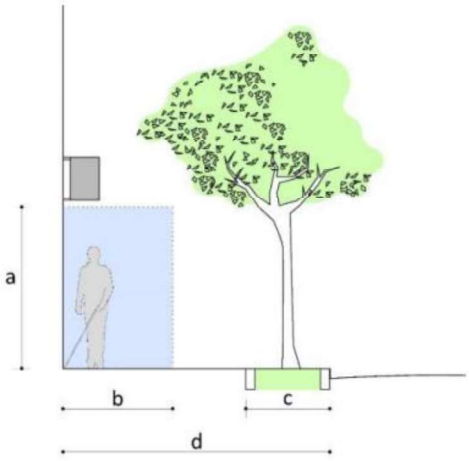
a	Altura mínima del IPA: 2,20 m
b	Anchura mínima del IPA: 1,80 m
c	Franja de pavimento táctil indicador de advertencia



Ejemplo 6. Zona de plataforma única: otros elementos que contribuyen a delimitar el espacio de uso exclusivo peatonal.

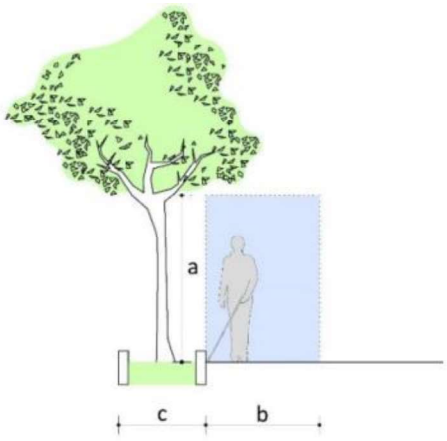
a	Altura mínima del IPA: 2,20 m
b	Anchura mínima del IPA: 1,80 m
c	Elementos que contribuyen a delimitar el espacio de uso exclusivo peatonal.

Ficha IP.2. Diferenciación de circulaciones y alcorques



Ejemplo 7. Alcorque con bordillo enrasado.

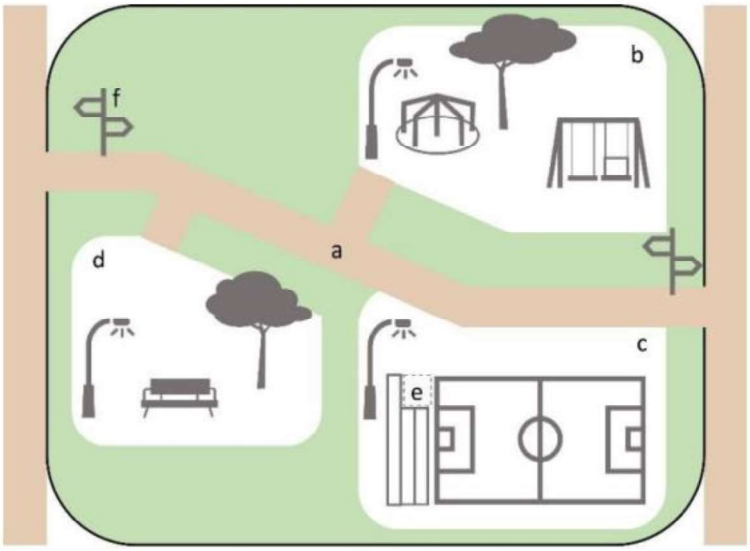
a	Altura mínima del IPA: 2,20 m
b	Anchura mínima del IPA: 1,80 m
c	Franja ajardinada/alcorque con bordillo enrasado (preferentemente fuera del IPA).
d	Anchura total de la acera



Ejemplo 8. Alcorque protegido con bordillo elevado.

a	Altura mínima del IPA: 2,20 m
b	Anchura mínima del IPA: 1,80 m
c	Franja ajardinada/alcorque protegido con bordillo o elemento delimitador elevado con una altura mínima de 15 cm sobre el plano del pavimento circundante (fuera del IPA)

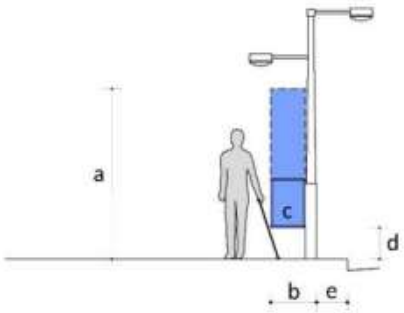
Ficha IP.3. Interacción con áreas de estancia



Esquema 2. Áreas de estancia.

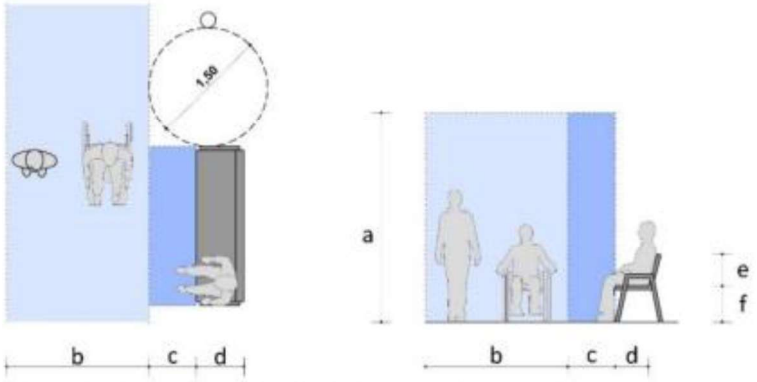
a	Itinerario peatonal accesible
b	Sector de juego infantil
c	Área con presencia de espectadores
d	Área de descanso
e	Plaza reservada para personas usuarias de sillas de ruedas / productos de apoyo para la movilidad.
f	Información para la orientación y localización de los accesos, instalaciones, actividades y servicios disponibles.

Ficha IP.4. Diseño y localización del mobiliario urbano



Ejemplo 18. Diseño y ubicación de elementos de mobiliario urbano en los espacios públicos urbanizados.

a	Altura mínima de la envolvente del elemento de mobiliario, sin aristas vivas: 2,20 m (art. 25.b)
b	Anchura de la envolvente del elemento de mobiliario
c	Elemento de mobiliario urbano ubicado en el espacio público urbanizado: su envolvente entre 0,40 y 2,20 m de altura debe carecer de salientes que vuelen más de 15cm y que presenten riesgo de impacto
d	Altura máxima del elemento de mobiliario que permita asegurar la localización y delimitación de su envolvente: 40 cm. (art. 20.b)
e	Distancia mínima preferente desde el elemento de mobiliario y el límite entre el bordillo y la calzada: 40 cm (art. 25.a)



Ejemplo 20. Diseño y ubicación de bancos en las zonas de uso peatonal.

a	Altura mínima del IPA: 2,20 m (art. 5.2.c)
b	Anchura mínima del IPA: 1,80 m (art. 5.2.b)
c	Franja libre de obstáculos de 60 cm de ancho
d	Profundidad del asiento: entre 40 y 45 cm
e	Altura mínima del respaldo: 45 cm
f	Altura del asiento: entre 40 y 45 cm

4.3.1.2.-Criterios de diseño en cruces

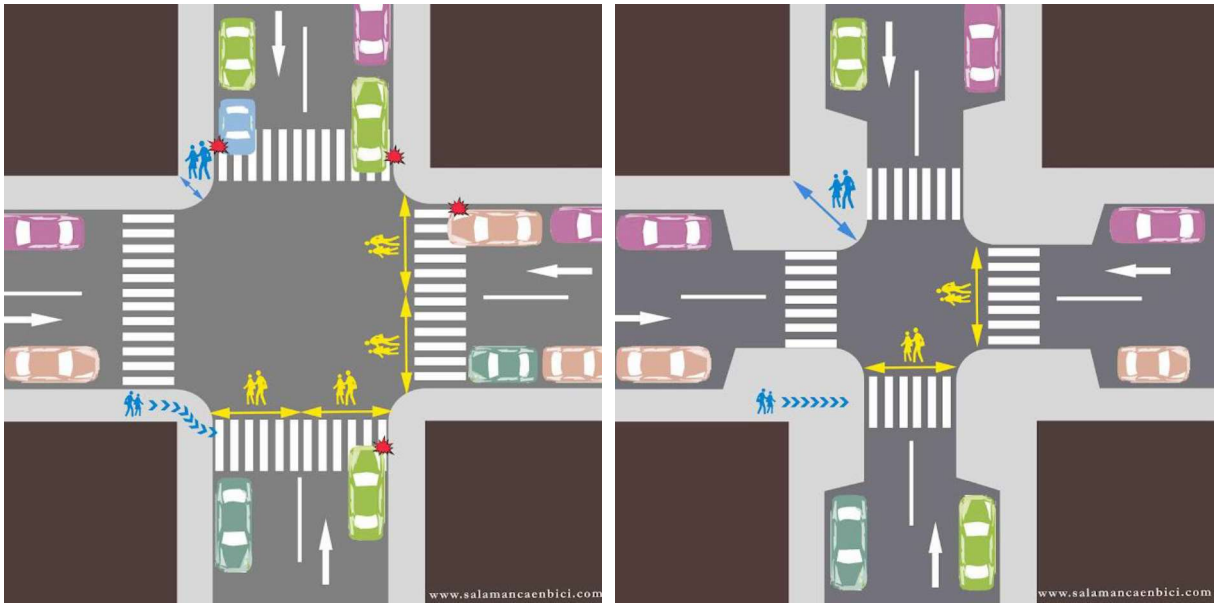
Uno de los aspectos identificados en el diagnóstico como críticos para la mejora de la accesibilidad en el Casco Histórico de Sevilla es la **necesidad de ejecutar de manera completa los cruces del itinerario peatonal sobre el espacio destinado al tráfico rodado.**

Se ha detectado que en la actualidad no existen cruces físicamente materializados con los elementos que le son propios (rebaje de la acera, señalización horizontal y vertical, pavimentos podotáctiles) o que, en caso de existir, su ejecución es deficiente al no contar con todos los elementos de diseño que permiten calificarlos como accesibles.

Es por ello que se identifican en la documentación gráfica de este estudio todos los puntos donde se considera necesario ejecutar nuevos cruces o la mejora de los cruces existentes.

La ejecución de cruces deberá tener en cuenta los **siguientes criterios de diseño**:

- Se deberá atender a las **especificaciones técnicas,** recogidas en el Capítulo VI de la Orden TMA/851/2021.
- **El vado no debe invadir el itinerario peatonal** por lo que, en función de la anchura del acerado donde desemboca el vado se deberán ejecutar las **siguientes soluciones:**
    - En aceras de ancho inferior a 2,60 m. se ejecutará un **vado de dos planos**, bajando por completo la acera en ese tramo a la cota de la calzada.
    - En aceras de ancho superior a 2,60 m. en zonas consolidadas o 3,20 m. en zonas de nueva urbanización se ejecutará solución de **vado de tres planos**.
- Se empleará **pavimento podotáctil de advertencia normalizado** (pavimento de botones) en la zona de vado en una franja de la anchura del paso y de entre 0,60-1,20 m. de fondo y **pavimento podotáctil de encaminamiento** (pavimento de acanaladura) en una franja de anchura entre 0,80 y 1,20 m. de manera continua desde el centro de la franja de advertencia del vado hasta la línea de fachada o elemento que delimite físicamente el itinerario peatonal accesible (fachada, bordillo u otra banda de pavimento podotáctil).
- Se deberá resolver, de manera adecuada, el **drenaje de la zona del rebaje del vado**, evitando el encharcamiento en la calzada o la acera y **procurando evitar la colocación de sumideros e imbornales** que puedan dificultar el tránsito peatonal.
- Se **evitará situar en las cercanías de cruces elementos que dificulten la visibilidad**, como mobiliario urbano, contenedores, vegetación.
- Se procurará, en aquellas intersecciones que lo permitan, **minimizar la zona de cruce mediante la ampliación de la acera (orejas) sobre la banda de aparcamiento**, facilitando también, de este modo, la visibilidad de los peatones hacia los vehículos y viceversa.

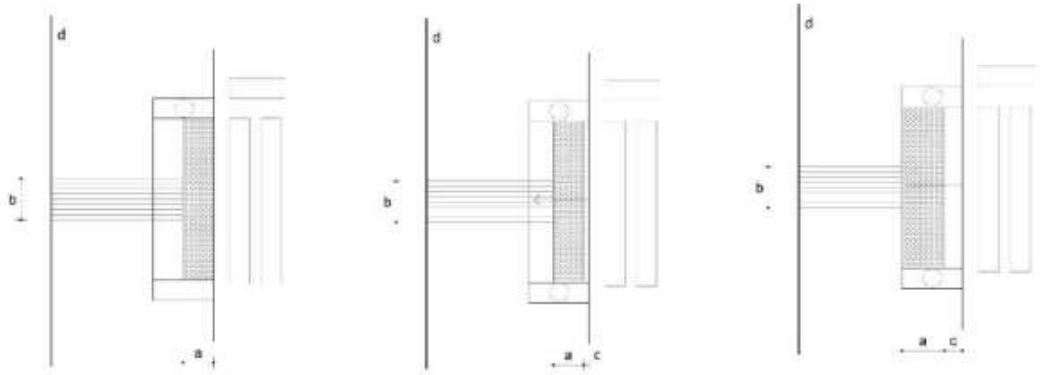


4. Cruce sin ampliación de la banda peatonal (sin orejas) y cruce con ampliación de la banda peatonal (con orejas). Fuente: http://www.salamancaenbici.es/2012/01/que-es-una-oreja-o-ampliacion-peatonal.html

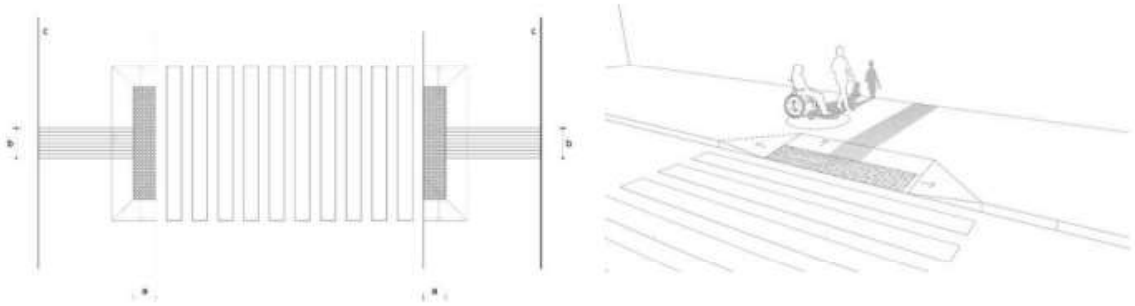
Fichas técnicas de cruces

Se aportan a continuación, **fichas técnicas para el diseño y ejecución de cruces** extraídas de la *GUÍA DE ACCESIBILIDAD EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS URBANIZADOS V.1.0 (2021).*

Ficha C1. Relación entre acera y calzada (I)



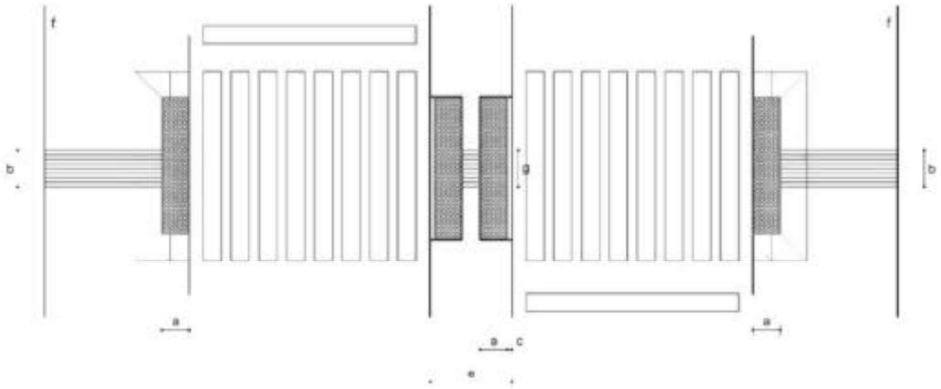
Ejemplo 33. Opciones para la aplicación del pavimento táctil indicador en cruce con vado peatonal de un plano inclinado.



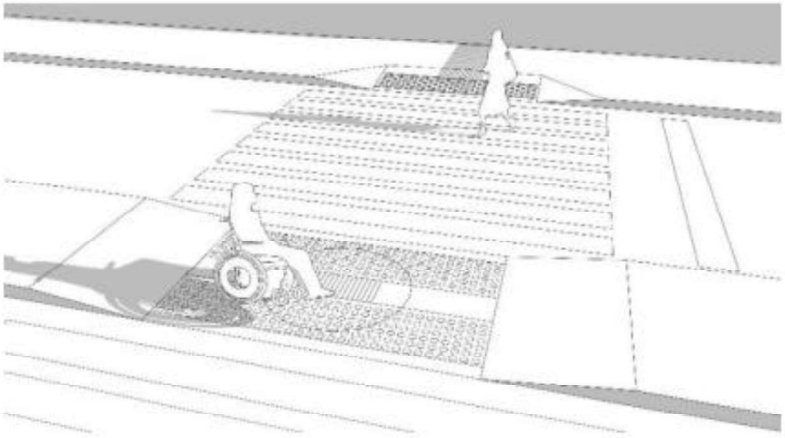
Ejemplo 34. Aplicación del pavimento táctil indicador en cruce con vado peatonal de tres planos inclinados.

a	Fondo de la franja de pavimento táctil indicador de advertencia: entre 60 y 120 cm
b	Ancho de la franja-guía de pavimento táctil indicador direccional: entre 80 y 120 cm
c	Línea de fachada

Ficha C2. Señalización tacto-visual. Isletas.

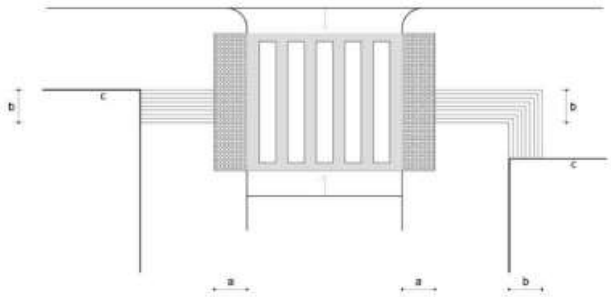


Ejemplo 38. Aplicación del pavimento táctil indicador en isleta nivelada con la calzada.



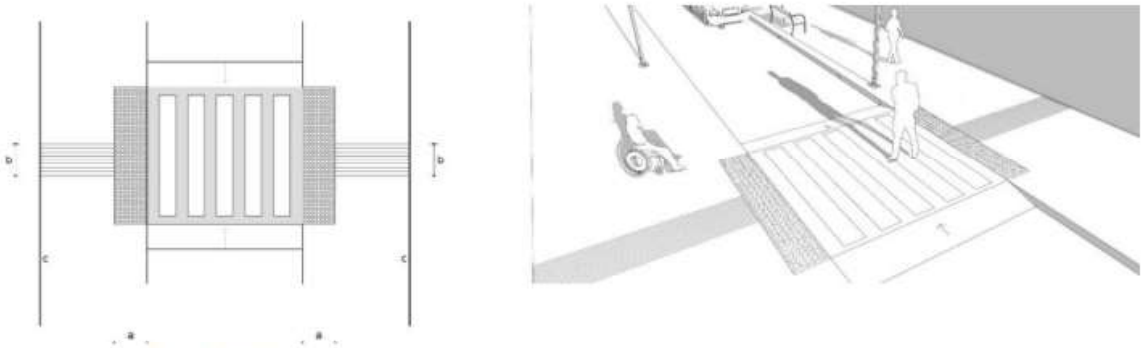
a	Fondo de la franja de pavimento táctil indicador de advertencia: entre 60 y 120 cm
b	Ancho de la franja-guía de pavimento táctil indicador direccional entre 80 y 120 cm
c	Posible espacio entre 10 y 30 cm de separación entre la franja de advertencia y la calzada
e	Longitud mínima del área de espera sobre superficie horizontal: 1,50 m
f	Línea de fachada
g	Ancho de la franja-guía de pavimento táctil indicador direccional entre 80 y 120 cm

Ficha C3. Vado de peatones a distinto nivel. Paso elevado.



Ejemplo 36. Aplicación del pavimento táctil indicador en cruce con paso de peatones elevado.

a	Fondo de la franja de pavimento táctil indicador de advertencia: entre 60 y 120 cm
b	Ancho de la franja-guía de pavimento táctil indicador direccional: entre 80 y 120 cm
c	Línea de fachada



Ejemplo 37. Aplicación del pavimento táctil indicador en cruce con paso de peatones elevado.

a	Fondo de la franja de pavimento táctil indicador de advertencia: entre 60 y 120 cm
b	Ancho de la franja-guía de pavimento táctil indicador direccional: entre 80 y 120 cm
c	Línea de fachada

4.4.- Criterios generales de diseño y localización del sistema de comunicación y señalización.

4.4.1.- Criterios de localización del sistema de comunicación e información.

El artículo 40.2 de la Orden TMA/851/2021 indica:

> *En todo itinerario peatonal accesible las personas deberán tener acceso a la información necesaria para orientarse de manera eficaz durante todo el recorrido y poder localizar los distintos espacios y equipamientos de interés. La información deberá ser comunicada a través de un sistema de señales, rótulos e indicadores, distribuidos de manera sistematizada, instalados y diseñados para garantizar una fácil comprensión en todo momento.*

Atendiendo a este artículo se deberá plantear un sistema de señalización e información distribuido de manera sistemática y coherente en la localidad de tal manera que permita una fácil comprensión del entorno y la localización y orientación en la trama urbana.

Para ello el sistema de comunicación e información deberá informar sobre:

- La **denominación de las vías**, mediante instalación de señales en todas las intersecciones, así como reiterando esta información en encrucijadas y lugares de toma de decisión y recorridos lineales largos.
- **Señalización relativa a la ubicación de los principales equipamientos públicos** a ubicar en la red de vías estructurantes de la movilidad se deberá señalizar la ubicación de aquellos ubicados en el mapa de propuestas.

4.4.2.- Criterios de localización y diseño del sistema de comunicación e información de los principales puntos de interés turístico.

Antes de abordar los diferentes aspectos generales y específicos que se deben considerar al diseñar un plano de planta accesible, es imprescindible aclarar, incluso de manera breve, nuestro significado al aludir a este instrumento de guía que llamamos "plano de planta accesible para personas con discapacidad visual". Un plano de planta accesible para personas con dificultades visuales es aquel que ilustra un espacio específico y describe la condición de los elementos relevantes que lo componen, que incluye en su diseño símbolos gráficos bidimensionales en relieve y color, y que proporciona datos en braille y en caracteres visuales con gran contraste de color y letra grande.

Este tipo de planos debe contener datos acerca de los medios de transporte público que se encuentran cerca de ese edificio y los nombres de las calles aledañas. Para que cualquier plano de planta sea accesible para individuos con dificultades visuales, no será posible trasladar la información de manera literal, sino que se requerirá de un proceso inicial de adaptación y simplificación.

En este contexto, es necesario señalar que tanto la escala como las dimensiones de los distintos elementos representados deberán ser frecuentemente alteradas para simplificar su percepción, preservando al máximo las proporciones entre estos.

Será esencial considerar los siguientes criterios generales:

- Diferencia visual. Debe haber un marcado contraste cromático entre los componentes ilustrados en el plano, tanto en relación con el color del fondo en el que se encuentran situados como con los elementos que los envuelven.

- Excelencia en braille y en relieve. Sus parámetros dimensionales deben ser los apropiados para que los elementos que simbolizan puedan ser táctilmente discriminados de manera correcta.

- Textos visuales en tamaño grande. Numerosos individuos con discapacidad visual poseen suficiente resto de visión para distinguir y distinguir colores, así como para interpretar los caracteres visuales. Para alcanzar este objetivo es imprescindible que los tamaños, tipos de letra y contrastes empleados sean los adecuados.

- Áreas con texturas y rutas orientadas. Se aconseja emplear textura en relieve para simplificar la localización táctil y la identificación de las distintas áreas del edificio que se muestra en el plano (pasillos, espacios principales o elementos de interés). En lugar de texturas, se emplearán rutas orientadas en edificios con extensas áreas de deambulación que vinculen las entradas con las dependencias más relevantes ilustradas en el plano. Se prestará especial atención a reservar estos tipos de texturas para las áreas de mayor relevancia.

- Braille multicolor. Numerosos individuos con limitaciones visuales cuentan con un resto de visión que les facilita la interpretación de los colores. Así, si el braille está impreso en un color que contrasta adecuadamente con el fondo en el que se halla, el usuario podrá identificar primero visualmente el braille, para luego leerlo a través del tacto. Para lograrlo,

debe haber una distancia adecuada entre el braille y el texto o símbolo en caracteres visuales (para prevenir la polución visual).

4.4.2.1.-Diseño de un plano accesible

En un esquema de planta accesible, siempre se segmenta el contenido en dos grandes secciones: la información textual (título y leyenda) y el gráfico. Para que el plano sea comprensible, se considerará que la información debe ser expuesta de forma breve y clara, minimizando al máximo el número de palabras empleadas. Así se lograrán textos breves.

• Asunto. Todos los planos deben contener un título de identificación, que se mostrará —conjuntamente— en caracteres visuales y en braille.

• Símbolo. La leyenda contará con dos segmentos de información: uno en caracteres visuales y símbolos, y otro en braille con símbolos en relieve. Estos dos bloques permanecerán autónomos. En la leyenda podrán surgir los siguientes componentes: abreviaturas, símbolos y texturas, cada uno acompañado de su respectivo texto de explicación.

• Diagrama. La sección visual de un plano de planta accesible incluye dos componentes: la representación del espacio representado y los datos vinculados a este (textos, abreviaturas, símbolos y texturas).

- Ilustración. La imagen del plano se ajustará a los mismos fundamentos que el resto de los datos:
  - Elevado contraste entre los componentes y la superficie.
  - Símbolos similares a los que se encuentran en la leyenda en términos de forma, tamaño, color, textura, orientación y cualquier otro atributo.
- Detalles. Los textos del diagrama, ya sean redactados en braille o en caracteres visuales, poseerán el mismo tamaño, color, fuente y estilo que los de la leyenda.

Todos los planos incluirán los nombres de las carreteras o calles aledañas que resulten relevantes para la dirección y ubicación de las entradas. Así pues, se asignarán los nombres de las calles (simplificando el término "calle") incluso en los planos de plantas superiores (en este caso, solo será necesario añadir el nombre de la calle que da acceso al edificio). Además, se implementará la señalética digital inteligente **Beacons**, que ofrece, de forma digital por proximidad, la información en cada lugar de interés turístico. De igual manera, se puede ofrecer la solución **NAVILENS**, que permiten a los usuarios relacionarse de forma más sencilla y accesible con su entorno en sitios como estaciones de metro, paradas de bus y museos o edificios públicos.

Se establecerá el formato del plano basándose en la información gráfica que contiene. Por lo tanto, se podrán elaborar planos con elementos en posición tanto vertical como horizontal. La disposición de los distintos componentes gráficos se establecerá de acuerdo a un formato específico (vertical/horizontal).

Planos de orientación vertical:

- El diagrama se situará en el lado derecho del plano.
- En la parte izquierda se ubicará el bloque de datos textuales (título y leyenda), siendo el título el primero y, subsiguientemente, la leyenda.



Imagen: Ejemplo de plano en formato vertical. Fuente: Documento técnico R 1: Requisitos técnicos para la confección de planos accesibles a personas con discapacidad visual. Versión 2: junio de 2024. Comisión Braille Española, Grupo Social ONCE.

Planos de disposición horizontal:

- El diagrama estará ubicado en la parte superior, justo debajo del título.
- Se separará el bloque de datos textuales (título y leyenda), situando el título en la parte izquierda superior y la leyenda en la parte baja del plano, bajo el gráfico.

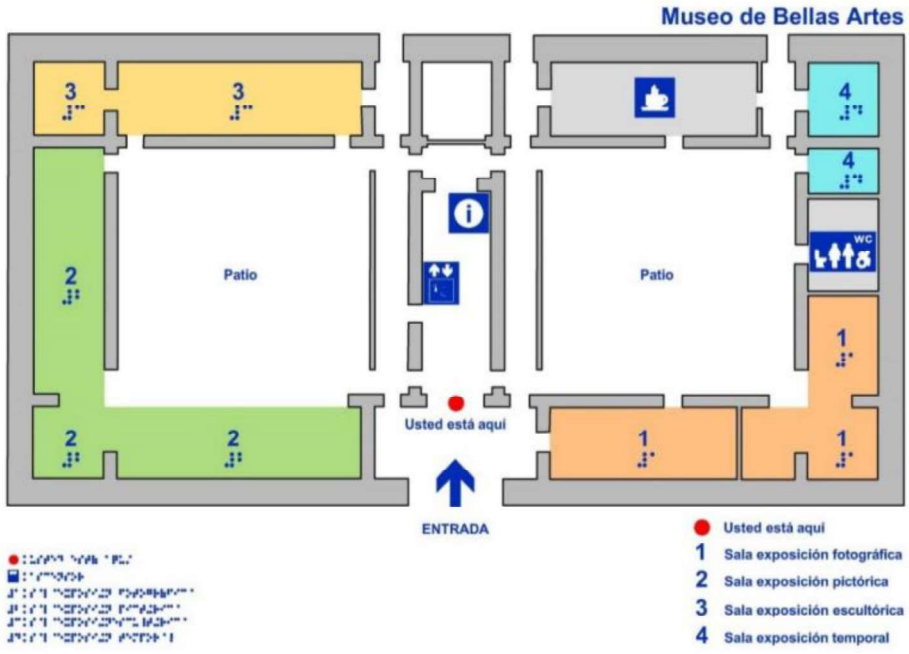


Imagen: Ejemplo de plano en formato horizontal. Fuente: Manual de señalización accesible. SINPROMI. Año 2022.

Considerando las particularidades de la exploración táctil, esencial para identificar y distinguir los componentes reflejados en el plano, se determina que, para los planos fijos, el tamaño será:

- Al menos 30 x 42 cm, correspondiente al formato DIN A3.
- Limitado a 80 x 60 cm. En esta situación, el plano siempre mantendrá un formato horizontal, con un fondo máximo de 60 cm.

Sin embargo, se aconseja el tamaño de 60 x 45 cm, ya que estas dimensiones facilitan tanto una exploración táctil más confortable como la posibilidad de incorporar suficiente información.

Como cualquier componente de señalización, el emplazamiento espacial de un plano de planta en relieve y color se establece por:

A. Su ubicación geográfica.

B. Características del soporte físico: área de desplazamiento ergonómico.

C. Un plano que sea accesible para individuos con dificultades visuales debe proporcionar información de manera simultánea, mediante la visión y el tacto. Sin embargo, para que su función sea efectiva, necesita ser localizado físicamente de manera rápida y eficiente. Por lo tanto, se aconseja que estén incorporados como un componente de información esencial con textura y color contrastados, con una ubicación visible, apropiada y señalizada eficazmente (cerca de la entrada, el mostrador de información, etc.) y con una iluminación homogénea que facilite una visualización sin reflejos.

D. Los planos que sean accesibles para personas con dificultades visuales, además de situarse en un sitio apropiado y visible, deben ubicarse en el área de barrido ergonómico, que es el área de interacción entre el movimiento del brazo y la información que se halla en su trayecto, manteniendo la persona que realiza la exploración táctil y/o visual. El tamaño de la zona de barrido ergonómico se determina por el tipo de soporte en el que se establezca el plano: se prefiere el uso de superficies inclinadas, y si no se puede, se opta por superficies horizontales. Jamás se emplearán superficies verticales para situar un plano en terreno.

- Las dimensiones del área ergonómica de barrido en superficies inclinadas son:
  - Inclinación: un rango de 30 grados máximo.
  - Altura desde la plataforma hasta la esquina inferior del plano: 85 cm.
  - Profundidad: la que corresponde al plano, con un límite de 60 cm.
- Las dimensiones del área ergonómica de barrido en superficies horizontales son:
  - Desde el nivel del suelo hasta la base del plano, 85 cm.
  - Profundidad: la que corresponde al plano, con un límite de 60 cm.

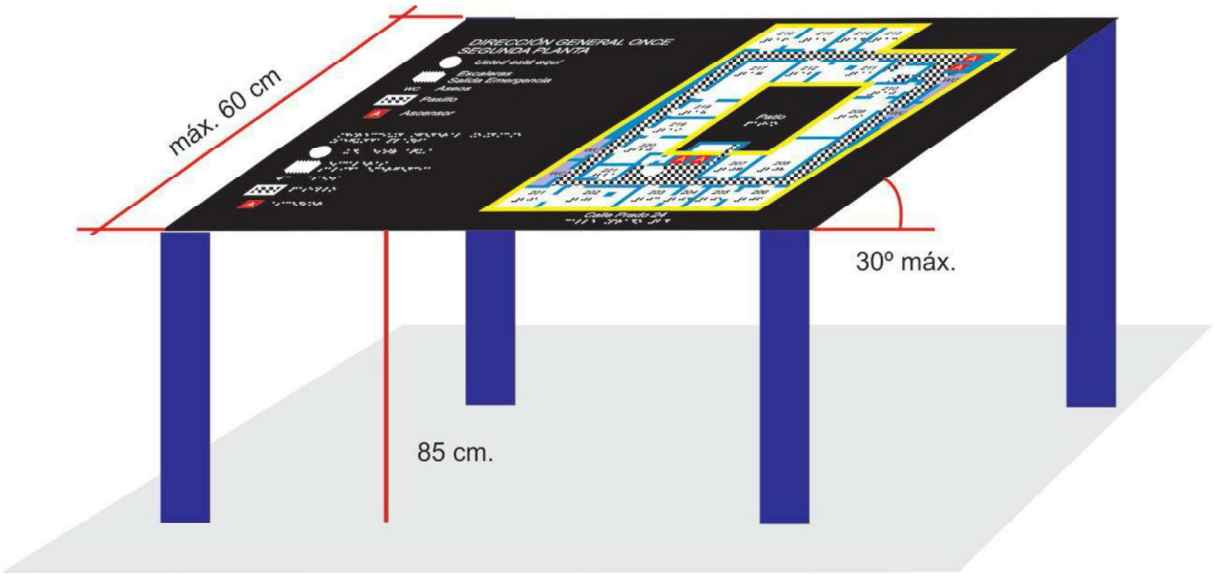


Imagen: Ubicación del plano sobre una superficie inclinada. Fuente: Documento técnico R 1: Requisitos técnicos para la confección de planos accesibles a personas con discapacidad visual. Versión 2: junio de 2024. Comisión Braille Española, Grupo Social ONCE.

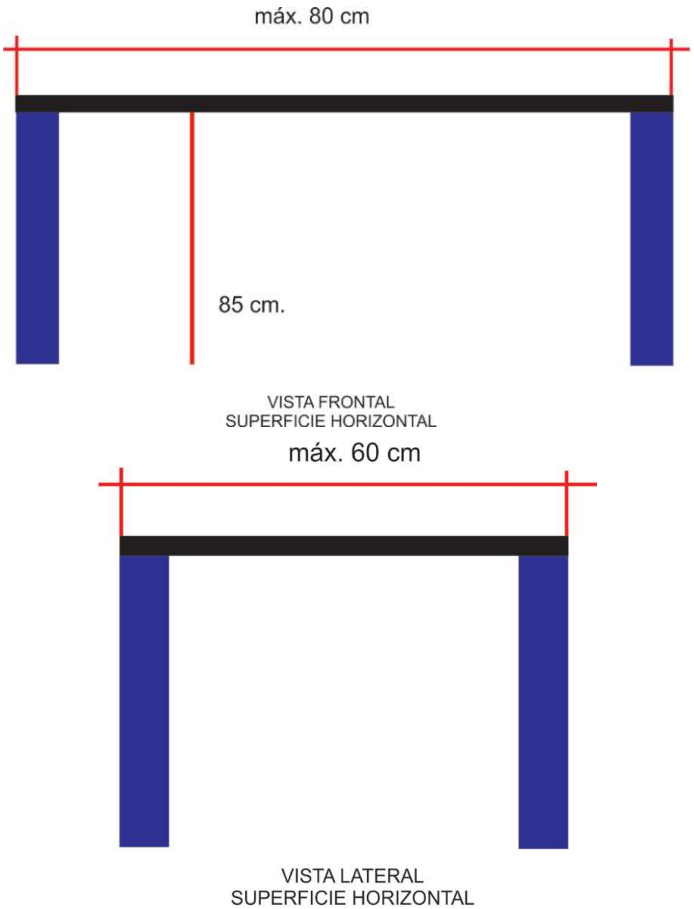


Imagen: Vistas frontal y lateral de un plano sobre una superficie horizontal. Fuente: Documento técnico R 1: Requisitos técnicos para la confección de planos accesibles a personas con discapacidad visual. Versión 2: junio de 2024. Comisión Braille Española, Grupo Social ONCE.

Aspectos del soporte:

- La base de los planos, ya sean horizontales o verticales, debe contar con al menos dos componentes fijos que se originarán en sus extremos laterales (en su zona más exterior) y se extenderán hasta el suelo. No destacarán ni poseerán componentes voladizos.
- Siempre deben estar matadas las esquinas y los cantos redondeados.
- En el soporte y en el plano, se evitarán los materiales punzantes, como herramientas o clavos, que puedan perjudicar la mano durante su exploración táctil.
- Antes de elaborar el plano de planta accesible, es necesario identificar el sitio preciso donde se va a situar, de manera que la disposición de los componentes en él se alinee con la realidad representada.
- La información contenida en el plano podrá complementarse, en la medida en que la tecnología lo permita, con otro tipo de informaciones, como la sonora.

4.4.3.- Localización general y presupuesto sobre el sistema de comunicación e información turística

En base a las propuestas y diseño definidas en los apartados anteriores, se propone el suministro, colocación y puesta en obra de elementos de señalización turística a lo largo de los tres itinerarios descritos anteriormente.

En primer lugar y, en base al Plan Director de Señalización Turística de Sevilla, se suministrarán y colocarán puntos de información turística a modo de flechas/indicadores que guíen al peatón hacia los principales puntos de interés turístico a lo largo de los tres itinerarios. Para ello, se seguirá manteniendo la estética actual de señalética, ampliando la existente y añadiendo aquellos puntos que en la actualidad no se encuentran señalizados.



Imagen: Señalética turística informativa actual de Sevilla. Fuente: Ayuntamiento de Sevilla.

Por otro lado, para la guía de elementos turísticos, se propone el suministro, instalación y puesta en obra de planos de situación en altorrelieve y Braille en los puntos de entrada accesible de cada uno de los 22 recursos turísticos que se encuentran a lo largo de los tres itinerarios salvo el Archivo de Indias, que ya dispone de este tipo de señalización a la entrada del monumento. Sino pudiera colocarse a la entrada este tipo de señalización, se colocará lo más cerca posible de la recepción y/o punto de información de cada uno de los elementos turísticos, de manera que sea fácil su localización e interpretación por parte de los usuarios.

En el plano PA-02 – PLANO GENERAL DE PROPUESTAS DE SEÑALIZACIÓN, se puede observar la localización de cada uno de los puntos de señalización turística, tanto de la señalética en espacio urbano como los planos en altorrelieve y Braille de cada uno de los puntos de interés turístico.

MEDIDAS PROPUESTAS SEÑALIZACIÓN TURÍSTICA		UNIDAD	PRECIO	MEDICIÓN	TOTAL
Cartelería de puntos de información turística	Suministro y colocación sobre el soporte de módulo de señalización informativa urbana, de aluminio, con el dorso abierto, de 250x30 cm, con retrorreflectancia nivel 1 (E.G.). Incluso accesorios, tornillería y elementos de anclaje.	UD	345,80 €	7,00	2.420,60 €
MEDIDAS PROPUESTAS SEÑALIZACIÓN TURÍSTICA EN PUNTOS DE INTERÉS TURÍSTICO		**UNIDAD**	**PRECIO**	**MEDICIÓN**	**TOTAL**
Plano altorrelieve y Braille de situación 600x850 mm.	Suministro y puesta en obra de plano de situación en altorrelieve y braille, de 600x850 mm según normativa de la Comisión de Braile Española de la ONCE-2006 y con la norma española UNE 17002-2022 (requisitos de accesibilidad para la rotulación). Incluye el mecanizado para el alojamiento e instalación de beacon en el interior de la mesa informativa. Incluye diseño, soportes e instalación.	UD	785,23 €	21,00	16.489,83 €

TOTAL PEM	**18.910,43 €**
GASTOS GENERALES (13%)	2.458,36 €
BENEFICIO INDUSTRIAL (6%)	1.134,63 €
PROYECTO (10%)	1.891,04 €
TOTAL (IVA EXCLUIDO)	**24.394,45 €**
IVA (21%)	5.122,84 €
TOTAL	**29.517,29 €**

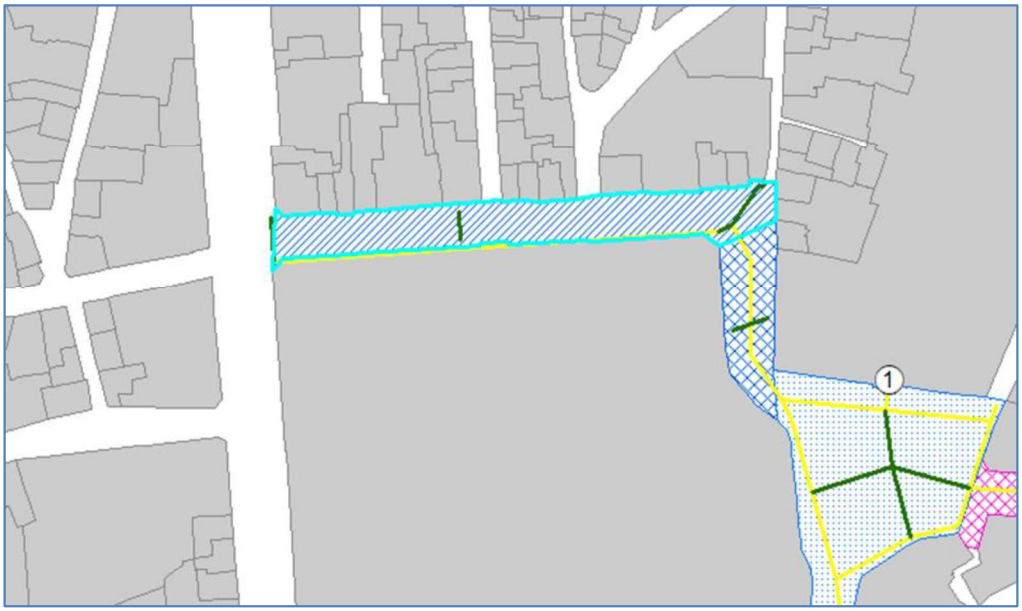
5.- Fichas de actuación

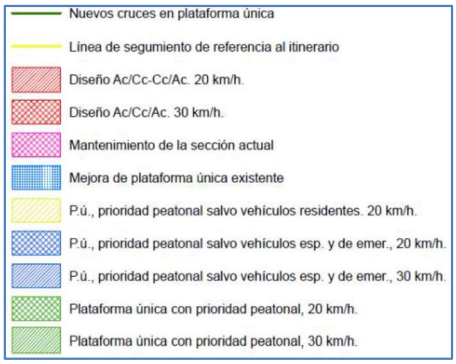
5.1.- Actuaciones en vías

ACT-01.- Calle Alemanes

ACT-01	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Alemanes
Dirección:	Calle Alemanes
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz
Dims. Aprox. (m):	140 x 12 m variables.
Sup. Aprox. (m^2):	1740,26 m^2
Tipo actuación:	Reurbanización y nuevo diseño de sección plataforma única
Prioridad:	Media
Consideraciones:	- Configuración actual de vía segregada de un solo sentido. - Vía limitada a 30 km/h. - Conecta la parte norte de la Catedral de Sevilla, en el patio de los Naranjos. - La zona que conecta la pared de la Catedral con la vía se encuentra escalonada.
Características de accesibilidad:	- Coexistencia actual de peatón con el paso de vehículos de todo tipo. - Pavimento adoquinado que imita el estilo de la zona centro de Sevilla. - No hay cruces transversales; los cruces longitudinales al recorrido no se encuentran formalizados. - En la acera de la fachada de la Catedral dispone de > 1,80 m. libre de paso, mientras que en la acera de enfrente el ancho varía debido a la ocupación temporal de terrazas y otros elementos que ocupan la vía. - En algunos puntos la calzada se ha sustituido por pavimento de adoquín y se ha elevado respecto a la calzada de aglomerado asfáltico de tramos anteriores. Sin embargo, este encuentro sigue manteniendo bordillos y la acera presenta un desnivel con respecto a la calzada.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Sección tipo A: Plataforma única. o Limitación de acceso a vehículos especiales, de emergencia y/o residentes. o Introducción de señalización de información y orientación al peatón. o Señalización de prioridad peatonal. o Eliminación de los pequeños bordillos y desniveles debidos a la configuración anterior. o Mantenimiento de la vía a 30 km/h. o Introducción de plazas de aparcamiento accesibles PMR. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía. o Creación de rampa de acceso a la facha de la Catedral. o Introducción de elementos de protección al peatón.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con ACT-02.
Plano de actuación	

ACT-01 Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Alemanes



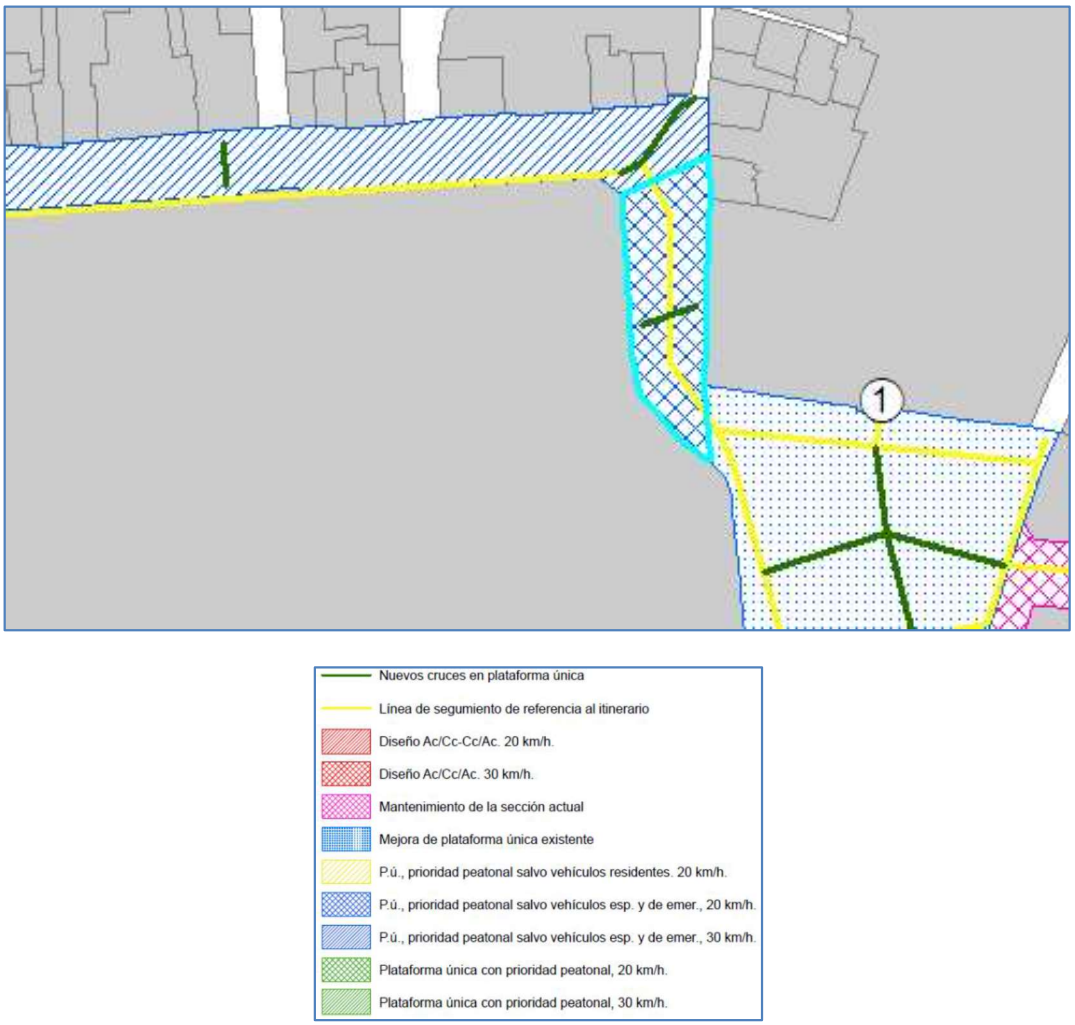


ACT-02.- Calle Cardenal Carlos Amigo

ACT-02	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Cardenal Carlos Amigo
Dirección:	Calle Cardenal Carlos Amigo
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz
Dims. Aprox. (m):	48x 14 m variables.
Sup. Aprox. (m^2):	682,04 m^2
Tipo actuación:	Reurbanización y nuevo diseño de sección plataforma única
Prioridad:	Media
Consideraciones:	- Configuración actual de vía segregada de un solo sentido. - Vía limitada a 20 km/h. - En ella se encuentra una de las entradas a la Giralda. - La zona que conecta la pared de la Catedral con la vía se encuentra escalonada.
Características de accesibilidad:	- Coexistencia actual de peatón con el paso de vehículos de todo tipo. - Pavimento adoquinado que imita el estilo de la zona centro de Sevilla. - No hay cruces transversales; los cruces longitudinales al recorrido no se encuentran formalizados. - En algunos puntos la calzada se ha sustituido por pavimento de adoquín y se ha elevado respecto a la calzada de aglomerado asfáltico de tramos anteriores. Sin embargo, este encuentro sigue manteniendo bordillos y la acera presenta un desnivel con respecto a la calzada.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Sección tipo A: Plataforma única. o Limitación de acceso a vehículos especiales, de emergencia y/o residentes. o Introducción de señalización de información y orientación al peatón. o Señalización de prioridad peatonal. o Eliminación de los pequeños bordillos y desniveles debidos a la configuración anterior. o Mantenimiento de la vía a 20 km/h. o Introducción de plazas de aparcamiento accesibles PMR. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía. o Creación de rampa de acceso a la entrada de la Giralda. o Introducción de elementos de protección al peatón en aquellos puntos que se considere necesario.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones ACT-01 y ACT-03.

ACT-02	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Cardenal Carlos Amigo

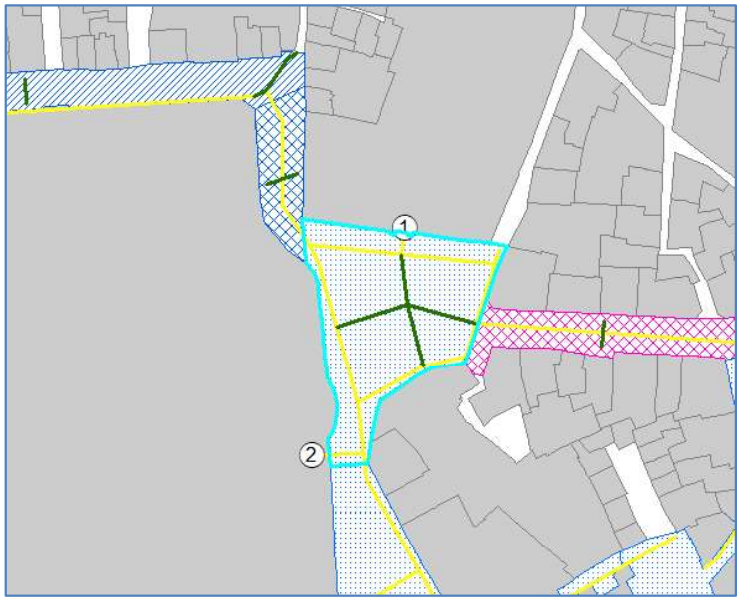
Plano de actuación

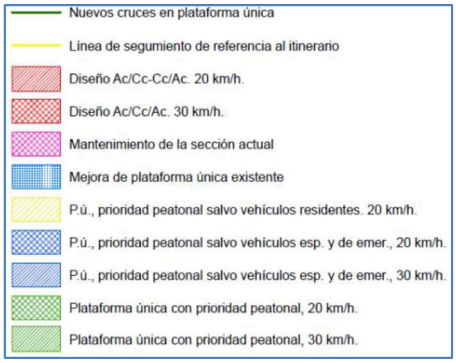


ACT-03.- Plaza Virgen de los Reyes

ACT-03	Mejora de plataforma única existente en Plaza Virgen de los Reyes.
Dirección:	Plaza Virgen de los Reyes
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz
Dims. Aprox. (m):	81x 61 m variables.
Sup. Aprox. (m^2):	2857,32 m^2
Tipo actuación:	Mejora de plataforma única existente
Prioridad:	Alta
Consideraciones:	- Configuración actual de plataforma única con viario segregado para vehículos especiales y de emergencia. - Vía limitada a 20 km/h., de carácter circular alrededor de la plaza. - En ella se encuentra una de las entradas a la Giralda.
Características de accesibilidad:	- Coexistencia actual de peatón con el paso de vehículos de emergencia, especiales y residentes de la zona. - Pavimento adoquinado que imita el estilo de la zona centro de Sevilla. - No hay cruces transversales; los cruces longitudinales al recorrido no se encuentran formalizados. - En algunos puntos la calzada se ha sustituido por pavimento de adoquín y se ha elevado respecto a la calzada de aglomerado asfáltico de tramos anteriores. Sin embargo, este encuentro sigue manteniendo bordillos y la acera presenta un desnivel con respecto a la calzada.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Sección tipo A: Plataforma única. o Introducción de señalización de información y orientación al peatón. o Señalización de prioridad peatonal. o Eliminación de los pequeños bordillos y desniveles debidos a la configuración anterior. o Mantenimiento de la vía a 20 km/h. o Introducción de plazas de aparcamiento accesibles PMR. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía. o Introducción de elementos de protección al peatón en aquellos puntos que se considere necesario.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones ACT-02, ACT-04 y ACT-23.
Plano de actuación	

ACT-03 Mejora de plataforma única existente en Plaza Virgen de los Reyes.

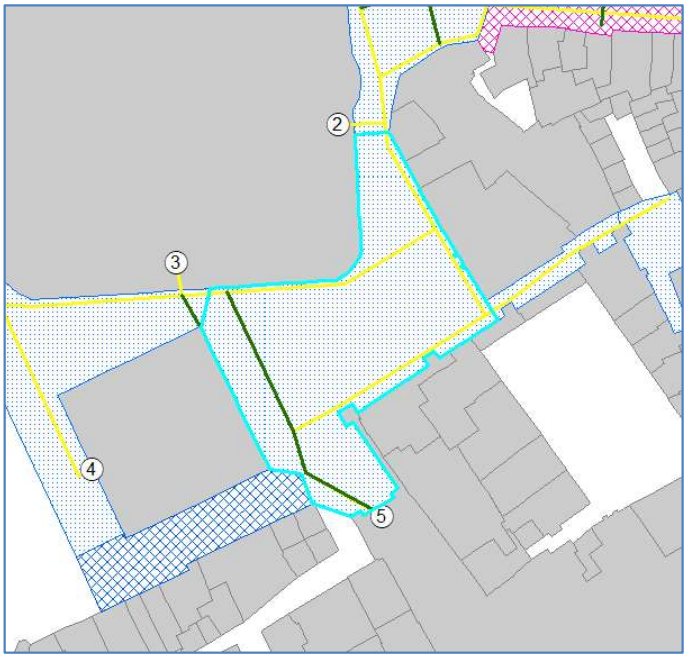


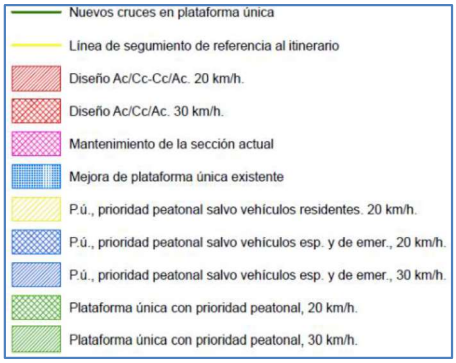


ACT-04.- Plaza del Triunfo

ACT-04	Mejora de plataforma única existente en Plaza del Triunfo
Dirección:	Plaza del Triunfo
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz
Dims. Aprox. (m):	150 x 90 m variables.
Sup. Aprox. (m^2):	6231,12 m^2
Tipo actuación:	Mejora de plataforma única existente
Prioridad:	Alta
Consideraciones:	- Configuración actual de plataforma única con viario segregado para vehículos especiales y de emergencia. - Vía de prioridad peatonal con único paso de vehículos de emergencia, especiales y residentes. - En ella se encuentra la entrada al Alcázar de Sevilla.
Características de accesibilidad:	- Coexistencia actual de peatón con el paso de vehículos de emergencia, especiales y residentes de la zona. - Pavimento adoquinado que imita el estilo de la zona centro de Sevilla. - No hay cruces transversales; los cruces longitudinales al recorrido no se encuentran formalizados. - En algunos puntos la calzada se ha sustituido por pavimento de adoquín y se ha elevado respecto a la calzada de aglomerado asfáltico de tramos anteriores. Sin embargo, este encuentro sigue manteniendo bordillos y la acera presenta un desnivel con respecto a la calzada.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Sección tipo A: Plataforma única. o Introducción de señalización de información y orientación al peatón. o Señalización de prioridad peatonal. o Eliminación de los pequeños bordillos y desniveles debidos a la configuración anterior. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía. o Introducción de elementos de protección al peatón en aquellos puntos que se considere necesario.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones ACT-03, ACT-05, ACT-06 y ACT-07.
Plano de actuación	

ACT-04 Mejora de plataforma única existente en Plaza del Triunfo

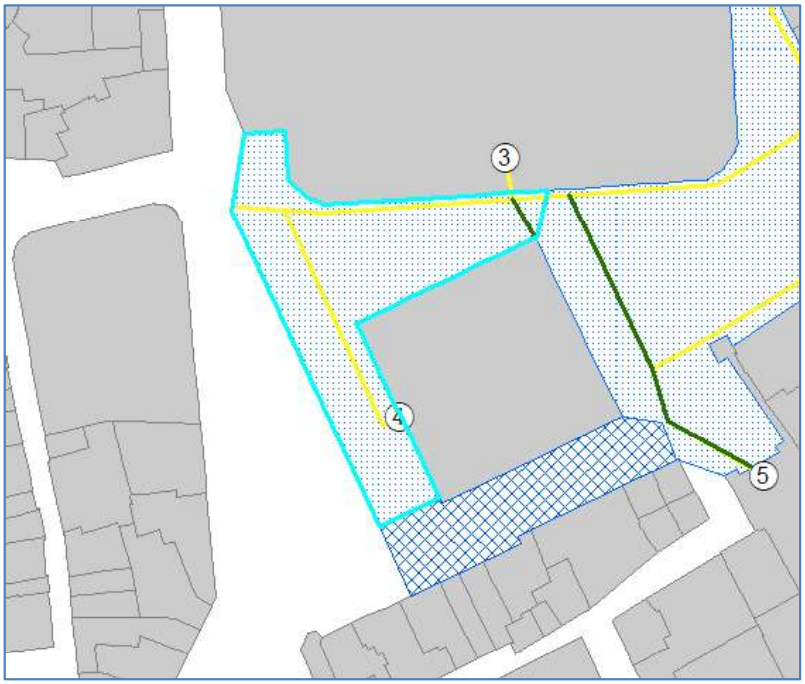


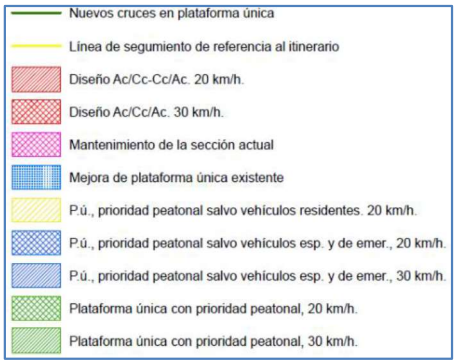


ACT-05.- Calle Fray Ceferino González

ACT-05	Mejora de plataforma única existente en Calle Fray Ceferino González
Dirección:	Calle Fray Ceferino González
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz
Dims. Aprox. (m):	87 x 22 m variables.
Sup. Aprox. (m^2):	3574,98 m^2
Tipo actuación:	Mejora de plataforma única existente
Prioridad:	Media
Consideraciones:	- Configuración actual de plataforma única con viario segregado para vehículos especiales y de emergencia. - Vía de prioridad peatonal con único paso de vehículos de emergencia, especiales y residentes. - Ocupación de vía temporal de ciertos elementos como stands, casetas, etc… - En ella se encuentra la entrada al Archivo de Indias y a la Catedral (puerta sur).
Características de accesibilidad:	- Coexistencia actual de peatón con el paso de vehículos de emergencia, especiales y residentes de la zona. - Pavimento adoquinado que imita el estilo de la zona centro de Sevilla. - No hay cruces transversales; los cruces longitudinales al recorrido no se encuentran formalizados. - En algunos puntos la calzada se ha sustituido por pavimento de adoquín y se ha elevado respecto a la calzada de aglomerado asfáltico de tramos anteriores. Sin embargo, este encuentro sigue manteniendo bordillos y la acera presenta un desnivel con respecto a la calzada.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Sección tipo A: Plataforma única. o Introducción de señalización de información y orientación al peatón. o Señalización de prioridad peatonal. o Eliminación de los pequeños bordillos y desniveles debidos a la configuración anterior. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones ACT-04 y ACT-06.
Plano de actuación	

ACT-05 Mejora de plataforma única existente en Calle Fray Ceferino González

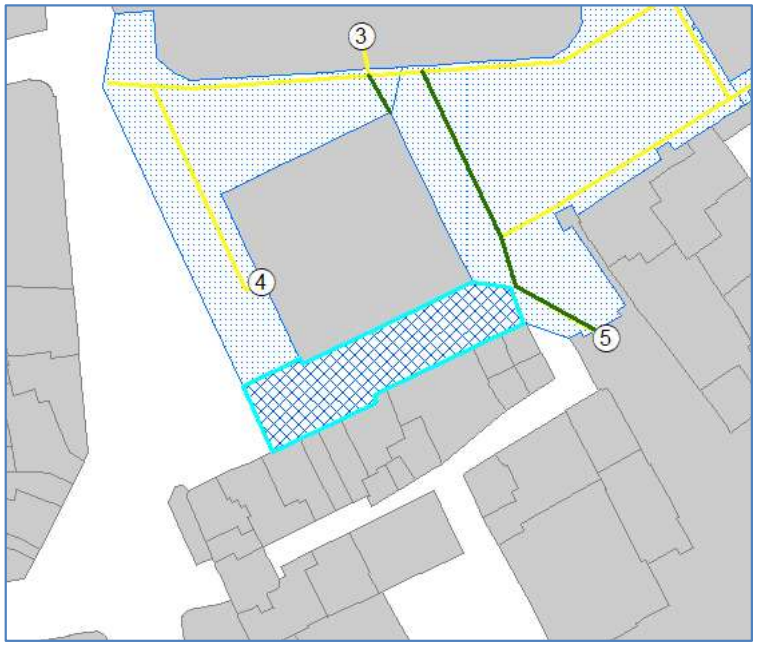


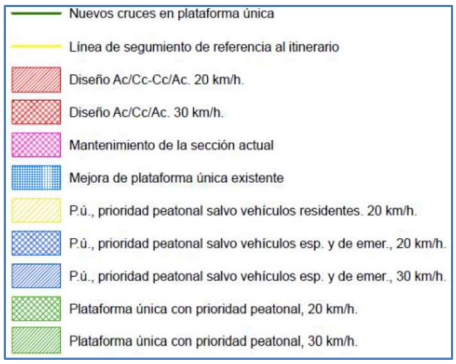


ACT-06.- Calle Santo Tomás

ACT-06	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única en Calle Santo Tomás
Dirección:	Calle Santo Tomás
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz
Dims. Aprox. (m):	83 x 18 m variables.
Sup. Aprox. (m^2):	1546,90 m^2
Tipo actuación:	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única
Prioridad:	Media
Consideraciones:	- Configuración actual de vía segregada de un solo sentido limitada a 20 km/h, con aparcamiento en el margen izquierdo de la calzada para residentes del área.
Características de accesibilidad:	- Coexistencia actual de peatón con el paso de vehículos de emergencia, especiales y residentes de la zona. - Pavimento adoquinado que imita el estilo de la zona centro de Sevilla. - No hay cruces transversales; los cruces longitudinales al recorrido no se encuentran formalizados. - En algunos puntos la calzada se ha sustituido por pavimento de adoquín y se ha elevado respecto a la calzada de aglomerado asfáltico de tramos anteriores. Sin embargo, este encuentro sigue manteniendo bordillos y la acera presenta un desnivel con respecto a la calzada.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Sección tipo A: Plataforma única. o Introducción de señalización de información y orientación al peatón. o Señalización de prioridad peatonal. o Eliminación de los pequeños bordillos y desniveles debidos a la configuración anterior. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones ACT-04 y ACT-05.
Plano de actuación	

ACT-06 Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única en Calle Santo Tomás

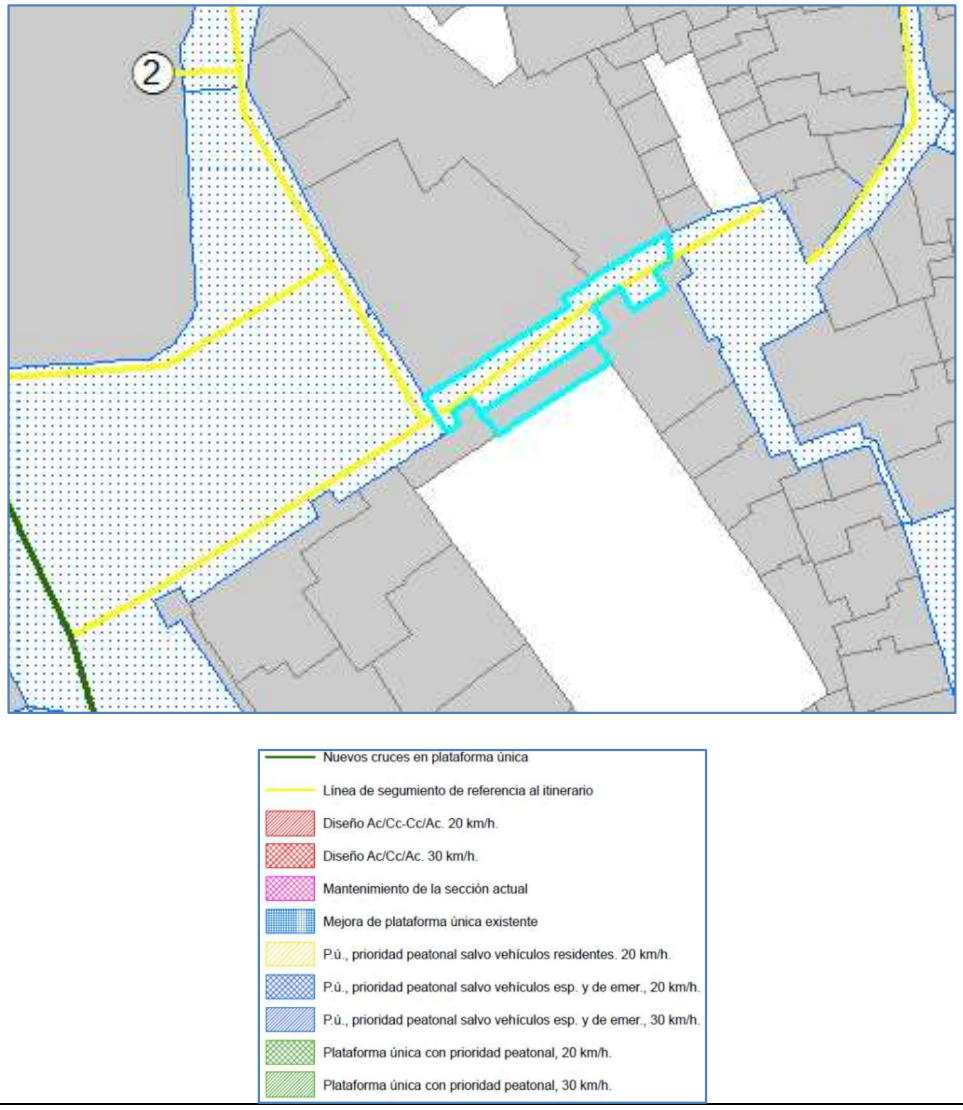




ACT-07.- Calle Joaquín Romero Murube

ACT-07	Mejora de plataforma única existente en Calle Joaquín Romero Murube
Dirección:	Calle Joaquín Romero Murube
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz
Dims. Aprox. (m):	55 x 5 m variables.
Sup. Aprox. (m^2):	408,13 m^2
Tipo actuación:	Mejora de plataforma única existente
Prioridad:	Baja
Consideraciones:	- Configuración actual de plataforma única de prioridad exclusivamente peatonal. - Conecta la zona norte del Alcázar con la Plaza Santa Cruz y calle Rodrigo Caro.
Características de accesibilidad:	- Prioridad peatonal exclusiva. Zona turística de paso. - Pavimento adoquinado que imita el estilo de la zona centro de Sevilla. - No hay cruces transversales; los cruces longitudinales al recorrido no se encuentran formalizados. - Zona de banda libre de paso > 1,80 m.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Sección tipo A: Plataforma única. o Introducción de señalización de información y orientación al peatón. o Señalización de prioridad peatonal. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones ACT-04 y ACT-08.
Plano de actuación	

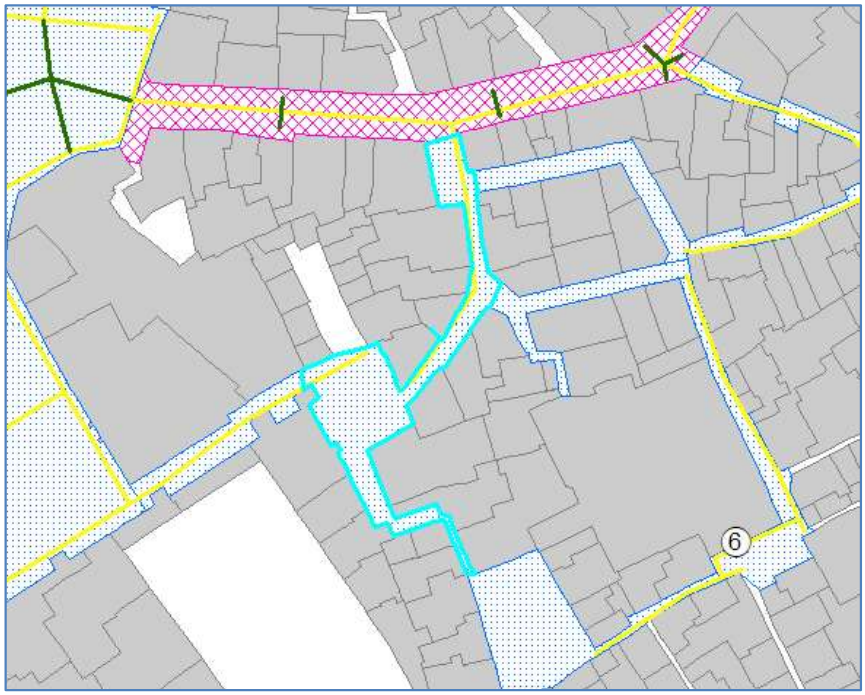
ACT-07 Mejora de plataforma única existente en Calle Joaquín Romero Murube

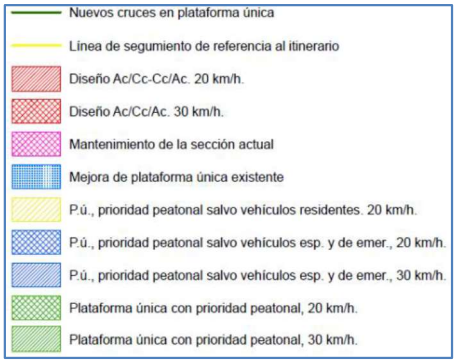


ACT-08.- Calle Rodrigo Caro

ACT-08	Mejora de plataforma única existente en Calle Rodrigo Caro
Dirección:	Calle Rodrigo Caro
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz
Dims. Aprox. (m):	143 x 5 m variables.
Sup. Aprox. (m^2):	1321,47 m^2
Tipo actuación:	Mejora de plataforma única existente
Prioridad:	Baja
Consideraciones:	- Configuración actual de plataforma única de prioridad peatonal salvo en unos pequeños tramos de velocidad limitada a 20 km/h. - Tiene una única acera, con pavimento en buen estado. - Tiene carácter continuo en prácticamente toda su longitud. - La orientación en la línea de fachada es se pierde en algunos tramos.
Características de accesibilidad:	- La anchura del tramo es variable, de entre 8 y 2 metros, pudiendo existir estrechamientos puntuales y obstáculos en la vía. - Es segura debido a la baja presencia de vehículos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Sección tipo A: Plataforma única. o Introducción de señalización de información y orientación al peatón. o Señalización de prioridad peatonal. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones ACT-07, ACT-10, ACT-12, ACT-15, ACT-16 y ACT-23.
Plano de actuación	

ACT-08 Mejora de plataforma única existente en Calle Rodrigo Caro

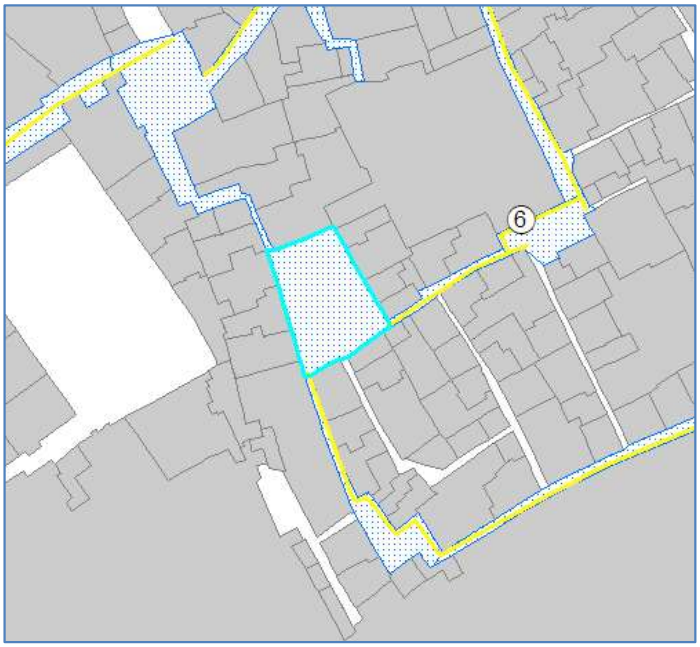


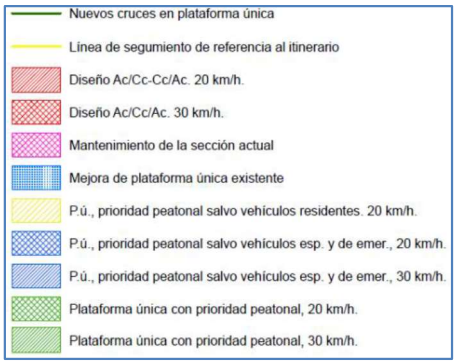


ACT-09.- Plaza de Doña Elvira

ACT-09	Mejora de plataforma única existente en Plaza de Doña Elvira
Dirección:	Plaza de Doña Elvira
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz
Dims. Aprox. (m):	35 x 24 m variables.
Sup. Aprox. (m^2):	859,50 m^2
Tipo actuación:	Mejora de plataforma única existente
Prioridad:	Baja
Consideraciones:	- Configuración actual de plataforma única de prioridad peatonal. - Área de estancia ajardinada y con árboles ubicada en el centro de Sevilla. - Tiene una única acera, con pavimento en buen estado. - Tiene carácter continuo en prácticamente toda su longitud. - En algunos tramos existe ocupación de vía tales como terrazas o elementos comerciales.
Características de accesibilidad:	- En algunos tramos existe bordillos con aceras de < 1,80 m., ampliándose a esa medida en los tramos centrales de la vía. - En el centro de la plaza se encuentran bancos y una zona ajardinada. - Es segura debido a la nula presencia de vehículos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Sección tipo A: Plataforma única. o Introducción de señalización de información y orientación al peatón. o Señalización de prioridad peatonal. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones ACT-08, ACT-10 y ACT-12.
Plano de actuación	

ACT-09 Mejora de plataforma única existente en Plaza de Doña Elvira





ACT-10.- Calle de la Vida

ACT-10	Mejora de plataforma única existente en Calle de la Vida
Dirección:	Calle de la Vida
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz
Dims. Aprox. (m):	73 x 1,6 m variables.
Sup. Aprox. (m^2):	336,99 m^2
Tipo actuación:	Mejora de plataforma única existente
Prioridad:	Baja
Consideraciones:	- Configuración actual de plataforma única de prioridad peatonal. - Tiene una única acera, con pavimento en buen estado. - Tiene carácter continuo en prácticamente toda su longitud. - En algunos tramos existe ocupación de vía tales como terrazas o elementos comerciales.
Características de accesibilidad:	- En algunos tramos > 1,80 m. debido a la configuración de la calle, sin posibilidad de ampliación de la misma (ajustes razonables). - Zona de alto tránsito y recurrente entrada a negocios de varios tipos. - Es segura debido a la nula presencia de vehículos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Sección tipo A: Plataforma única. o Introducción de señalización de información y orientación al peatón. o Señalización de prioridad peatonal. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones ACT-09 y ACT-10.
Plano de actuación	

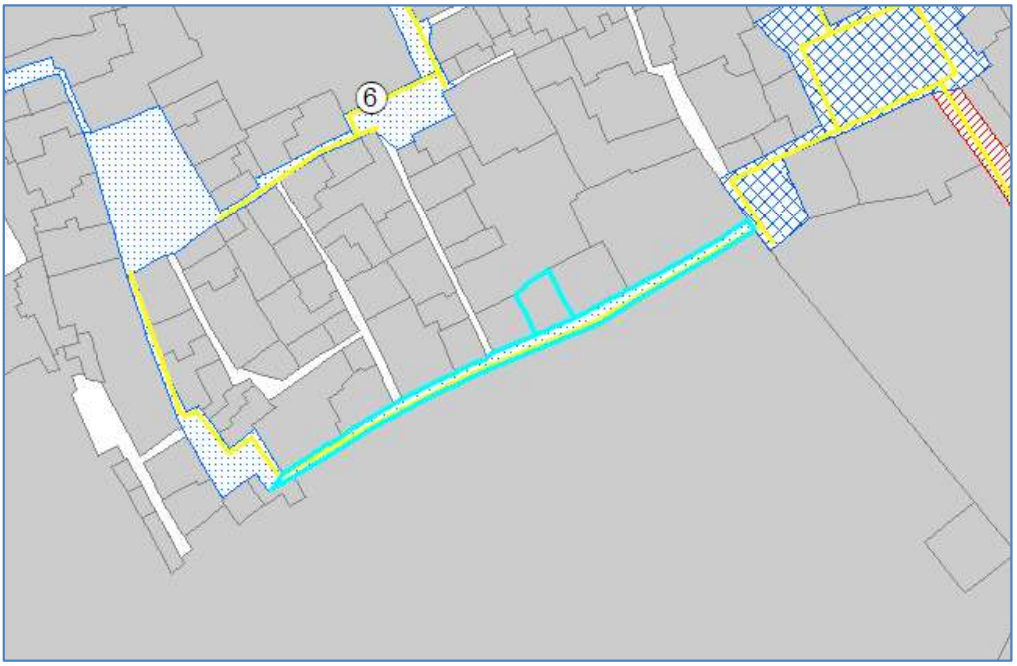
ACT-10 Mejora de plataforma única existente en Calle de la Vida

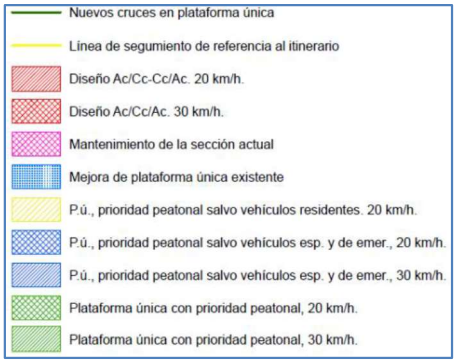


ACT-11.- Callejón del Agua

ACT-11	Mejora de plataforma única existente en Callejón del Agua
Dirección:	Callejón del Agua
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz
Dims. Aprox. (m):	139 x 3,5 m variables.
Sup. Aprox. (m^2):	421,53 m^2
Tipo actuación:	Mejora de plataforma única existente
Prioridad:	Baja
Consideraciones:	- Configuración actual de plataforma única de prioridad peatonal. - Tiene una única acera, con pavimento en buen estado. - Tiene carácter continuo en prácticamente toda su longitud. - En algunos tramos existe ocupación de vía tales como terrazas o elementos comerciales.
Características de accesibilidad:	- La mayoría del recorrido dispone de > 1,80 m. libres de paso. - Zona de alto tránsito y recurrente entrada a negocios de varios tipos. - Es segura debido a la nula presencia de vehículos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Sección tipo A: Plataforma única. o Introducción de señalización de información y orientación al peatón. o Señalización de prioridad peatonal. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones ACT-10 y ACT-21.
Plano de actuación	

ACT-11 Mejora de plataforma única existente en Callejón del Agua



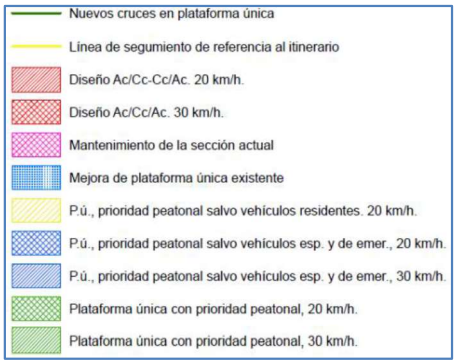


ACT-12.- Calle Gloria

ACT-12	Mejora de plataforma única existente en Calle Gloria
Dirección:	Calle Gloria
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz
Dims. Aprox. (m):	39x 2,5 m variables.
Sup. Aprox. (m^2):	98,67 m^2
Tipo actuación:	Mejora de plataforma única existente
Prioridad:	Baja
Consideraciones:	- Configuración actual de plataforma única de prioridad peatonal. - Tiene una única acera, con pavimento en buen estado. - Tiene carácter continuo en prácticamente toda su longitud.
Características de accesibilidad:	- La mayoría del recorrido dispone de > 1,80 m. libres de paso. - Zona de alto tránsito y recurrente entrada a negocios de varios tipos. - Es segura debido a la nula presencia de vehículos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Sección tipo A: Plataforma única. o Introducción de señalización de información y orientación al peatón. o Señalización de prioridad peatonal. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones ACT-09 y ACT-13.
Plano de actuación	

ACT-12 Mejora de plataforma única existente en Calle Gloria





ACT-13.- Plaza de los Venerables

ACT-13	Mejora de plataforma única existente en Plaza de los Venerables
Dirección:	Plaza de los Venerables
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz
Dims. Aprox. (m):	27 x 12 m variables.
Sup. Aprox. (m^2):	296,50 m^2
Tipo actuación:	Mejora de plataforma única existente
Prioridad:	Baja
Consideraciones:	- Configuración actual de plataforma única de prioridad peatonal. - Tiene una única acera, con pavimento en buen estado. - Tiene carácter continuo en prácticamente toda su longitud. - Ocupación de vía por terrazas y comercios. - Da acceso a la entrada del Hospital de Venerables Sacerdotes.
Características de accesibilidad:	- La mayoría del recorrido dispone de > 1,80 m. libres de paso. - Zona de alto tránsito y recurrente entrada a negocios de varios tipos. - Es segura debido a la nula presencia de vehículos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Sección tipo A: Plataforma única. o Introducción de señalización de información y orientación al peatón. o Señalización de prioridad peatonal. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones ACT-12 y ACT-14.
Plano de actuación	

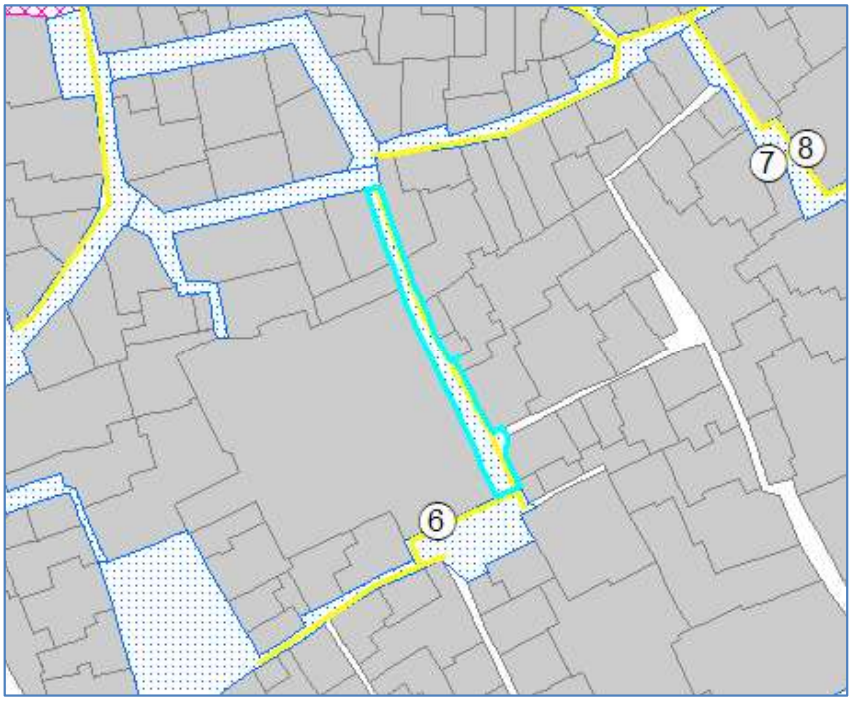
ACT-13 Mejora de plataforma única existente en Plaza de los Venerables

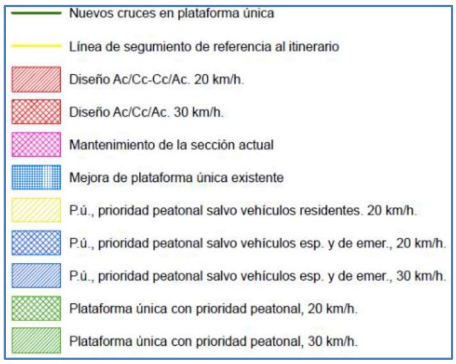


ACT-14.- Calle Jamerdana

ACT-14	Mejora de plataforma única existente en Calle Jamerdana
Dirección:	Calle Jamerdana
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz
Dims. Aprox. (m):	72 x 3,2 m variables.
Sup. Aprox. (m^2):	296,39 m^2
Tipo actuación:	Mejora de plataforma única existente
Prioridad:	Baja
Consideraciones:	- Configuración actual de plataforma única de prioridad peatonal. - Tiene una única acera, con pavimento en buen estado. - Tiene carácter continuo en prácticamente toda su longitud. - Ocupación de vía por comercios.
Características de accesibilidad:	- La mayoría del recorrido dispone de > 1,80 m. libres de paso. - Zona de alto tránsito y recurrente entrada a negocios de varios tipos. - Es segura debido a la nula presencia de vehículos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Sección tipo A: Plataforma única. o Introducción de señalización de información y orientación al peatón. o Señalización de prioridad peatonal. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones ACT-13 y ACT-15.
Plano de actuación	

ACT-14 Mejora de plataforma única existente en Calle Jamerdana

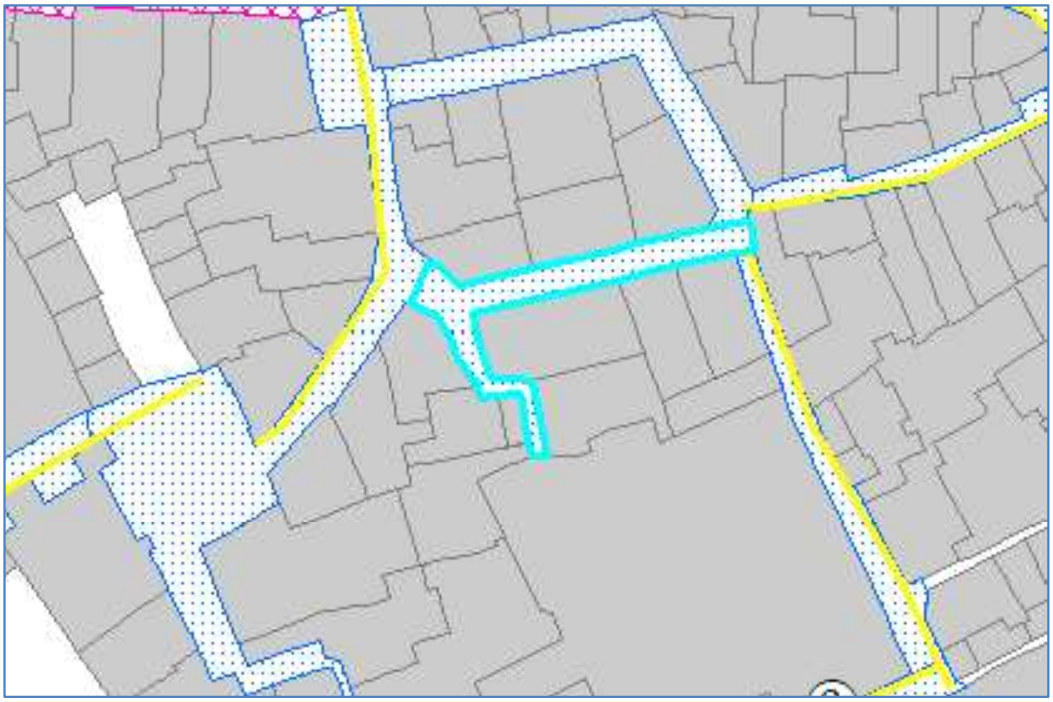




ACT-15.- Pasaje de Andreu

ACT-15	Mejora de plataforma única existente en Pasaje de Andreu
Dirección:	Pasaje de Andreu
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz
Dims. Aprox. (m):	53 x 4,6 m variables.
Sup. Aprox. (m^2):	363,87 m^2
Tipo actuación:	Mejora de plataforma única existente
Prioridad:	Baja
Consideraciones:	- Configuración actual de plataforma única con paso de vehículos a 20 km/h. - Tiene una única acera, con pavimento en buen estado. - Tiene carácter continuo en prácticamente toda su longitud. - Ocupación de vía por comercios.
Características de accesibilidad:	- La mayoría del recorrido dispone de > 1,80 m. libres de paso. - Zona de alto tránsito y recurrente entrada a negocios de varios tipos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Sección tipo A: Plataforma única. o Introducción de señalización de información y orientación al peatón. o Señalización de prioridad peatonal. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía. o Mantenimiento de zona de prioridad peatonal con limitación a 20 km/h.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones ACT-08, ACT-14 y ACT-16.
Plano de actuación	

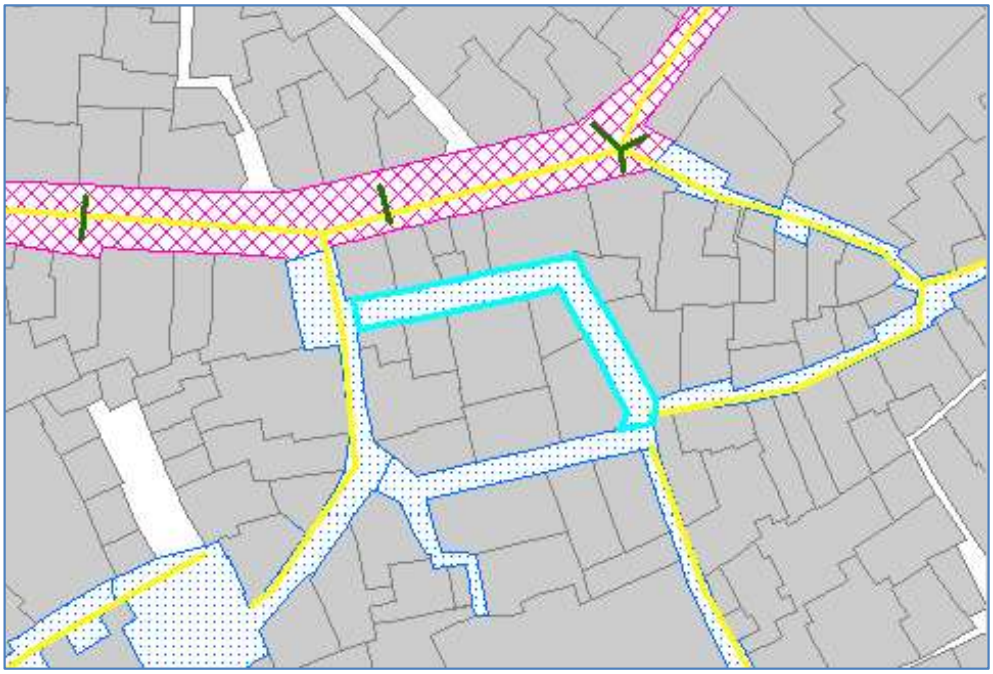
ACT-15 Mejora de plataforma única existente en Pasaje de Andreu

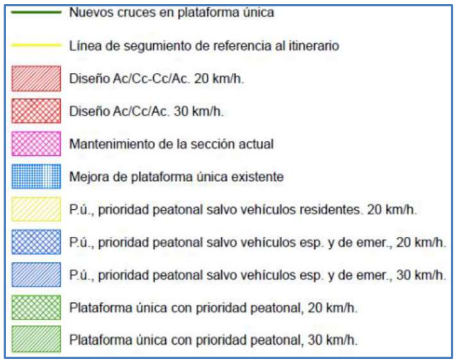


ACT-16.- Pasaje de Vila

ACT-16	Mejora de plataforma única existente en Pasaje de Vila
Dirección:	Pasaje de Vila
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz
Dims. Aprox. (m):	76x 5,6 m variables.
Sup. Aprox. (m^2):	442,11 m^2
Tipo actuación:	Mejora de plataforma única existente
Prioridad:	Baja
Consideraciones:	- Configuración actual de plataforma única con paso de vehículos a 20 km/h. - Tiene una única acera, con pavimento en buen estado. - Tiene carácter continuo en prácticamente toda su longitud. - Ocupación de vía por comercios.
Características de accesibilidad:	- La mayoría del recorrido dispone de > 1,80 m. libres de paso. - Zona de alto tránsito y recurrente entrada a negocios de varios tipos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Sección tipo A: Plataforma única. o Introducción de señalización de información y orientación al peatón. o Señalización de prioridad peatonal. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía. o Mantenimiento de zona de prioridad peatonal con limitación a 20 km/h.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones ACT-08, ACT-15 y ACT-17.
Plano de actuación	

ACT-16 Mejora de plataforma única existente en Pasaje de Vila



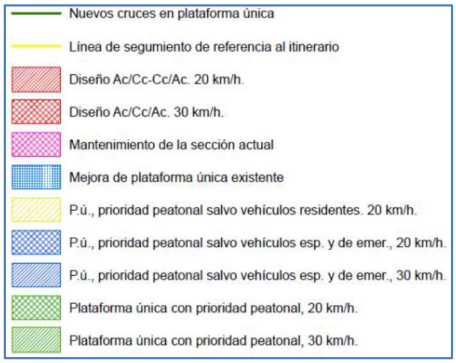


ACT-17.- Calle Ximénez de Enciso

ACT-17	Mejora de plataforma única existente en Calle Ximénez de Enciso
Dirección:	Calle Ximénez de Enciso
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz
Dims. Aprox. (m):	163 x 3,4 m variables.
Sup. Aprox. (m^2):	499,23 m^2
Tipo actuación:	Mejora de plataforma única existente
Prioridad:	Baja
Consideraciones:	- Configuración actual de plataforma única con prioridad peatonal. - Tiene una única acera, con pavimento en buen estado. - Tiene carácter continuo en prácticamente toda su longitud. - Ocupación de vía por comercios.
Características de accesibilidad:	- La mayoría del recorrido dispone de > 1,80 m. libres de paso, aunque en algunos tramos se estrecha. - Zona de alto tránsito y recurrente entrada a negocios de varios tipos. - Es segura debido a la nula presencia de vehículos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Sección tipo A: Plataforma única. o Introducción de señalización de información y orientación al peatón. o Señalización de prioridad peatonal. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones ACT-16, ACT-18, ACT-19 y ACT-25.
Plano de actuación	

ACT-17 Mejora de plataforma única existente en Calle Ximénez de Enciso



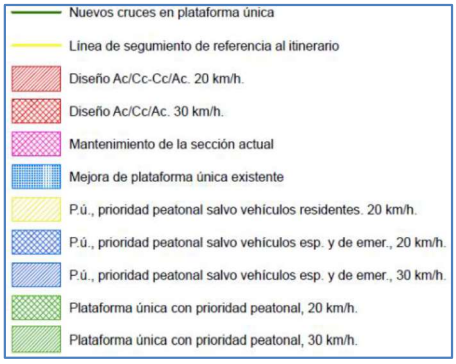


ACT-18.- Calle Santa Teresa

ACT-18	Mejora de plataforma única existente en Calle Santa Teresa
Dirección:	Calle Santa Teresa
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz
Dims. Aprox. (m):	97 x 3,5 m variables.
Sup. Aprox. (m^2):	427,38 m^2
Tipo actuación:	Mejora de plataforma única existente
Prioridad:	Baja
Consideraciones:	- Configuración actual de plataforma única con prioridad peatonal. - Tiene una única acera, con pavimento en buen estado. - Tiene carácter continuo en prácticamente toda su longitud. - Ocupación de vía por comercios. - Acceso a la Casa Museo de Murillo y al Convento de las Teresas.
Características de accesibilidad:	- La mayoría del recorrido dispone de > 1,80 m. libres de paso, aunque en algunos tramos se estrecha. - Zona de tránsito medio y recurrente entrada a negocios de varios tipos. - Es segura debido a la nula presencia de vehículos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Sección tipo A: Plataforma única. o Introducción de señalización de información y orientación al peatón. o Señalización de prioridad peatonal. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones ACT-17 y ACT-20.
Plano de actuación	

ACT-18 Mejora de plataforma única existente en Calle Santa Teresa

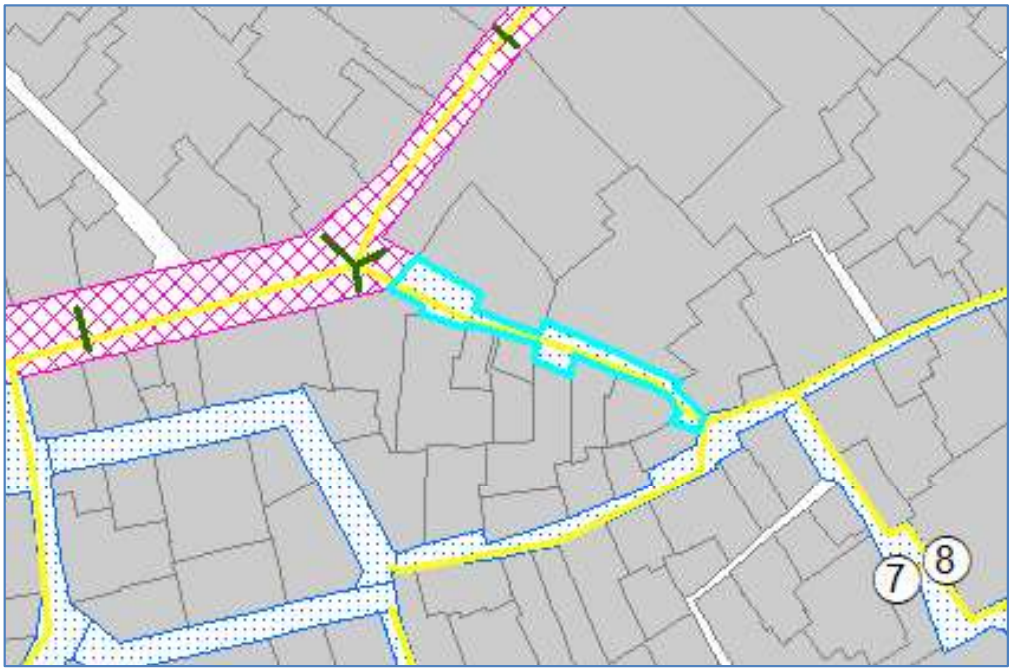


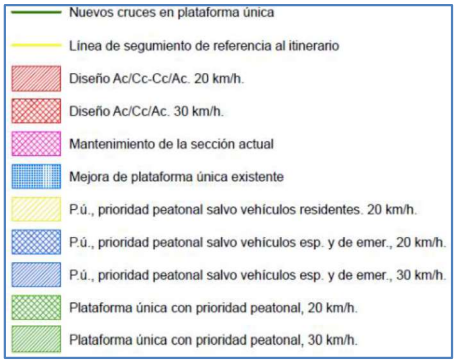


ACT-19.- Calle Mesón del Moro

ACT-19	Mejora de plataforma única existente en Calle Mesón del Moro
Dirección:	Calle Mesón del Moro
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz
Dims. Aprox. (m):	63 x 4 m variables.
Sup. Aprox. (m^2):	241,30 m^2
Tipo actuación:	Mejora de plataforma única existente
Prioridad:	Media
Consideraciones:	- Configuración actual de plataforma única con prioridad peatonal. - Tiene una única acera, con pavimento en buen estado. - Tiene carácter continuo en prácticamente toda su longitud. - Ocupación de vía por comercios y terrazas.
Características de accesibilidad:	- La mayoría del recorrido dispone de > 1,80 m. libres de paso, aunque en algunos tramos se estrecha. - Zona de tránsito medio y recurrente entrada a negocios de varios tipos. - Es segura debido a la nula presencia de vehículos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Sección tipo A: Plataforma única. o Introducción de señalización de información y orientación al peatón. o Señalización de prioridad peatonal. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones ACT-17 y ACT-23.
Plano de actuación	

ACT-19 Mejora de plataforma única existente en Calle Mesón del Moro

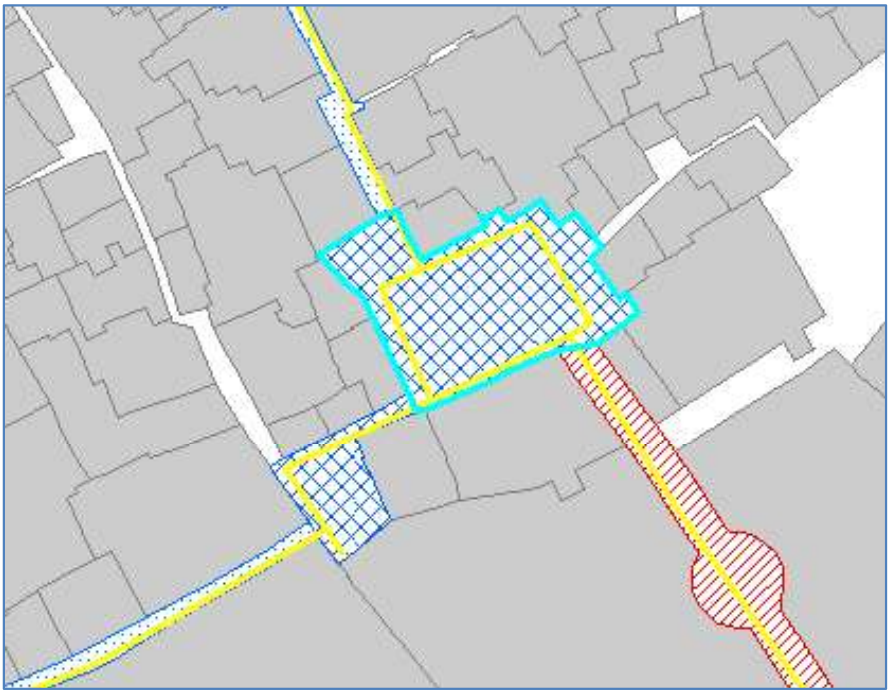




ACT-20.- Plaza de Santa Cruz

ACT-20	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única en Plaza de Santa Cruz
Dirección:	Plaza de Santa Cruz
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz
Dims. Aprox. (m):	26 x 45 m variables.
Sup. Aprox. (m^2):	1291,56 m^2
Tipo actuación:	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única
Prioridad:	Media
Consideraciones:	- Configuración actual de plaza elíptica con carril de un sentido y aceras con bordillos. - Tiene carácter continuo en prácticamente toda su longitud. - Velocidad limitada a 20 km/h.
Características de accesibilidad:	- Hay tramos de acera con anchura inferior a 1,80 m, con pavimento irregular, priorizando los vehículos antes que a los peatones. - Estrechamiento de menos de 0,90 m. en la conexión de la Plaza de Santa Cruz con Plaza Alfaro.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Sección tipo A: Plataforma única. o Introducción de señalización de información y orientación al peatón. o Señalización de prioridad peatonal. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía. o Eliminación de obstáculos y bordillos. o Mantenimiento del límite de velocidad a 20 km/h.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones ACT-18, ACT-21 y ACT-22.
Plano de actuación	

ACT-20 Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única en Plaza de Santa Cruz



ACT-21.- Plaza de Alfaro

ACT-21	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única en Plaza de Alfaro
Dirección:	Plaza de Alfaro
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz
Dims. Aprox. (m):	28 x 21 m variables.
Sup. Aprox. (m^2):	344,87 m^2
Tipo actuación:	Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única
Prioridad:	Media
Consideraciones:	- Configuración actual de plaza rectangular sin salida a vehículos. - Tiene carácter continuo en prácticamente toda su longitud. - Velocidad limitada a 20 km/h.
Características de accesibilidad:	- Hay tramos de acera con anchura inferior a 1,80 m, con pavimento irregular, priorizando los vehículos antes que a los peatones. - Estrechamiento de menos de 0,90 m. en la conexión de la Plaza de Santa Cruz con Plaza Alfaro.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Sección tipo A: Plataforma única. o Introducción de señalización de información y orientación al peatón. o Señalización de prioridad peatonal. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía. o Eliminación de obstáculos y bordillos. o Mantenimiento del límite de velocidad a 20 km/h.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones ACT-11 y ACT-20.
Plano de actuación	

ACT-21 Reurbanización y nuevo diseño de sección, plataforma única en Plaza de Alfaro

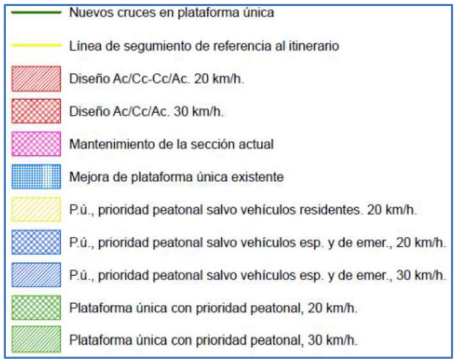


ACT-22.- Calle Nicolás Antonio

ACT-22	Mejora de vía segregada existente en Calle Nicolás Antonio
Dirección:	Calle Nicolás Antonio
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz
Dims. Aprox. (m):	149 x 4 m variables.
Sup. Aprox. (m^2):	1265,95 m^2
Tipo actuación:	Mejora de vía segregada existente
Prioridad:	Baja
Consideraciones:	- Conecta la Avenida de Menéndez Pelayo con el casco histórico de Sevilla. - Vía segregada actual de doble sentido caracterizada por la baja afluencia de tráfico, limitándose a residentes y vehículos de reparto y/o transporte, limitada a 20 km/h.
Características de accesibilidad:	- Tramos sin acera, comparte el vehículo y el peatón el mismo espacio. - Pavimento adoquinado. - No dispone de línea de fachada definida.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Sección tipo B: Vía segregada. o Introducción de señalización de información y orientación al peatón. o Señalización de prioridad peatonal. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía. o Creación de dos aceras a ambos lados de la calle. o Eliminación de la zona de aparcamiento de uno de los márgenes.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones ACT-21.
Plano de actuación	

ACT-22 Mejora de vía segregada existente en Calle Nicolás Antonio



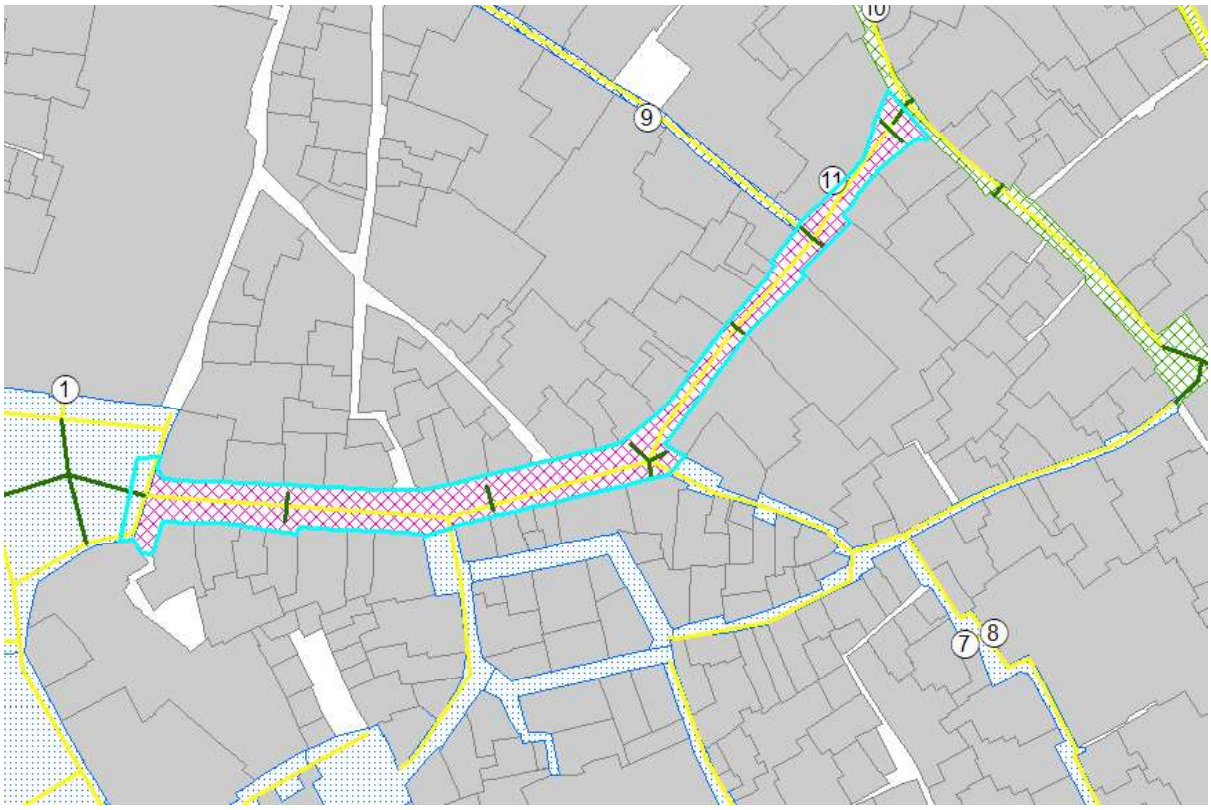


ACT-23.- Calle Mateos Gago

ACT-23	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Mateos Gago
Dirección:	Calle Mateos Gago
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz
Dims. Aprox. (m):	374 x 11 m
Sup. Aprox. (m^2):	2988 m^2
Tipo actuación:	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única
Prioridad:	Alta
Consideraciones:	- La calle Mateos Gago conecta y hace de eje transversal entre los monumentos más visitados de Sevilla (Giralda, Catedral y Alcázares Reales) con el casco histórico de la ciudad. - Presenta en la actualidad una zona de tráfico restringido (limitado a 20 km/h) donde predominan las terrazas de los bares y restaurantes de la zona. - Calle muy concurrida tanto de día como de noche. - Acceso a la Casa Salinas.
Características de accesibilidad:	- Las aceras presentan anchuras por lo general inferiores a 1,5 m, especialmente en la zona de terrazas, donde se estrecha e invaden gran parte de la acera.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Mantenimiento de la sección actual debido a reciente reforma en el espacio. o Reforzar el itinerario peatonal accesible. o Desplazamiento o paliación de los elementos que provocan estrechamiento en la acera. o Planteamiento global en toda la Avenida para ubicación de banda de elementos de mobiliario urbano, infraestructuras, señalización, etc. en borde ext. de la acera garantizando anchura mínima de 1,80 m y seguimiento del itinerario sin obstáculos. o Introducción de pavimento podotáctil, tanto de advertencia como direccional.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones en ACT-03, ACT-08, ACT-19, ACT-24 y ACT-25.

ACT-23 Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Mateos Gago

Plano de actuación



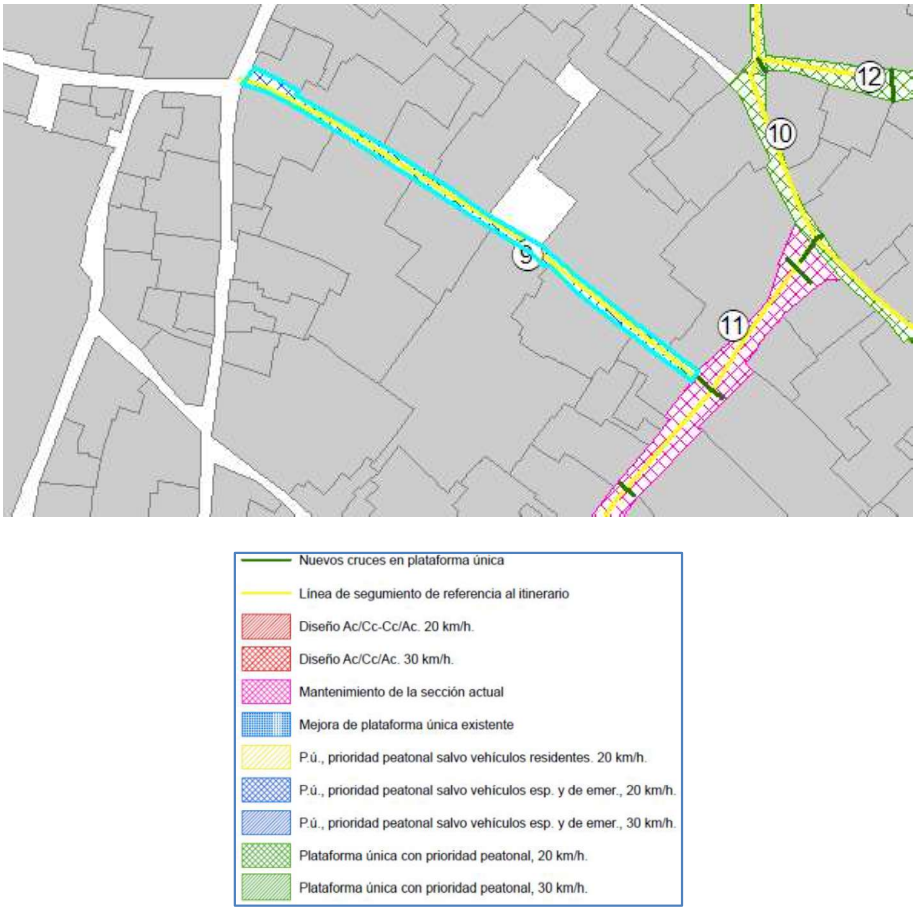
- Nuevos cruces en plataforma única
- Línea de segumiento de referencia al itinerario
- Diseño Ac/Cc-Cc/Ac. 20 km/h.
- Diseño Ac/Cc/Ac. 30 km/h.
- Mantenimiento de la sección actual
- Mejora de plataforma única existente
- P.ú., prioridad peatonal salvo vehículos residentes. 20 km/h.
- P.ú., prioridad peatonal salvo vehículos esp. y de emer., 20 km/h.
- P.ú., prioridad peatonal salvo vehículos esp. y de emer., 30 km/h.
- Plataforma única con prioridad peatonal, 20 km/h.
- Plataforma única con prioridad peatonal, 30 km/h.

ACT-24.- Calle Guzmán el Bueno

ACT-24	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Guzmán el Bueno
Dirección:	Calle de Guzmán el Bueno
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz
Dims. Aprox. (m):	138 x 3,00 m
Sup. Aprox. (m^2):	438 m^2
Tipo actuación:	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única
Prioridad:	Bajo
Consideraciones:	- Calle perpendicular a la calle Mateos Gago. - Conecta el centro transversal del casco histórico con la Casa de Olea. - Configuración de vía segregada de único sentido con dos aceras de menos de 0,90 m. de ancho. - Calle limitada a 20 km/h.
Características de accesibilidad:	- No dispone de aceras de más de 1,80 m. a lo largo de todo su recorrido, ocasionando muchas veces que el peatón tenga que invadir la calzada para transitar. - Dispone de referencia al itinerario debido a su uniformidad a lo largo de todo el recorrido.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Reurbanización y diseño de nueva plataforma única, pasando de vía segregada a espacio compartido con el peatón. o Ampliación de aceras hasta anchura mínima libre 1,80 m. o Restricción del tráfico rodado a residentes y vehículos de emergencia. o Introducción de medidas de calmado de tráfico y señalización de la prioridad peatonal. o Mantenimiento del límite de velocidad a 20 km/h.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones en ACT-23.

ACT-24 Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Guzmán el Bueno

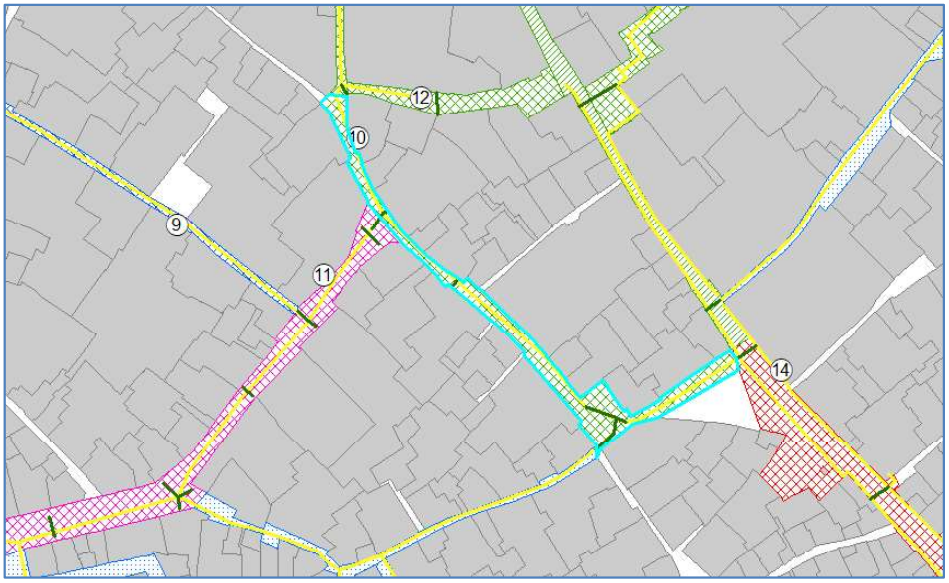
Plano de actuación

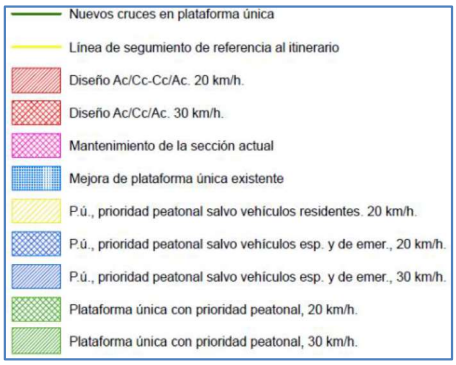


ACT-25.- Calle Fabiola

ACT-25	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Fabiola
Dirección:	Calle Fabiola
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz y barrio San Bartolomé
Dims. Aprox. (m):	130 x 7,00 m. variable
Sup. Aprox. (m^2):	1237,83 m^2
Tipo actuación:	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única
Prioridad:	Medio
Consideraciones:	- Configuración de vía segregada de anchura variable, por lo general inferior a 1,20 m. - En general sección tipo: Ac/Cc /Ac. - Se desarrolla de forma perpendicular a la calle Mateos Gago, que conecta el centro del casco histórico de norte a sur. - Viario de un único sentido, de circulación norte a sur.
Características de accesibilidad:	- Las aceras se encuentran, por lo general, muy por debajo de lo indicado en normativa, con practicabilidad baja. - Existen instancias de ocupación en la vía, estrechamientos y otros obstáculos. - Muchas veces el peatón tiene que invadir la calzada para transitar. - Dispone de referencia a la fachada en la gran mayoría de tramos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Reurbanización y diseño de nueva plataforma única, pasando de vía segregada a espacio compartido con el peatón. o Ampliación de aceras hasta anchura mínima libre 1,80 m. o Mantenimiento del tráfico permitiendo un único sentido de circulación rodada. o Introducir señalización vertical de dirección y recorrido. o Prioridad peatonal y vehículos a 20 km/h máximo. o Convivencia del peatón con los vehículos, con medidas de calmado de tráfico severas. o Introducción de elementos de protección al peatón (bolardos) en aquellos puntos conflictivos o inseguros. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones en ACT-17, ACT-23 y ACT-31.
Plano de actuación	

ACT-25 Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Fabiola

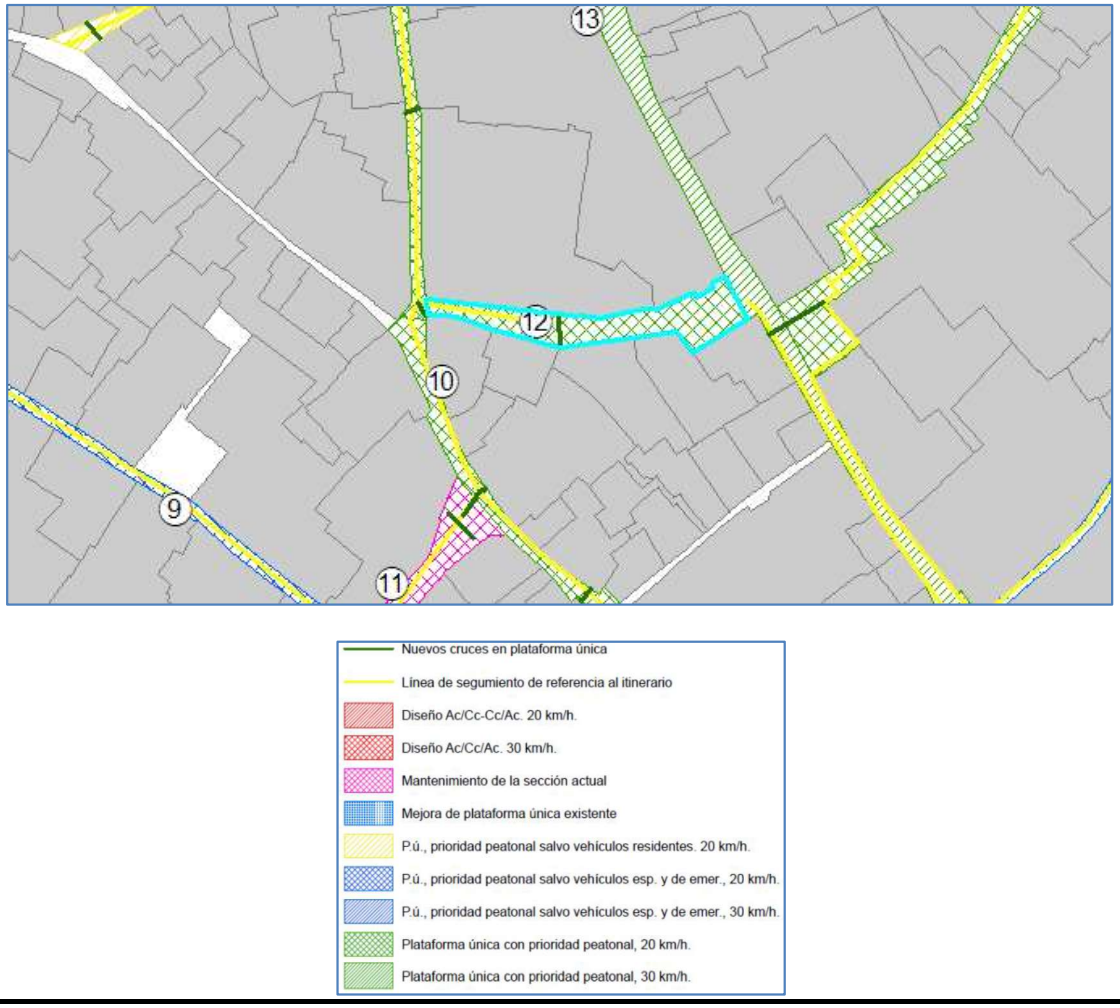




ACT-26.- Calle Madre de Dios

ACT-26	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Madre de Dios
Dirección:	Calle Madre de Dios
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio San Bartolomé
Dims. Aprox. (m):	76 x 6,60 m. variable
Sup. Aprox. (m^2):	567,04 m^2
Tipo actuación:	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única
Prioridad:	Baja
Consideraciones:	- Configuración de vía segregada de anchura variable, por lo general inferior a 1,20 m. - En general sección tipo: Ac/Cc /Ac. - Se desarrolla de forma transversal a las calles Fabiola y Federico Rubio. - Viario de un único sentido, de circulación este a oeste. - Dispone de áreas de estancia en su recorrido (conexión con Calle San José). - Límite de velocidad a 20 km/h. - En ella se encuentra la entrada al Centro de Iniciativas Culturales de la Universidad de Sevilla.
Características de accesibilidad:	- Las aceras se encuentran, por lo general, muy por debajo de lo indicado en normativa, con practicabilidad media. - Existen instancias de ocupación en la vía, estrechamientos y otros obstáculos. - Muchas veces el peatón tiene que invadir la calzada para transitar. - Dispone de referencia a la fachada en la gran mayoría de tramos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Reurbanización y diseño de nueva plataforma única, pasando de vía segregada a espacio compartido con el peatón. o Ampliación de aceras hasta anchura mínima libre 1,80 m. o Mantenimiento del tráfico permitiendo un único sentido de circulación rodada. o Introducir señalización vertical de dirección y recorrido. o Mantenimiento de prioridad peatonal y vehículos a 20 km/h máximo. o Convivencia del peatón con los vehículos, con medidas de calmado de tráfico severas. o Introducción de elementos de protección al peatón (bolardos) en aquellos puntos conflictivos o inseguros. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones en ACT-27 y ACT-30.
Plano de actuación	

ACT-26 Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Madre de Dios

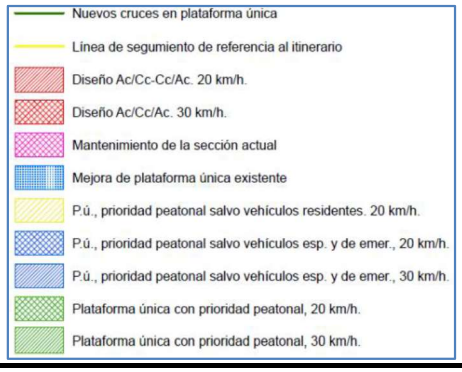


ACT-27.- Calle Federico Rubio

ACT-27	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Federico Rubio
Dirección:	Calle Federico Rubio
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz y barrio San Bartolomé
Dims. Aprox. (m):	99 x 7,00 m. variable
Sup. Aprox. (m^2):	351,90 m^2
Tipo actuación:	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única
Prioridad:	Medio
Consideraciones:	- Configuración de vía segregada de anchura variable, por lo general inferior a 1,20 m. - En general sección tipo: Ac/Cc /Ac. - Viario de un único sentido, de circulación sur a norte.
Características de accesibilidad:	- Las aceras se encuentran, por lo general, muy por debajo de lo indicado en normativa, con practicabilidad baja. - Existen instancias de ocupación en la vía, estrechamientos y otros obstáculos. - Muchas veces el peatón tiene que invadir la calzada para transitar. - Dispone de referencia a la fachada en la gran mayoría de tramos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Reurbanización y diseño de nueva plataforma única, pasando de vía segregada a espacio compartido con el peatón. o Ampliación de aceras hasta anchura mínima libre 1,80 m. o Mantenimiento del tráfico permitiendo un único sentido de circulación rodada. o Introducir señalización vertical de dirección y recorrido. o Prioridad peatonal y vehículos a 20 km/h máximo. o Convivencia del peatón con los vehículos, con medidas de calmado de tráfico severas. o Introducción de elementos de protección al peatón (bolardos) en aquellos puntos conflictivos o inseguros. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones en ACT-25, ACT-26 y ACT-28.
Plano de actuación	

ACT-27 Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Federico Rubio



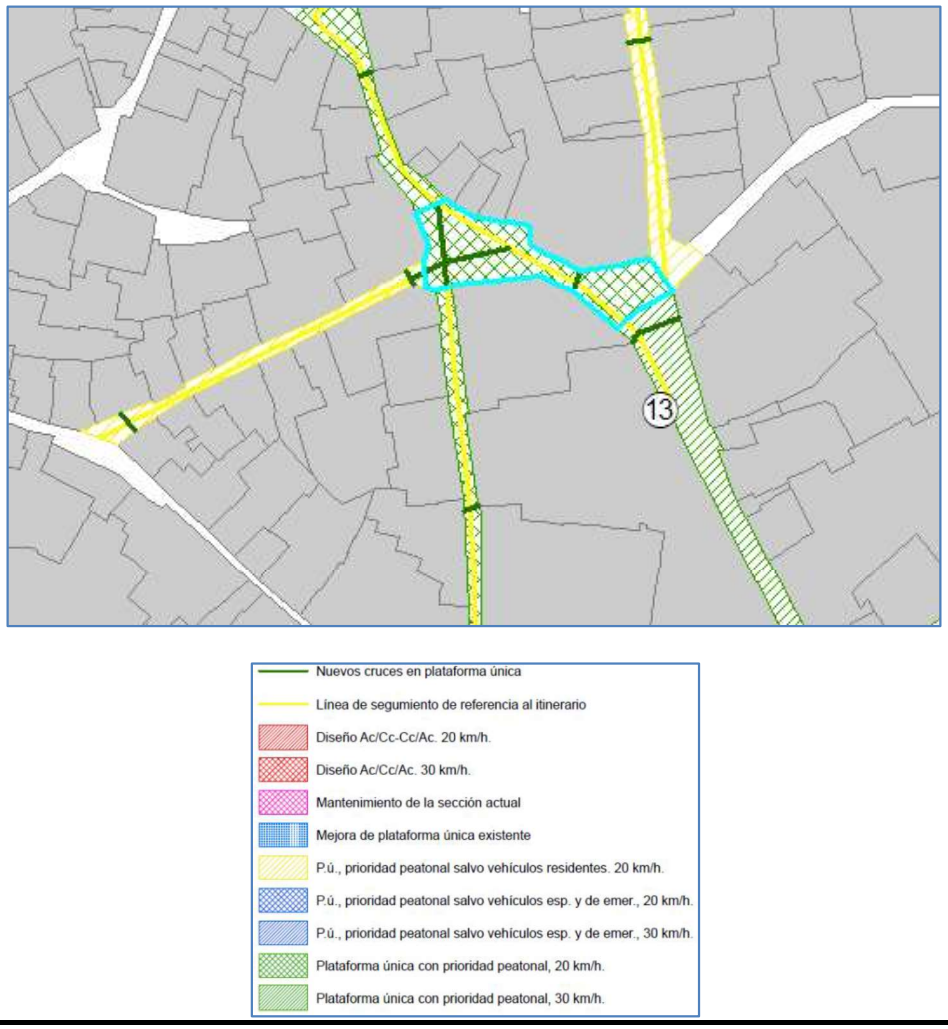


ACT-28.- Plaza Ramon Ibarra Llosent

ACT-28	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Plaza Ramon Ibarra Llosent.
Dirección:	Plaza Ramon Ibarra Llosent
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz y barrio San Bartolomé
Dims. Aprox. (m):	55 x 18,30 m. variable
Sup. Aprox. (m^2):	651,77 m^2
Tipo actuación:	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única
Prioridad:	Medio
Consideraciones:	- Configuración de vía segregada de anchura variable, por lo general inferior a 1,20 m. - En general sección tipo: Ac/Cc /Ac. - Viario de un único sentido, de circulación oeste a este. - Localización de aparcamientos de motocicletas en los laterales.
Características de accesibilidad:	- Las aceras se encuentran, por lo general, muy por debajo de lo indicado en normativa, con practicabilidad baja. - Existen instancias de ocupación en la vía, estrechamientos y otros obstáculos. - Muchas veces el peatón tiene que invadir la calzada para transitar. - Dispone de referencia a la fachada en la gran mayoría de tramos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Reurbanización y diseño de nueva plataforma única, pasando de vía segregada a espacio compartido con el peatón. o Ampliación de aceras hasta anchura mínima libre 1,80 m. o Mantenimiento del tráfico permitiendo un único sentido de circulación rodada. o Introducir señalización vertical de dirección y recorrido. o Prioridad peatonal y vehículos a 20 km/h máximo. o Introducción de elementos de protección al peatón (bolardos) en aquellos puntos conflictivos o inseguros. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones en ACT-27, ACT-29, ACT-30, ACT-36 y ACT-37.

ACT-28	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Plaza Ramon Ibarra Llosent.

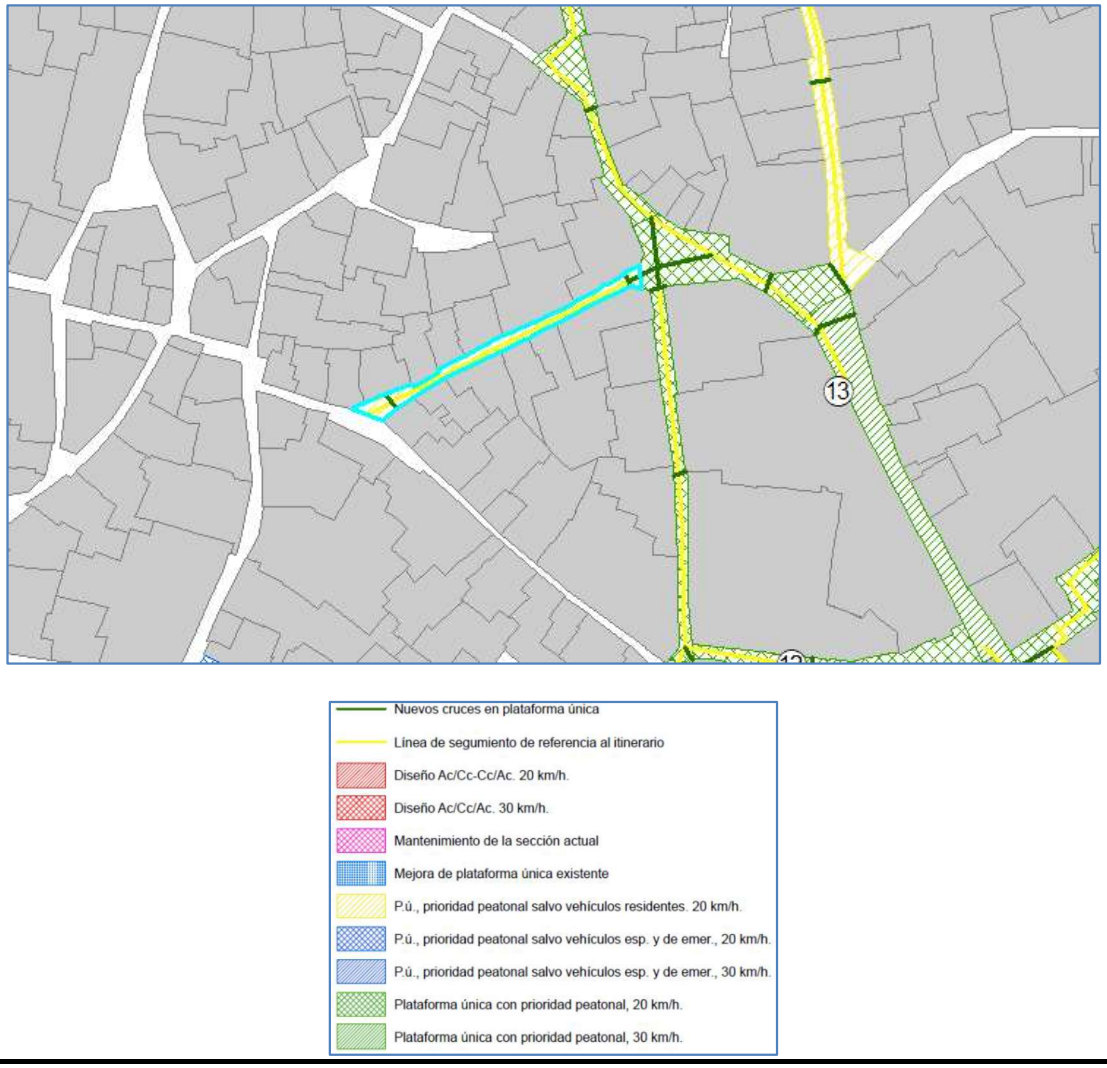
Plano de actuación



ACT-29.- Calle Mármoles

ACT-29	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Mármoles.
Dirección:	Calle Mármoles.
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz y barrio San Bartolomé
Dims. Aprox. (m):	81 x 3,20 m. variable
Sup. Aprox. (m^2):	290,41 m^2
Tipo actuación:	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única
Prioridad:	Baja
Consideraciones:	- Configuración de vía segregada de anchura variable, por lo general inferior a 1,20 m. - En general sección tipo: Ac/Cc /Ac. - Viario de un único sentido, de circulación oeste a este, con la calle cortada al tráfico en el nº8 (acceso a la calle solo para garajes).
Características de accesibilidad:	- Las aceras con viario asociado se encuentran, por lo general, muy por debajo de lo indicado en normativa, con practicabilidad baja. - Existen instancias de ocupación en la vía, estrechamientos y otros obstáculos. - Muchas veces el peatón tiene que invadir la calzada para transitar. - Dispone de referencia a la fachada en la gran mayoría de tramos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Reurbanización y diseño de nueva plataforma única, pasando de vía segregada a espacio compartido con el peatón. o Ampliación de aceras hasta anchura mínima libre 1,80 m. o Mantenimiento del tráfico permitiendo el doble sentido de circulación rodada para la entrada a garajes particulares. o Introducir señalización vertical de dirección y recorrido. o Prioridad peatonal y vehículos a 20 km/h máximo. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones en ACT-28.
Plano de actuación	

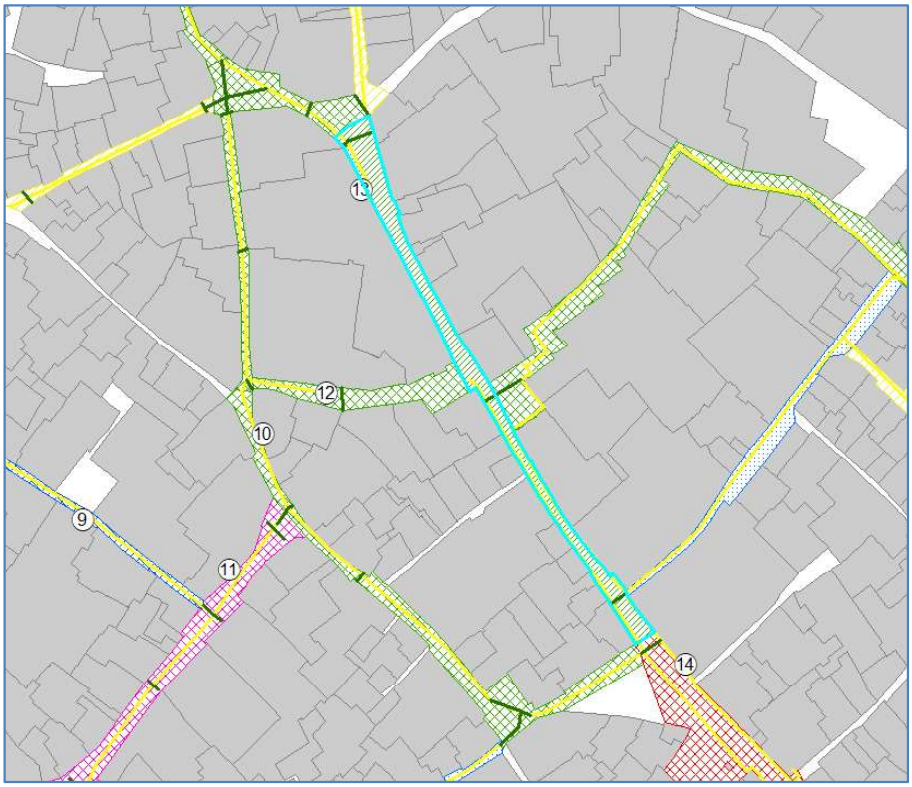
ACT-29 Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Mármoles.

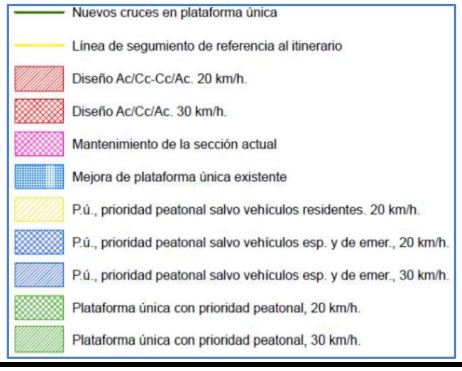


ACT-30.- Calle San José

ACT-30	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle San José
Dirección:	Calle San José
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz y barrio San Bartolomé
Dims. Aprox. (m):	216 x 4,10 m. variable
Sup. Aprox. (m^2):	1270,41 m^2
Tipo actuación:	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única
Prioridad:	Alta
Consideraciones:	- Configuración de vía segregada de anchura variable, por lo general inferior a 1,20 m. - En general sección tipo: Ac/Cc /Ac. - Viario de un único sentido, de circulación norte a sur. - Bordillos de altura mayor a 8 cm. - Da acceso al Convento de la Madre de Dios.
Características de accesibilidad:	- Las aceras con viario asociado se encuentran, por lo general, muy por debajo de lo indicado en normativa, con practicabilidad baja. - Existen instancias de ocupación en la vía, estrechamientos y otros obstáculos. - Muchas veces el peatón tiene que invadir la calzada para transitar. - Dispone de referencia a la fachada en la gran mayoría de tramos. - Pavimento resbaladizo en temporadas de lluvia.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Reurbanización y diseño de nueva plataforma única, pasando de vía segregada a espacio compartido con el peatón. o Ampliación de aceras hasta anchura mínima libre 1,80 m. o Mantenimiento del tráfico permitiendo el único sentido. o Introducir señalización vertical de dirección y recorrido. o Prioridad peatonal y vehículos a 30 km/h máximo. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones en ACT-28.
Plano de actuación	

ACT-30 Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle San José



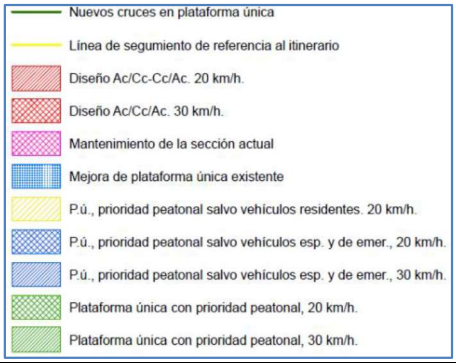


ACT-31.- Calle Santa María la Blanca

ACT-31	Mejora de vía segregada existente en Calle Santa María la Blanca
Dirección:	Calle Santa María la Blanca
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz y barrio San Bartolomé
Dims. Aprox. (m):	132 x 8,80 m. variable
Sup. Aprox. (m^2):	1898,06 m^2
Tipo actuación:	Mejora de vía segregada existente
Prioridad:	Alta
Consideraciones:	- Configuración de vía segregada de anchura variable, por lo general inferior a 1,20 m. - En general sección tipo: Ac/Cc /Ac. - Viario de un único sentido, de circulación norte a sur. - Bordillos de altura mayor a 8 cm. - Da acceso tanto a la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico como a la Iglesia de Santa María la Blanca.
Características de accesibilidad:	- Las aceras con viario asociado se encuentran, por lo general, muy por debajo de lo indicado en normativa, con practicabilidad baja, salvo en "zonas de refugio" de áreas de estancia y al final de la calle con la conexión con calle Puerta la Carne. - Existen instancias de ocupación en la vía, estrechamientos y otros obstáculos. - Dispone de referencia a la fachada en la gran mayoría de tramos. - Pavimento resbaladizo en temporadas de lluvia.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Mejora de vía segregada existente, manteniendo la configuración Ac/Cc/Ac. o Ampliación de aceras hasta anchura mínima libre 1,80 m. o Mantenimiento del tráfico permitiendo el único sentido. o Introducir señalización vertical de dirección y recorrido. o Prioridad peatonal y vehículos a 30 km/h máximo. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones en ACT-25 y ACT-30.
Plano de actuación	

ACT-31 Mejora de vía segregada existente en Calle Santa María la Blanca

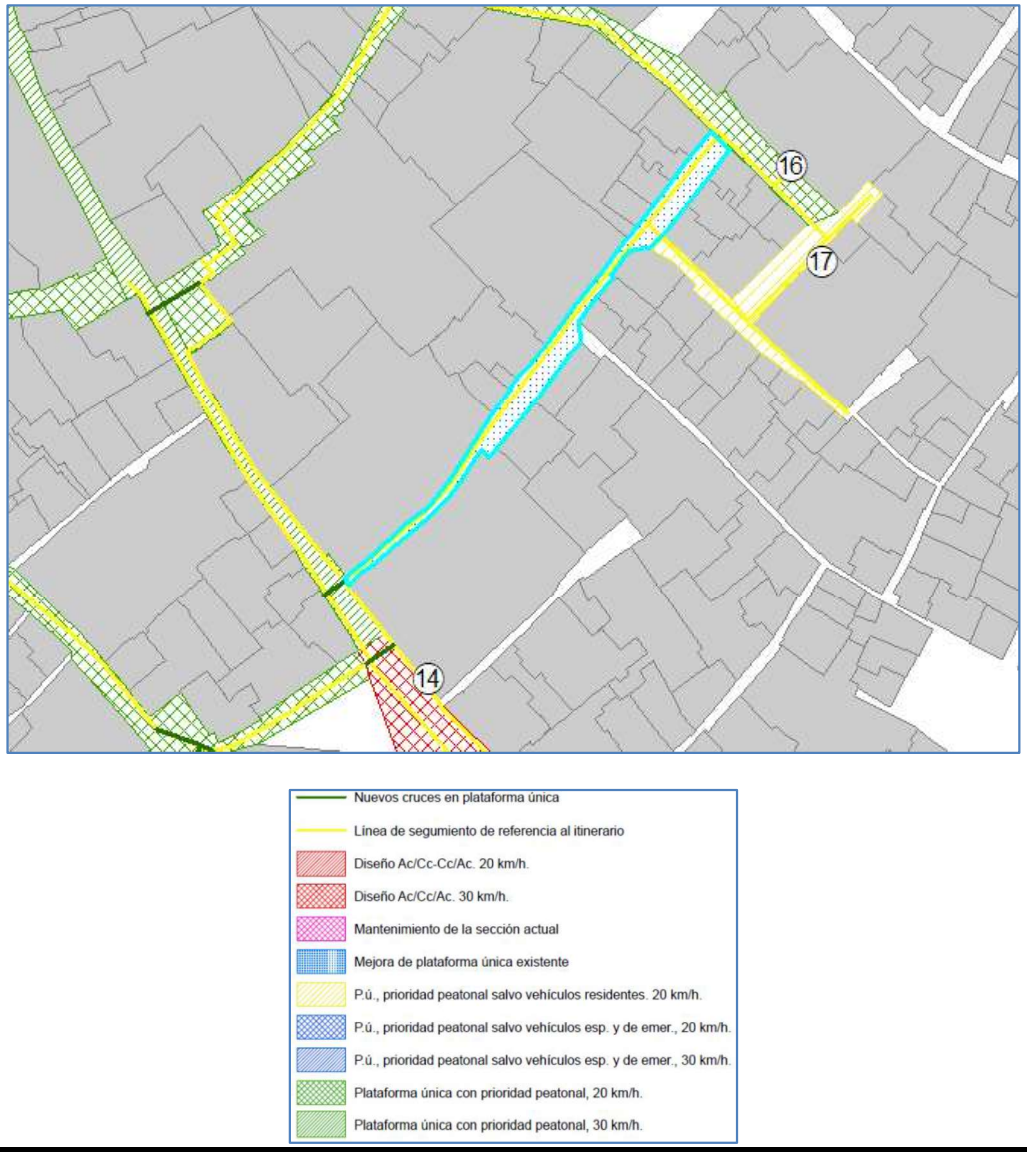




ACT-32.- Calle Céspedes

ACT-32	Mejora de plataforma única existente en Calle Céspedes
Dirección:	Calle Céspedes
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz y barrio San Bartolomé
Dims. Aprox. (m):	150 x 3,10 m. variable
Sup. Aprox. (m^2):	708,04 m^2
Tipo actuación:	Mejora de plataforma única existente
Prioridad:	Media
Consideraciones:	- Configuración de vía segregada de anchura variable, por lo general inferior a 1,20 m. - En general sección tipo plataforma única, donde conviven peatón y vehículos. - Viario de un único sentido, de circulación este a oeste. - Bordillos de altura mayor a 8 cm.
Características de accesibilidad:	- Las aceras con viario asociado se encuentran, por lo general, muy por debajo de lo indicado en normativa, con practicabilidad muy baja. - Existen instancias de ocupación en la vía, estrechamientos y otros obstáculos, sobre todo de vehículos que se encuentran aparcados. - Dispone de referencia a la fachada en la gran mayoría de tramos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Mejora de plataforma única existente. o Mantenimiento del tráfico permitiendo el único sentido. o Introducir señalización vertical de dirección y recorrido. o Prioridad peatonal y vehículos a 20 km/h máximo. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones en ACT-30, ACT-33 y ACT-35.
Plano de actuación	

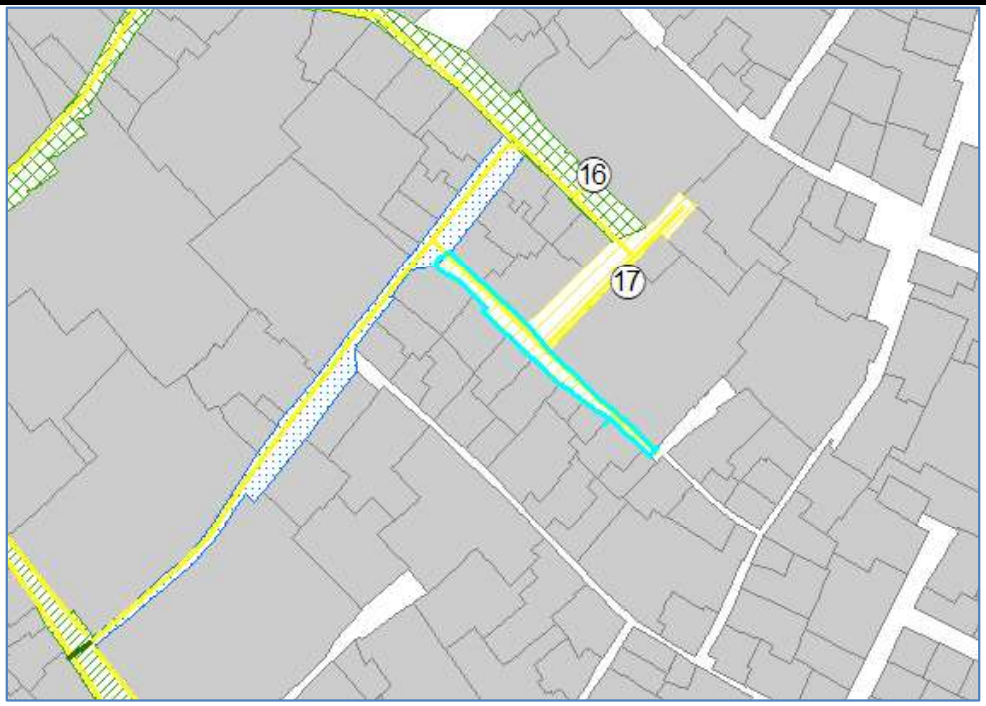
ACT-32 Mejora de plataforma única existente en Calle Céspedes

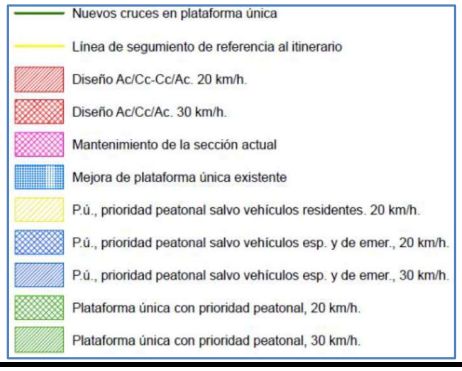


ACT-33.- Calle Virgen de la Alegría

ACT-33	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Virgen de la Alegría
Dirección:	Calle Virgen de la Alegría
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio San Bartolomé
Dims. Aprox. (m):	66 x 4,90 m. variables
Sup. Aprox. (m^2):	233,05 m^2
Tipo actuación:	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única
Prioridad:	Bajo
Consideraciones:	- Configuración de plataforma única con acceso a vehículos de garajes residentes. - En algunos tramos se han colocado bolardos para evitar el estacionamiento de vehículos. En otros, directamente, para cortar la calle y hacerla estrictamente peatonal.
Características de accesibilidad:	- Presentan anchura única mayor a 1,80 m., aunque comparte el paso con vehículos, lo que puede resultar dificultoso. - Todo el tramo se encuentra al mismo nivel.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Mantenimiento o reurbanización parcial de la sección, dejando como prioridad al peatón y limitando al extremo el paso de vehículos, pudiendo incluso prohibir el paso de los mismos salvo aquellos propietarios a los garajes de la zona. o Introducir señalización vertical de dirección y recorrido. o Introducción de elementos de protección al peatón (bolardos) en aquellos puntos conflictivos o inseguros. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuación en ACT-32 y ACT-34.
Plano de actuación	

ACT-33 Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Virgen de la Alegría

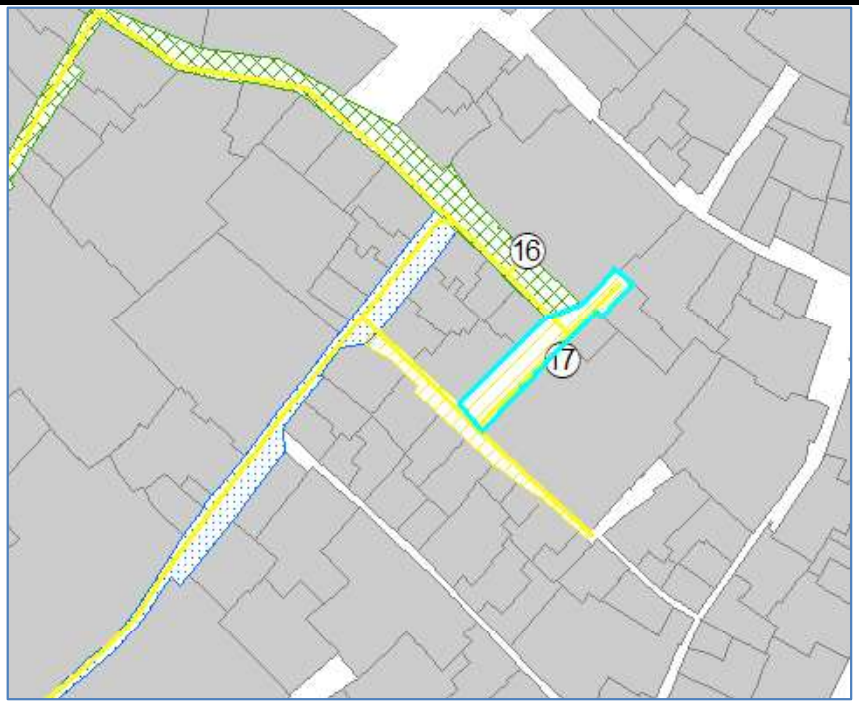


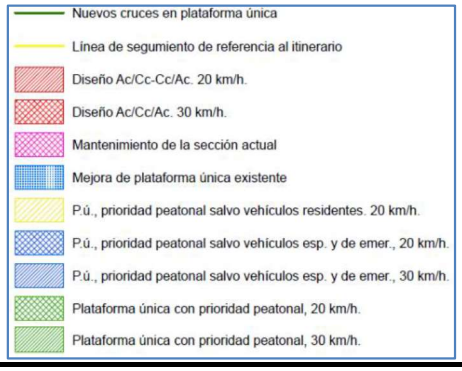


ACT-34.- Calle San Bartolomé

ACT-34	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle San Bartolomé
Dirección:	Calle San Bartolomé
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio San Bartolomé
Dims. Aprox. (m):	46,9 x 7,10 m. variables
Sup. Aprox. (m^2):	311,02 m^2
Tipo actuación:	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única
Prioridad:	Bajo
Consideraciones:	- Configuración de plataforma única con acceso a vehículos de garajes residentes. - En algunos tramos se han colocado bolardos para evitar el estacionamiento de vehículos. En otros, directamente, para cortar la calle y hacerla estrictamente peatonal. - Da acceso a la Iglesia de San Bartolomé.
Características de accesibilidad:	- Presentan anchura única mayor a 1,80 m., aunque comparte el paso con vehículos, lo que puede resultar dificultoso. - Todo el tramo se encuentra al mismo nivel.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Mantenimiento o reurbanización parcial de la sección, dejando como prioridad al peatón y limitando al extremo el paso de vehículos, pudiendo incluso prohibir el paso de los mismos salvo aquellos propietarios a los garajes de la zona. o Introducir señalización vertical de dirección y recorrido. o Introducción de elementos de protección al peatón (bolardos) en aquellos puntos conflictivos o inseguros. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuación en ACT-33 y ACT-35.
Plano de actuación	

ACT-34 Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle San Bartolomé

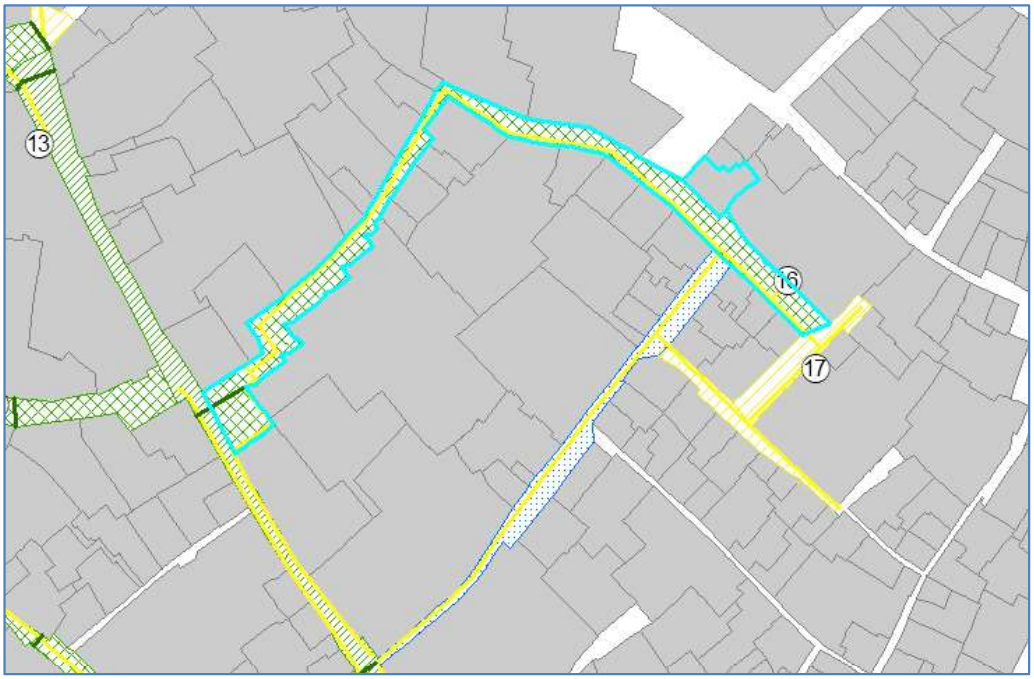


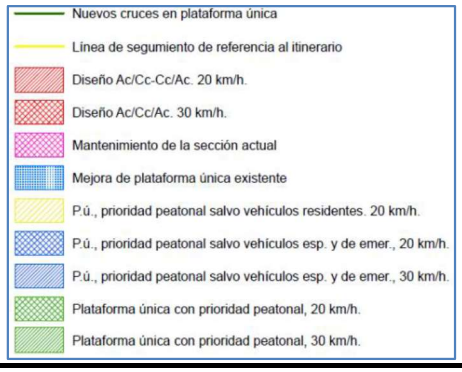


ACT-35.- Calle Levíes

ACT-35	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Levíes.
Dirección:	Calle Levíes.
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio San Bartolomé
Dims. Aprox. (m):	244 x 7,00 m. variables
Sup. Aprox. (m^2):	1702,75 m^2
Tipo actuación:	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única
Prioridad:	Bajo
Consideraciones:	- Configuración de vía segregada con anchura variable. En general sección tipo Ac/Cc/Ac. - En muchos tramos no existe acera o es inferior a 0,90 m. - Se trata de una zona residencial central que da acceso al Palacio de Miguel Mañara. - Existe una pequeña zona de aparcamiento en la calle Levíes.
Características de accesibilidad:	- En general las aceras presentan una anchura inferior a 0,90 m, en ocasiones con estrechamientos u obstáculos en la vía, por lo que su practicabilidad es muy baja. - Muchas veces el peatón tiene que invadir la calzada para transitar. - Dispone de referencia a la fachada en la gran mayoría de tramos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Reurbanización y diseño de nueva plataforma única, pasando de vía segregada a espacio compartido con el peatón. o Ampliación de aceras hasta anchura mínima libre 1,80 m. o Restricción del tráfico a residentes y vehículos de emergencia, permitiendo un único sentido de circulación rodada. o Introducir señalización vertical de dirección y recorrido. o Prioridad peatonal y vehículos a 20 km/h máximo. o Convivencia del peatón con los vehículos, con medidas de calmado de tráfico severas. o Introducción de elementos de protección al peatón (bolardos) en aquellos puntos conflictivos o inseguros. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones en ACT-30, ACT-32, ACT-33 y ACT-34.
Plano de actuación	

ACT-35 Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Levíes.



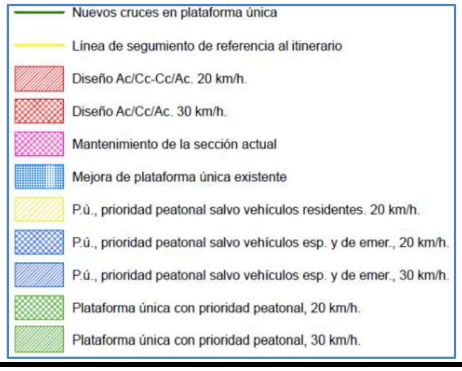


ACT-36.- Calle Muñoz y Pabón

ACT-36	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Muñoz y Pabón
Dirección:	Calle Muñoz y Pabón
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz y barrio San Bartolomé
Dims. Aprox. (m):	89,1 x 5,30 m. variable
Sup. Aprox. (m^2):	501,58 m^2
Tipo actuación:	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única
Prioridad:	Medio
Consideraciones:	- Configuración de vía segregada de anchura variable, por lo general inferior a 1,20 m. - En general sección tipo: Ac/Cc /Ac. - Viario de un único sentido, de circulación norte a sur.
Características de accesibilidad:	- Las aceras se encuentran, por lo general, muy por debajo de lo indicado en normativa, con practicabilidad baja. - Existen instancias de ocupación en la vía, estrechamientos y otros obstáculos. - Muchas veces el peatón tiene que invadir la calzada para transitar. - Dispone de referencia a la fachada en la gran mayoría de tramos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Reurbanización y diseño de nueva plataforma única, pasando de vía segregada a espacio compartido con el peatón. o Ampliación de aceras hasta anchura mínima libre 1,80 m. o Mantenimiento del tráfico permitiendo un único sentido de circulación rodada. o Introducir señalización vertical de dirección y recorrido. o Prioridad peatonal y vehículos a 20 km/h máximo. o Convivencia del peatón con los vehículos, con medidas de calmado de tráfico severas. o Introducción de elementos de protección al peatón (bolardos) en aquellos puntos conflictivos o inseguros. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones en ACT-28 y ACT-38.
Plano de actuación	

ACT-36 Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Muñoz y Pabón

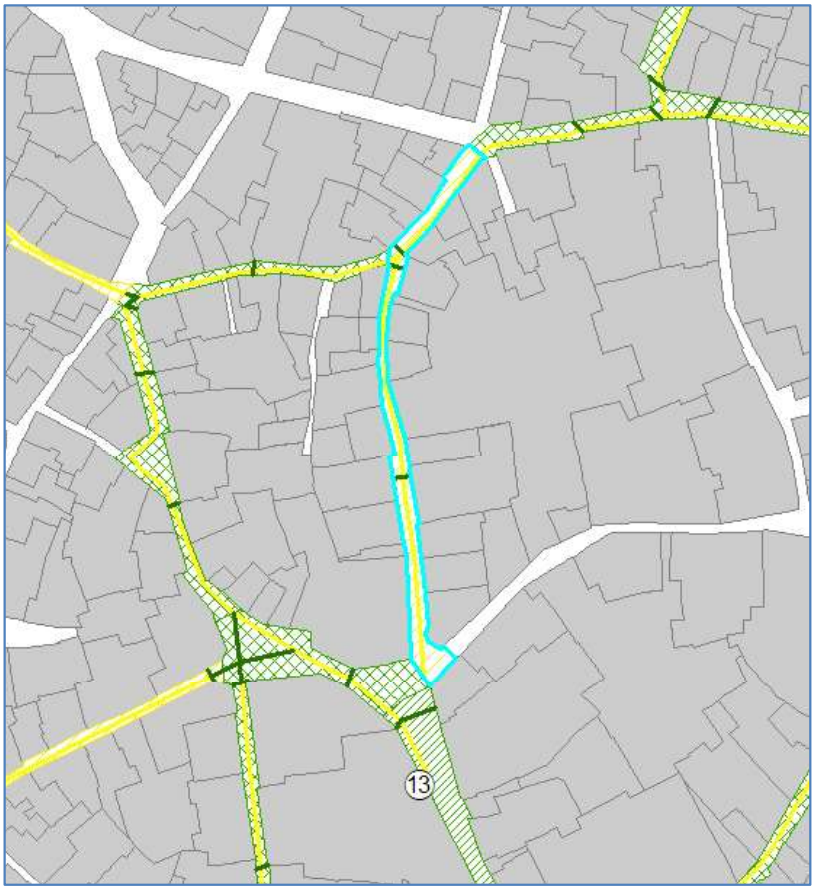


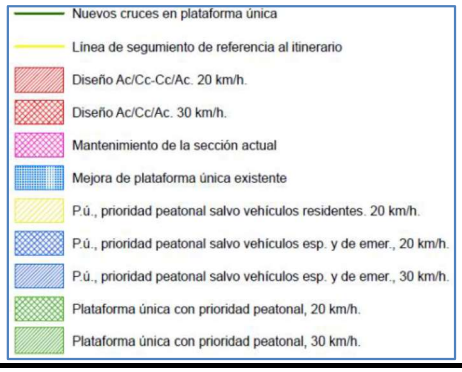


ACT-37.- Calle Vírgenes

ACT-37	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Vírgenes
Dirección:	Calle Vírgenes
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz y barrio San Bartolomé
Dims. Aprox. (m):	146 x 3,70 m. variable
Sup. Aprox. (m^2):	674,37 m^2
Tipo actuación:	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única
Prioridad:	Bajo
Consideraciones:	- Configuración de vía segregada de anchura variable, por lo general inferior a 1,20 m. - En general sección tipo: Ac/Cc /Ac. - Viario de un único sentido, de circulación sur a norte.
Características de accesibilidad:	- Las aceras se encuentran, por lo general, muy por debajo de lo indicado en normativa, con practicabilidad baja. - Existen instancias de ocupación en la vía, estrechamientos y otros obstáculos, sobre todo vehículos aparcados. - Muchas veces el peatón tiene que invadir la calzada para transitar. - Dispone de referencia a la fachada en la gran mayoría de tramos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Reurbanización y diseño de nueva plataforma única, pasando de vía segregada a espacio compartido con el peatón. o Ampliación de aceras hasta anchura mínima libre 1,80 m. o Mantenimiento del tráfico permitiendo un único sentido de circulación rodada. o Introducir señalización vertical de dirección y recorrido. o Prioridad peatonal y vehículos a 20 km/h máximo. Limitado a residentes de la calle. o Convivencia del peatón con los vehículos, con medidas de calmado de tráfico severas. o Introducción de elementos de protección al peatón (bolardos) en aquellos puntos conflictivos o inseguros. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones en ACT-28, ACT-38 y ACT-40.
Plano de actuación	

ACT-37 Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Vírgenes

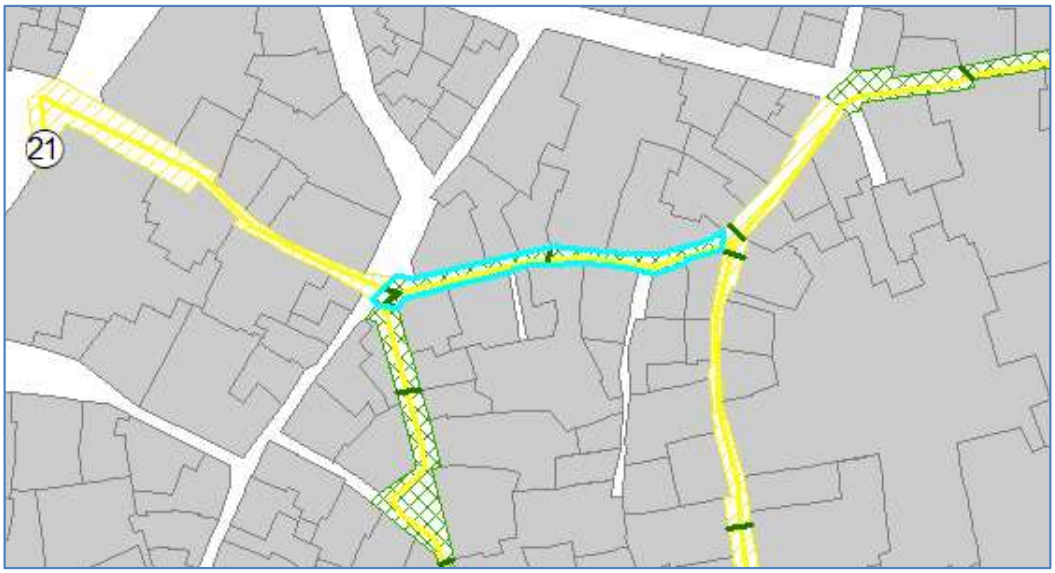


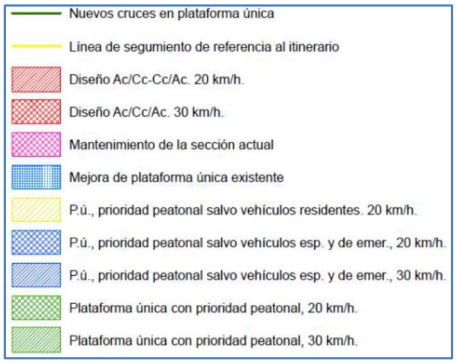


ACT-38.- Calle Almirante Hoyos

ACT-38	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Almirante Hoyos
Dirección:	Calle Almirante Hoyos
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Alfalfa
Dims. Aprox. (m):	72,9 x 2,80 m. variable
Sup. Aprox. (m^2):	256,82 m^2
Tipo actuación:	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única
Prioridad:	Bajo
Consideraciones:	- Configuración de vía segregada de anchura variable. - En general sección tipo Ac/Cc/Ac, con aceras inferiores a 0,90 m. - Peligrosidad debido al tránsito de vehículos. - Tránsito de vehículos de dirección única oeste a este.
Características de accesibilidad:	- Las aceras se encuentran, por lo general, muy por debajo de lo indicado en normativa, con practicabilidad media. - Existen instancias de ocupación en la vía, estrechamientos y otros obstáculos. - Muchas veces el peatón tiene que invadir la calzada para transitar. - Dispone de referencia a la fachada en la gran mayoría de tramos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Reurbanización y diseño de nueva plataforma única, pasando de vía segregada a espacio compartido con el peatón en la calle Almirante Hoyos. o Ampliación de aceras hasta anchura mínima libre 1,80 m. o Introducir señalización vertical de dirección y recorrido. o Prioridad peatonal y vehículos a 20 km/h máximo. o Convivencia del peatón con los vehículos, con medidas de calmado de tráfico severas. o Introducción de elementos de protección al peatón (bolardos) en aquellos puntos conflictivos o inseguros. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones en ACT-36, ACT-37 y ACT-39.
Plano de actuación	

ACT-38 Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Almirante Hoyos



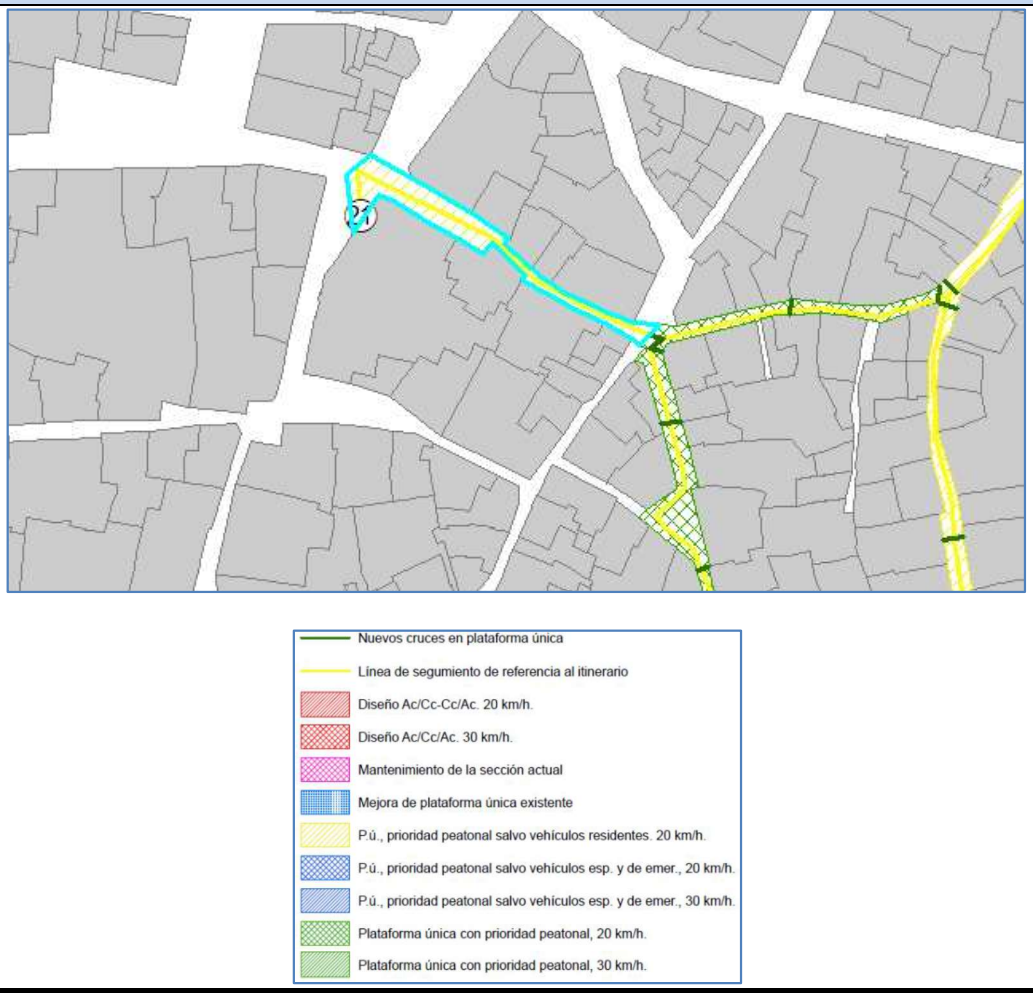


ACT-39.- Calle Augusto Plasencia

ACT-39	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Augusto Plasencia
Dirección:	Calle Augusto Plasencia
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Alfalfa
Dims. Aprox. (m):	84,5 x 1,90 m. variable (se amplía a 7,00 m. de ancho en la zona de acceso a la Iglesia de San Isidro).
Sup. Aprox. (m^2):	472,43 m^2
Tipo actuación:	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única
Prioridad:	Bajo
Consideraciones:	- Configuración de vía segregada de anchura variable. - En general sección tipo Ac/Cc/Ac, con aceras inferiores a 0,90 m, tramo de acceso a la Iglesia de San Isidoro restringido al tráfico (solo aparcamiento de motocicletas). - Da acceso a la Iglesia de San Isidoro.
Características de accesibilidad:	- Las aceras se encuentran, por lo general, muy por debajo de lo indicado en normativa, con practicabilidad media. - Existen instancias de ocupación en la vía, estrechamientos y otros obstáculos. - Muchas veces el peatón tiene que invadir la calzada para transitar. - Dispone de referencia a la fachada en la gran mayoría de tramos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Reurbanización y diseño de nueva plataforma única, pasando de vía segregada a espacio compartido con el peatón. o Ampliación de aceras hasta anchura mínima libre 1,80 m. o Introducir señalización vertical de dirección y recorrido. o Prioridad peatonal y vehículos a 20 km/h máximo. Limitación de vehículos únicamente a residentes. o Convivencia del peatón con los vehículos, con medidas de calmado de tráfico severas. o Introducción de elementos de protección al peatón (bolardos) en aquellos puntos conflictivos o inseguros. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones en ACT-38.

ACT-39 Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Augusto Plasencia

Plano de actuación

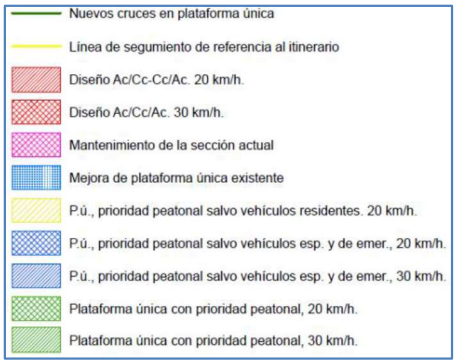


ACT-40.- Calle Águilas

ACT-40	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Águilas
Dirección:	Calle Águilas
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz y barrio San Bartolomé
Dims. Aprox. (m):	153,3 x 6,10 m. variable
Sup. Aprox. (m^2):	799,54 m^2
Tipo actuación:	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única
Prioridad:	Medio
Consideraciones:	- Configuración de vía segregada de anchura variable, por lo general inferior a 1,20 m. - En general sección tipo: Ac/Cc /Ac. - Viario de un único sentido, de circulación este a oeste.
Características de accesibilidad:	- Las aceras se encuentran, por lo general, muy por debajo de lo indicado en normativa, con practicabilidad muy baja. - Existen instancias de ocupación en la vía, estrechamientos y otros obstáculos. - Muchas veces el peatón tiene que invadir la calzada para transitar. - Dispone de referencia a la fachada en la gran mayoría de tramos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Reurbanización y diseño de nueva plataforma única, pasando de vía segregada a espacio compartido con el peatón. o Ampliación de aceras hasta anchura mínima libre 1,80 m. o Mantenimiento del tráfico permitiendo un único sentido de circulación rodada. o Introducir señalización vertical de dirección y recorrido. o Prioridad peatonal y vehículos a 20 km/h máximo. o Convivencia del peatón con los vehículos, con medidas de calmado de tráfico severas. o Introducción de elementos de protección al peatón (bolardos) en aquellos puntos conflictivos o inseguros. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones en ACT-37, ACT-41 y ACT-43.
Plano de actuación	

ACT-40 Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Águilas



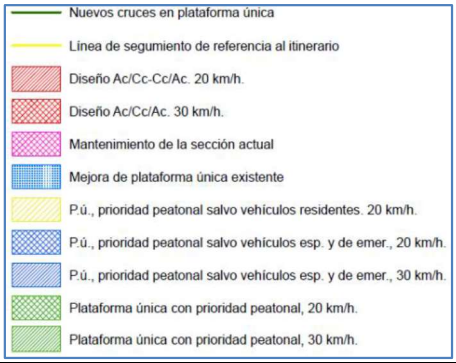


ACT-41.- Calle Rodríguez Martín

ACT-41	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Rodríguez Martín
Dirección:	Calle Rodríguez Martín
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz y barrio San Bartolomé
Dims. Aprox. (m):	66,80 x 6,20 m. variable
Sup. Aprox. (m^2):	420,04 m^2
Tipo actuación:	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única
Prioridad:	Bajo
Consideraciones:	- Configuración de vía segregada de anchura variable, por lo general inferior a 1,20 m. - En general sección tipo: Ac/Cc /Ac. - Viario de un único sentido, de circulación norte a sur.
Características de accesibilidad:	- Las aceras se encuentran, por lo general, muy por debajo de lo indicado en normativa, con practicabilidad muy baja. - Existen instancias de ocupación en la vía, estrechamientos y otros obstáculos. - Muchas veces el peatón tiene que invadir la calzada para transitar. - Dispone de referencia a la fachada en la gran mayoría de tramos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Reurbanización y diseño de nueva plataforma única, pasando de vía segregada a espacio compartido con el peatón. o Ampliación de aceras hasta anchura mínima libre 1,80 m. o Mantenimiento del tráfico permitiendo un único sentido de circulación rodada. o Introducir señalización vertical de dirección y recorrido. o Prioridad peatonal y vehículos a 20 km/h máximo. o Convivencia del peatón con los vehículos, con medidas de calmado de tráfico severas. o Introducción de elementos de protección al peatón (bolardos) en aquellos puntos conflictivos o inseguros. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones en ACT-40 y ACT-42.
Plano de actuación	

ACT-41 Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Rodríguez Martín

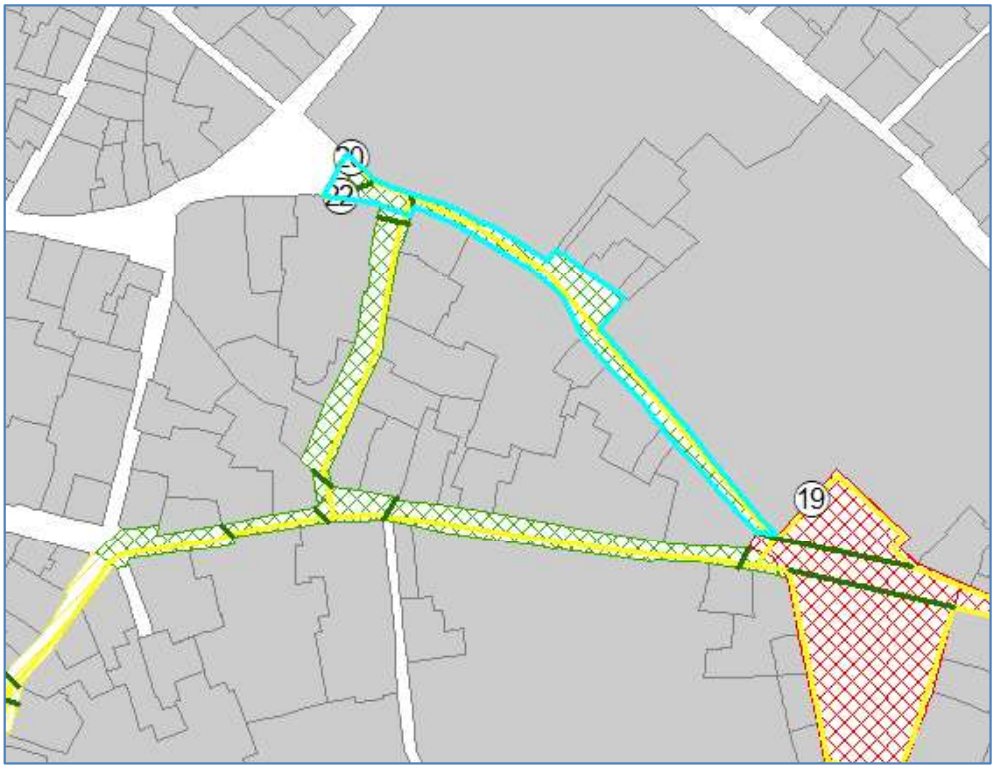


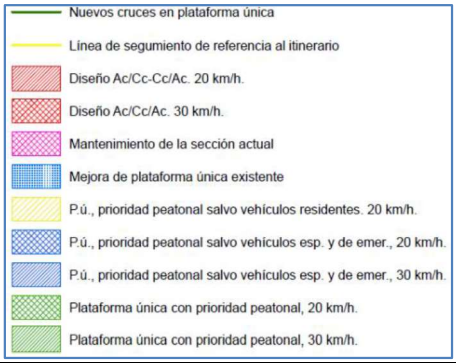


ACT-42.- Calle Caballerizas

ACT-42	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Caballerizas
Dirección:	Calle Caballerizas
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz y barrio San Bartolomé
Dims. Aprox. (m):	129,80 x 4,20 m. variable
Sup. Aprox. (m^2):	639,91 m^2
Tipo actuación:	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única
Prioridad:	Bajo
Consideraciones:	- Configuración de vía segregada de anchura variable, por lo general inferior a 0,90 m. - En general sección tipo: Ac/Cc /Ac. - Viario de un único sentido, de circulación este a oeste. - Da acceso a la Parroquia Señor San Ildefonso y Convento de San Leandro.
Características de accesibilidad:	- Las aceras se encuentran, por lo general, muy por debajo de lo indicado en normativa, con practicabilidad muy baja o casi nula. - Muchas veces el peatón tiene que invadir la calzada para transitar. - Dispone de referencia a la fachada en la gran mayoría de tramos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Reurbanización y diseño de nueva plataforma única, pasando de vía segregada a espacio compartido con el peatón. o Ampliación de aceras hasta anchura mínima libre 1,80 m., en los casos que se pueda, sino ajustarse a ajustes razonables en toda la calle. o Mantenimiento del tráfico permitiendo un único sentido de circulación rodada. o Prioridad peatonal y vehículos a 20 km/h máximo. o Convivencia del peatón con los vehículos, con medidas de calmado de tráfico severas. o Introducción de elementos de protección al peatón (bolardos) en aquellos puntos conflictivos o inseguros. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones en ACT-41 y ACT-43.
Plano de actuación	

ACT-42 Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en Calle Caballerizas





ACT-43.- Plaza de Pilatos

ACT-43	Mejora de vía segregada existente en Plaza de Pilatos
Dirección:	Plaza de Pilatos
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz y barrio San Bartolomé
Dims. Aprox. (m):	69,00 x 38,00 m. variable
Sup. Aprox. (m^2):	1830,28 m^2
Tipo actuación:	Mejora de vía segregada existente
Prioridad:	Media
Consideraciones:	- Configuración de vía segregada de anchura variable, por lo general superior a 1,80 m. - En general sección tipo: Ac/Cc /Ac. - Viario de un único sentido, de circulación este a oeste, con una vía interior circular de acceso a los garajes de residentes. - Acceso a la Casa de Pilatos.
Características de accesibilidad:	- Las aceras se encuentran, por lo general, por encima del nivel de accesibilidad requerido, con pequeños estrechamientos provocados por alcorques. - Amplitud de la plaza que permite la mejora y actuaciones en materia de accesibilidad. - Dispone de referencia a la fachada en la gran mayoría de tramos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Mejora de vía segregada existente, del tipo Ac/Cc/Ac. o Mantenimiento del tráfico permitiendo un único sentido de circulación rodada. o Introducir señalización vertical de dirección y recorrido. o Prioridad peatonal y vehículos a 30 km/h máximo. o Introducción de elementos de protección al peatón (bolardos) en aquellos puntos conflictivos o inseguros. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones en ACT-40, ACT-42 y ACT-44.
Plano de actuación	

ACT-43 Mejora de vía segregada existente en Plaza de Pilatos



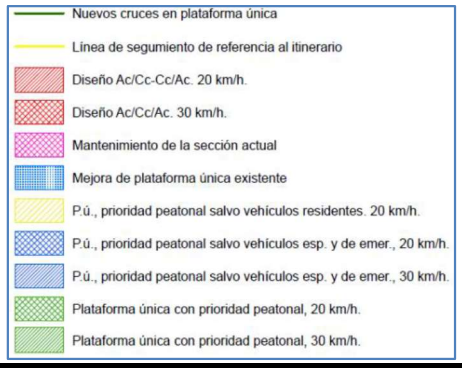
- Nuevos cruces en plataforma única
- Línea de segumiento de referencia al itinerario
- Diseño Ac/Cc-Cc/Ac. 20 km/h.
- Diseño Ac/Cc/Ac. 30 km/h.
- Mantenimiento de la sección actual
- Mejora de plataforma única existente
- P.ú., prioridad peatonal salvo vehículos residentes. 20 km/h.
- P.ú., prioridad peatonal salvo vehículos esp. y de emer., 20 km/h.
- P.ú., prioridad peatonal salvo vehículos esp. y de emer., 30 km/h.
- Plataforma única con prioridad peatonal, 20 km/h.
- Plataforma única con prioridad peatonal, 30 km/h.

ACT-44.- Calle San Esteban

ACT-44	Mejora de vía segregada existente en Calle San Esteban
Dirección:	Calle San Esteban
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio Santa Cruz y barrio San Bartolomé
Dims. Aprox. (m):	162,50 x 4,80 m. variable
Sup. Aprox. (m^2):	1148,82 m^2
Tipo actuación:	Mejora de vía segregada existente
Prioridad:	Media
Consideraciones:	- Configuración de vía segregada de anchura variable, por lo general superior a 1,80 m., en ciertos tramos aunque con estrechamientos definidos por salientes de fachada. - En general sección tipo: Ac/Cc /Ac.
Características de accesibilidad:	- Las aceras se encuentran, por lo general, por encima del nivel de accesibilidad requerido, con pequeños estrechamientos provocados por salientes de fachada. - Dispone de referencia a la fachada en la gran mayoría de tramos.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Mejora de vía segregada existente, del tipo Ac/Cc/Ac. o Mantenimiento del tráfico permitiendo un único sentido de circulación rodada. o Introducir señalización vertical de dirección y recorrido. o Prioridad peatonal y vehículos a 30 km/h máximo. o Introducción de elementos de protección al peatón (bolardos) en aquellos puntos conflictivos o inseguros. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía. o Ampliación de aceras hasta anchura mínima libre 1,80 m., en los casos que se pueda, sino ajustarse a ajustes razonables en toda la calle. o Introducción de elementos de protección al peatón (bolardos) en aquellos puntos conflictivos o inseguros.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuaciones en ACT-43 y ACT-45.
Plano de actuación	

ACT-44 Mejora de vía segregada existente en Calle San Esteban





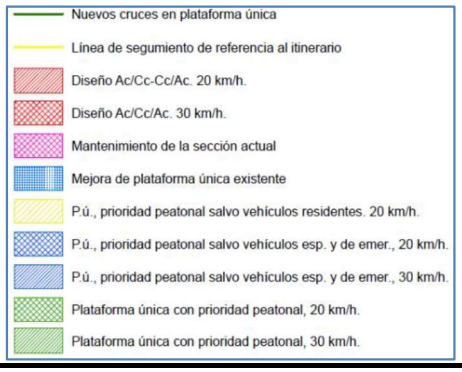
ACT-45.- Calle Medinaceli

ACT-45	Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en C/ Medinaceli.
Dirección:	Calle Medinaceli
Zona:	Casco Antiguo de Sevilla, barrio San Bartolomé
Dims. Aprox. (m):	32 x 4,70 m.
Sup. Aprox. (m^2):	183,33 m^2
Tipo actuación:	Reurbanización y nuevo diseño de sección plataforma única
Prioridad:	Bajo
Consideraciones:	- Configuración de plataforma única con acceso a vehículos de garajes residentes. - En algunos tramos se han colocado bolardos para evitar el estacionamiento de vehículos. En otros, directamente, para cortar la calle y hacerla estrictamente peatonal. - Da acceso a Iglesia de San Esteban.
Características de accesibilidad:	- Presentan anchura única mayor a 1,80 m., aunque comparte el paso con vehículos, lo que puede resultar dificultoso. - Todo el tramo se encuentra al mismo nivel.
Descripción:	- ALTERNATIVA 1: o Mantenimiento o reurbanización parcial de la sección, dejando como prioridad al peatón y limitando al extremo el paso de vehículos, pudiendo incluso prohibir el paso de los mismos. o Introducir señalización vertical de dirección y recorrido. o Introducción de elementos de protección al peatón (bolardos) en aquellos puntos conflictivos o inseguros. o Introducción de señalización dirigida al peatón de señalización de equipamientos y espacios públicos a los que conduce la vía.
Actuaciones relacionadas:	- Coordinación con actuación ACT-44.

ACT-45 Reurbanización y nuevo diseño sección plataforma única en C/ Medinaceli.

Plano de actuación





ANEXO.- Bibliografía

- Alonso López, F., 2010. *Accesibilidad en los espacios públicos urbanizados*. Madrid: Ministerio de Vivienda, Secretaría General Técnica.
- Blocona Santos, M.C., (Coord.), 2018. *Plataformas únicas. Criterios ONCE*. Madrid: ONCE.
- de Benito Fernández, J., García Milá, j., Juncà Ubierna, J., Rojas Torralba, C. y Santos Guerras, J., 2010. *Manual para un entorno accesible*. 10ª ed. Madrid: Real Patronato sobre Discapacidad.
- Hernández Galán, J., Mayor Oreja, J., Juncà Ubierna, J. y Borau Jordán, J., 2019. *Manual técnico de accesibilidad en municipios.* 2ª ed. Madrid: Fundación ONCE y Fundación ACS.
- ILUNION Tecnología y Accesibilidad. 2016. *Informe Técnico sobre la Accesibilidad de los Espacios de Plataforma Única de Convivencia*. Madrid: CERMI, Comité Español de Representantes de personas con discapacidad.
- Jiménez Martín, D., 2015. *La accesibilidad en los espacios de plataforma única de convivencia. Análisis y clasificación de las soluciones existentes. Avances y nuevos problemas. Posibles parámetros e indicadores de Accesibilidad*. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid.
- Jiménez Martín, 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. Madrid: Federación Española de Municpios y Provincias.
- Palomero Ferrer, J., 2015. *Parques Infantiles Accesibles*. Colección Democratizando la Accesibilidad Vol. 5. La Ciudad Accesible.